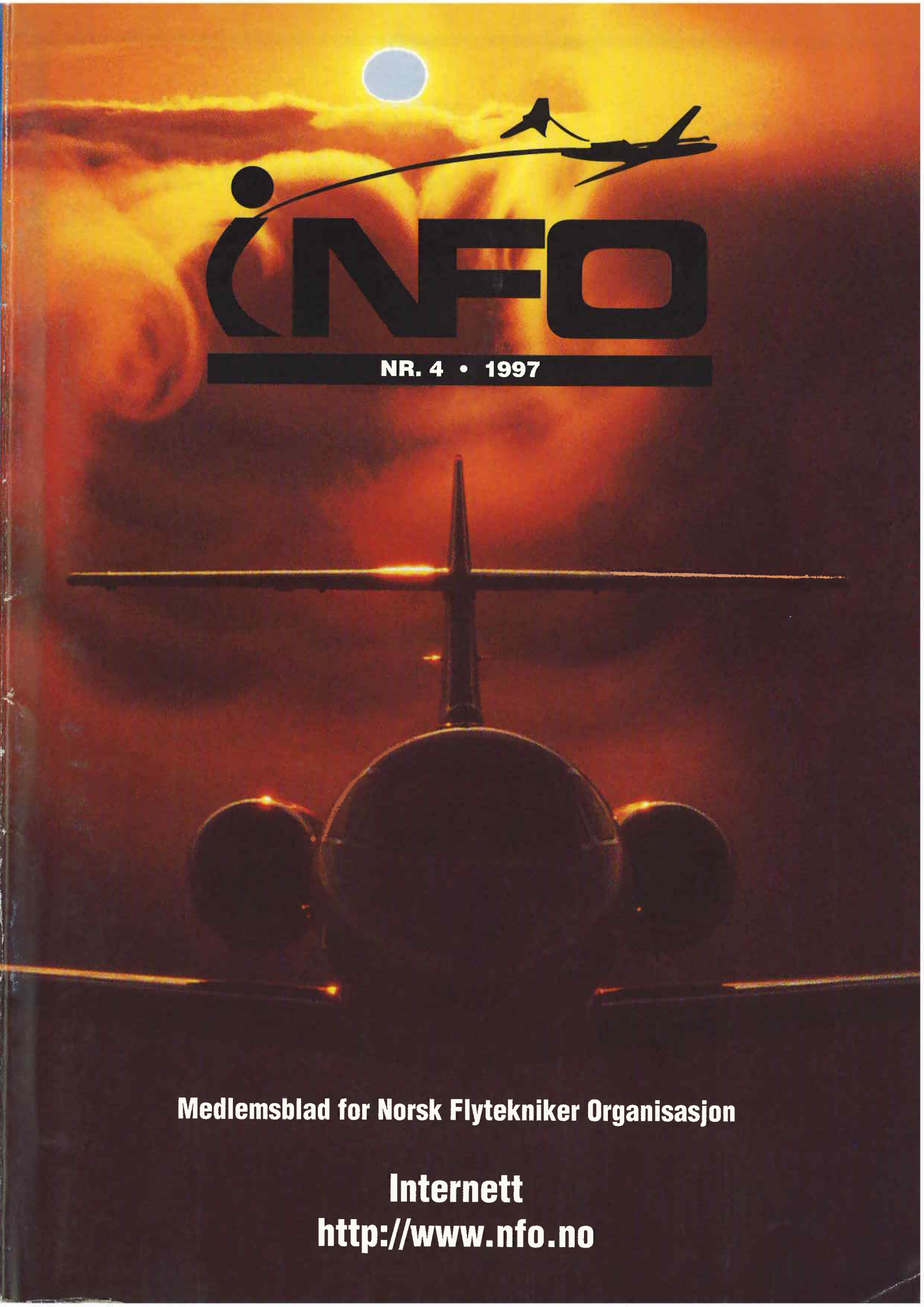




iNFO

NR. 4 • 1997

Medlemsblad for Norsk Flytekniker Organisasjon

Internett
<http://www.nfo.no>

Manesjen

Terrasseleiligheter i Jessheim sentrum



*Et nytt og annerledes boligområde,
10 min. til Oslo Lufthavn Gardermoen og 30 min. til hovedstaden.*

Dette er Manesjen:

- Store, solrike terrasser.
- Heis fra garasjeetg. Høy standard
- Byggetrinn 1: Noen få 3-roms leil. igjen
 - Størrelser fra 85-105 m²
 - Priser fra kr 1.180.000 til kr 1.420.000,-
 - Innflytting sommeren 1998
- Byggetrinn 2: Ca. 60 terrasseleiligheter
 - 2, 3 og 4-roms leiligheter
 - Priser fra kr 650.000 til kr 1.800.000,-
 - Innflytting 1. halvår 1999



Interessert?
Ta kontakt med:

NOR
eiendom

Storgata 4 - 2050 Jessheim - Tlf. 63 97 20 70



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 LANGELAND	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 45
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 74 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 Grønscar, 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. Grønscar

Produksjon: FokusGruppen AS, 1351 Rud

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:
Jet Falcon "on top".

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

Formannen har ordet

Formannen har i det siste hatt den fornøyelse å være med på opprettelse av tariffavtale (hovedavtale – tariffavtale – lokalavtale) i Nor Aviation AS.

Nor Aviation AS har ikke så mange ansatte, men det er for oss viktig å kunne komme frem til avtaleforhold så vel på store bedrifter som på små. At bedriften ikke er medlem i Flyselskapenes Landsforening (NHO) er noe som i dette tilfellet ikke skapte store problemer.

Dette er første gang NFO har medlemmer i en såpass liten bedrift, og som har en noe annen drift enn de tradisjonelle større ruteselskapene. At dette medfører løsninger som er noe annerledes enn det vi har vært vant til, har vi stor forståelse for.

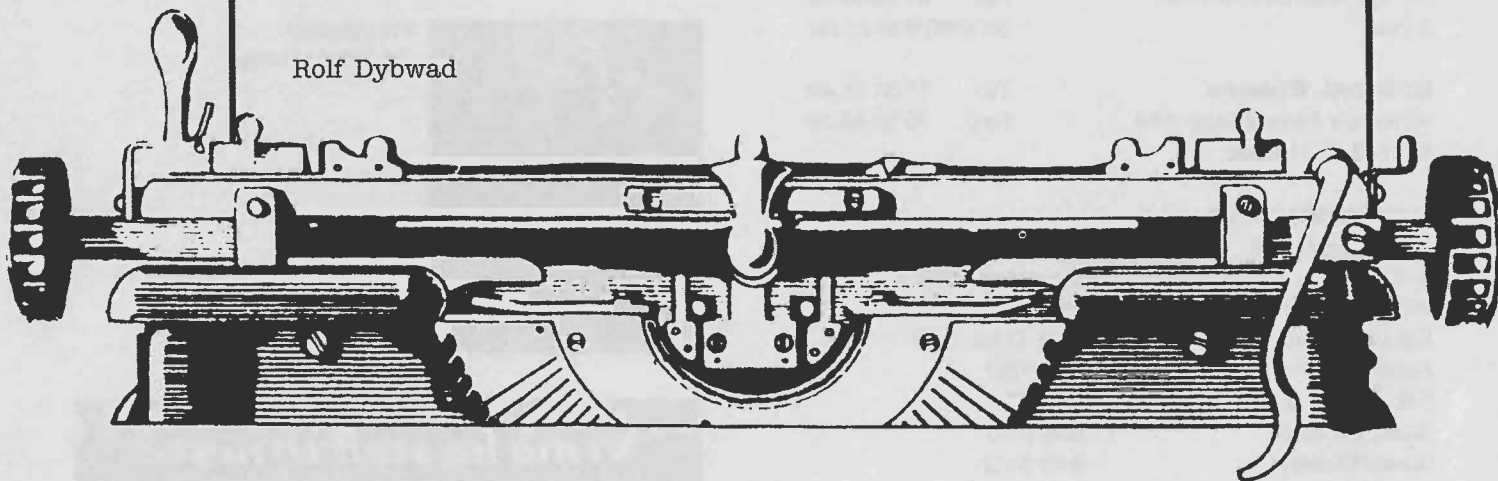
Selskapet som ikke driver ruteflyging, opererer i en del av flybransjen som ikke har ord på seg for at alt er velregulert og avtalt. Svært mye har nok vært «på sparket». Det vil nok fortsatt være nødvendig i visse tilfeller. Når en skal fly et donorhjerte fra Oslo til Stockholm, kan en ikke si at det får vente til jeg kommer på jobb om fire timer. Bedriften er avhengig av at de ansatte er fleksible i mange henseende, og det jeg oppfattet i samtalenes løp, var at en er fullt ut enige i denne nødvendigheten av smidighet fra begge parter. (Forutsetter at medlemmene i Nor Aviation sier ja til lokalavtalen).

Det at bedriften ser nytten av et ryddig avtaleforhold, ser jeg som svært positivt. Bedriften som tidligere ikke hadde annet enn et annsettelsesbrev til den enkelte, samt norsk lov å forholde seg til, hadde mange nye ting å forholde seg til. Fra så godt som ingen ting, til en fullverdig hovedavtale, tariffavtale og lokalavtale.

Jeg synes bedriften tok et stort løft på kort tid. Forhandlingene, hvor tariffkomiteens formann og undertegnede deltok sammen med en og to av de tillitsvalgte, ble gjennomført med en åpen dialog og i en god og trivelig atmosfære. All honnør til bedriftsledelsen som ikke hadde særlig erfaring fra tilsvarende seanser.

Måtte dette lede til at flere av de «små» ser nytten av ryddige avtaleforhold. Om avtalen er «god» eller «dårlig» får andre vurdere. Vi ble enige.

Rolf Dybwad



LEDEREN



Mangelen på kvalifisert teknisk arbeidskraft blant flyselskapene i Norge er nå i ferd med å bli et alvorlig problem. Markedet i Norge virker helt skrapet. Ja, selv i Skandinavia og resten av Europa er det på det nærmeste tomt for ledige mekanikere og flyteknikere. Flyselskapene mangler i størrelsesorden rundt 200 mekanikere og teknikere. Spesielt innenfor skrog/struktur/tynnplate er behovet for mekanikere prekært. Utenlandsk arbeidskraft leies inn i store mengder. De betales med kr. 850,- i timen. Med andre ord; en dyr løsning. Meldingen er den samme fra alle flyselskapene. Selv Luftforsvaret må leie inn utenlandsk arbeidskraft for å kunne klare å holde flyene sine luftdyktige. Situasjonen forverres ved at folk slutter som aldri før. Bedre betalte jobber i annen industri lokker. I tillegg spøker nok flytting av arbeidsplass fra Fornebu til Gardermoen for mange, med derpåfølgende lang reisevei. Folk ser seg om etter andre alternativer.

Etter at det svenske luftfartsverket satte flyselskapet Sunways på bakken av sikkerhetsmessige årsaker, har pressen i en tid reist spørsmål rundt sikkerheten til charterflyselskapene. At ikke alt er helt

som det skal være, kommer ikke som noe sjokk på oss. Følgende samtale ble overhørt mellom to flyvertinner på Gardermoen. De jobbet i et selskap vi anser for å være et av de mer seriøse: «Herregud, nå er jeg trett! Jeg tror jeg sovner». «Er det noe rart», svarte den andre – «nå har vi vært på jobb i 18 timer». De skulle fly videre tilbake til Kanariøyene. En pilot fikk låne telefonen hos våre teknikere på Gardermoen, og ringte til sitt maintenance control center. Flyet hadde en generator ute pluss en APU som ikke virket. Dette har man ikke lov til å fly med. Piloten fikk klar beskjed om at enten så fløy han, eller så fikk han sparken.

Det er på tide at passasjerene ser på litt mer enn bare billettprisen. Man kan ikke som tidligere gå ut ifra at kjøper man en flybillett, så er man garantert en tur med høy kvalitet og sikkerhet. Spekteret i dag går fra godt til svært dårlig. Luftfartsmyndighetene har ingen tjangs i havet til å avdekke de brudd som begås. Flere og flere flyselskaper kutter ut teknisk personell ute på sine linjestasjoner. Piloten skal gjøre den tekniske kontrollen. Her ser vi lapper på stikka fra avtroppende crew til påtroppende crew med beskjed om at det

og det er feil. Skriv det opp når du kommer hjem. God tur! Vi ser at utenlandske selskaper kommer inn med fly med feil på. Ingenting skrives i loggen. Mobiltelefonen er et godt hjelpemiddel for å få flyene hjem. Først når flyet er hjemme på teknisk base noteres feilene i flyets loggbok. This is real life.

Det er vanskelig for de seriøse flyselskapene å konkurrere med billige «på kanten» selskap. Man forsøker så godt man kan å kutte kostnader for å kunne henge med i markedet. Teknisk vedlikehold er en stor utgiftspost. Vi ser hvordan teknisk standard er på vei ned. Vi ser at det kuttes i opplæring. Vi ser at flyene går lenger og lenger mellom overhalingene. Det spares på innkjøp av verktøy og utstyr. Det spares på bemanning. En spiral som sikkert bare vil snurre videre, ettersom konkurransen blir tøffere. Til slutt vil noen oppleve å bli taper. Kanskje er det passasjerene. I denne bransjen får man sjelden sjanse nummer to.

Åtte år etter den tragiske Partnair ulykken er nå rettsaken noen av de etterlatte har reist kommet opp for retten. Det er ganske utrolig at man må reise en rettssak for å finne ut hvem som kan stilles til ansvar for ulykken. Hvem er ansvarlige for et flys tekniske tilstand? Er det eierne? Er det flyselskapet? Er det flyverkstedet? Eller er det Luftfartsverket? Internasjonal luftfart følger i skipsfartens fotspor. Eier og ansvarsforhold kan være vanskelig å finne ut av. Etter en større flyulykke i Skandinavia hadde man problemer med å finne flyets eier. Eieren viste seg å være en postboksadresse i Tokyo som ikke eksisterte. Man har seriøse og useriøse operatører i luftfart som vi har det i skipsfart. Med de ressursene man har til rådighet er det begrenset hva LV kan rekke over. Med økt konkurranse og useriøse operatører i markedet, setter dette enda større krav til Luftfartsmyndighetene. Måtte de bevilgende myndigheter ta høyde for dette.

red.



Dagens Fornebu-ansatte blir Gardermobanens største kundegruppe. Gruppen, som omfatter 9000 personer, er organisert i følgende foreninger og forbund: NITO/SAS • VKL/BU • Braathens SAFE Flyverforening • Norsk SAS Kabinforening • Ansattes Faglige Samråd SAS • FALF SAS • Luftfartsverket: NTL 13 Oslo Lufthavn, Lufthavn-personnellets Landsforening, NITO/LV, Norsk Flygelederforening, LTF, Oslo ATC Pool, Braathens SAFE Kabinforening, Braathens Funksjonærklubb, VKL/SAS, NALF, Braathens SAFE, Forbundet for ledelse og teknikk avd. 102 SAS, Oslo & Akershus Tollerforening, Norsk Flytekniker Organisasjon avd. SAS, Norges Sivilingeniørers Forening avd. SAS, Braathens SAFE Personalforening, Forbundet for ledelse og teknikk avd. Braathens SAFE, Meteorologiske tjenestemenns landsforening, NITO/Braathens, Norsk Flytekniker Organisasjon avd. Braathens, Meteorologisk Etatsforening, Norges Sivilingeniørers Forening avd. Braathens, Norske SAS-flyveres Forening • Luftfartens Funksjonærforening: SAS Personalklubb, Braathens-klubben, Widerøe-klubben, Scandinavian Service Partner, KLM, SAS Data, British Airways, Lufthansa, Gate Gourmet, Air Stord, Aero-Chef Norge, Air France, Finnair, Premair, Alitalia • Oslo Airport Restaurant Gardermoen, Norwegian Air Shuttle, SAS Flight Academy.

Samferdselsminister

Da vår nåværende samferdselsminister slutter for å gå over i annen virksomhet, søker vi for snarlig tiltredelse en ny og dyktigere minister. Vedkommende bør ha evne og vilje til å forstå enkle sammenhenger innen samferdsel.

Arbeidsoppgaver:

- Overordnet ansvar for samferdselssaker i Norge
- Overordnet ansvar for billettpriser på Gardermobanen

Kvalifikasjoner:

- Stor dose sunn fornuft
- Elementære regneferdigheter

Personlige egenskaper:

- Pågangsmot
- Evne til å lytte

Spørsmål om stillingen kan rettes til 9000 ansatte på Fornebu eller til flypassasjerer i Norge.

Adm. direktør NSB

Vi trenger en person som på kort varsel kan overta for vår nåværende direktør. Hans etterfølger får ansvaret for at Gardermobanen blir så rimelig å reise med at den fremstår som det mest attraktive alternativet for flypassasjerer og ansatte ved Gardermoen Hovedflyplass.

Arbeidsoppgaver:

- Langsiktig relasjonsbygging mot viktige kundegrupper
- Forhindre at billettene på Gardermobanen blir så dyre at folk må kjøre bil til og fra flyplassen

Kvalifikasjoner:

- Vilje til å ta populære avgjørelser
- Relevant erfaring fra kundebehandling

Personlige egenskaper

- Gode samarbeidsegenskaper
- Stor arbeidskapasitet

Alle henvendelser behandles konfidensielt.

Flight Safety and Human Factors

Antall havarier som følge av tekniske feil har vist en skremmende økning de siste 10 årene. Mens antall flybevegelser i denne perioden har økt med 55%, har antall havarier forårsaket av tekniske feil økt med over 100%. I følge Boeing har 30% av alle flyhavarier i dag sitt utspring i en eller annen teknisk feil. Derfor rettes nå blikket mot de som har ansvaret for flyenes luftdyktighet. Hvorfor gjøres det feil og hva kan gjøres for å unngå at feil blir gjort? Human Factor er i ferd med å bli satt på dagsorden i flyselskapenes vedlikeholdsorganisasjoner verden over. De bedriftene som har lagt inn fast opplæring i Human Factor, har alle kunnet tilbakereportere om bedring i kvalitet og en betydelig økt produktivitet.

An operator of a model 737-500 airplane recently experienced retraction of a 737 nose landing gear while the airplane was on the ground. A ground service worker, who was near the nose landing gear at the time of retraction was killed.

The operator of the airline reported to Boeing; upon entering the cockpit for pre-flight, the captain noticed the nose gear warning light on the P2 panel and notified ground service. Ground service attempted to insert the nose gear ground lock pin, but

was unable to because the holes were not aligned. The ground service employee then removed the nose wheel chocks and the gear retracted, killing the employee.

The airplane had recently undergone repair of a leaking hydraulic pressure tube approximately five feet from the connection to the landing gear transfer valve. In order to perform the repair both the pressure and return tubes were disconnected from the landing gear transfer valve. These tubes were then reconnected to the wrong ports by

different personnel after a maintenance shift change. The results was that when the hydraulic system was pressurised and the cockpit landing gear handle was in the «down» position, the landing gear was commanded «up». When the nose gear chocks were removed the landing gear retracted. The main gear lock pins were installed at the time of the incident.

Operators are reminded, when removing tubes from the landing gear transfer valve, to label the tubes as called for in the maintenance manual.

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

Flyfagkonferansen 1997



Deltagerne ved årets Flyfag-konferanse.

7 oktober avholdt Flyselskapenes Landssammenslutning (FL) i samarbeid med Opplæringsrådet for Flyindustrien, årets Flyfagkonferanse. Temaet i år var: Flyfagene og Basic utdanning i videregående skole, samt krav for godkjenning av og kvalitetssikring av skolene; ikke noe lite tema å ta opp til debatt. I tillegg skulle man også innom temaet Human Factors in aviation maintenance. Konferansens målsetting var å bringe klarhet i hvilke krav skolene må oppfylle for å få luftfartsmyndighetenes godkjenning, samt kvalitetssikring av skole og opplæring. Her følger INFO-redaktørens inntrykk og personlige kommentarer fra konferansen.

76 representanter fra flyselskapene, Luftforsvaret, Luftfartsverket, skolene, fagforeninger, Kirke-, utdannings- og forskningsdepartementet, Samferdselsdepartementet, fagopplæringskontorer, fylkeskommuner, NHO med fler var representert. Initiativtaker og primus motor Birger Bø ønsket alle hjertelig velkommen til årets konferanse, som var den tredje i rekken.

Nye JAR-bestemmelser

Førstemann ut var Dag Silkoset fra Luftfartsinspeksjonen. Han gikk rett på sak og kartla hvilke krav som stilles i de nye JAR-bestemmelsene. Disse bestem-

melsene må vi etterleve også i Norge, ettersom vi er medlem i det europeiske Joint Aviation Authorities (JAA). Hovedintensjonen er å få et felles regelverk og en felles standard innenfor all luftfart i Europa. Av endringer som ble trukket frem, var de nye personellkategoriene som kommer i JAR 66. I JAR 66 vil de nye sertifikatbestemmelsen for teknisk personell bli hjemlet. Det er tildels store endringer fra det systemet som vi kjenner i dag. Vi får inn helt nye personell kategorier vi ikke tidligere har hatt. Det finnes 4 kategorier Certifying Staff som gjenspeiles i JAR 66 Aircraft Maintenance License (AML), nemlig kategori A1, B1 og B2 samt kategori C.

Basic sertifikat - JAR-66 Aircraft Maintenance License - AML.

For å få en AML, må eleven ha gjennomgått en teoretisk utdanning, avlagt og bestått eksamener innenfor et bestemt antall teoretiske grunnfag. Ved siden av dette skal eleven ha fått praktisk opplæring innenfor vedlikehold av flymateriell. Vedkommende skal være vurdert skikket gjennom praktiske arbeider som vedkommende har utført i utdanningsperioden. Det ble gjort spesielt oppmerksom på at det er forskjell på et fagbrev etter utdanning i henhold til Reform 94, og et JAA JAR 66 AML Basic License

eller AML skal utstedes og godkjennes av myndighetene; det vil si Luftfartsverket. Dette siste har sittet langt inne hos JAR Maintenance Committee. Dette bygger på det berømmelige Dresden-møte mellom AEA (Association of European Airlines) og AEI (Aircraft Engineers International), hvor NFO var arkitekten bak kompromissforslaget som man til slutt kunne enes om. Dette betyr at før du kan få en flytypeautorisasjon, så må du ha en basic license utstedt av myndighetene.

Nye personellkategorier

Aircraft Maintenance License (AML) – kategori A. Kategori A – Certifying Staff, skal kunne attestere for utført vedlikehold på mindre line-maintenance sjekker og enkle feilutbedringer. Kategori A – Certifying Staff skal ha minimum tre års vedlikeholdserfaring og bestå en begrenset eksamen i grunnfag. De tre år med vedlikeholdserfaring kan reduseres ved å gjennomgå en godkjent utdanning. I tillegg kommer krav om utdanning innenfor den arbeidsoppgave vedkommende skal godkjennes for å kunne utføre. I NFO er vi svært lite begeistret for kategori A mannen. Dette har også vært et av stridspunktene i JAA Maintenance Committee, hvor Kategori A har vært ut og inn av de forskjellige draftene oppigjennom. Sett med våre øyne er dette en klar reduisering av de krav som gjelder i dag.

To typer teknikere

Nytt er også at man får to typer teknikere; i JAR 66 betegnet som B1 og B2. Både B1 og B2 Certifying Staff skal ha en utdanning på minst 2400 timer. B1 er en tekniker med utdanning og godkjenning til vedlikehold og reparasjoner innenfor de mekaniske delene av luftfartøyet, motorer inkludert. B2 teknikeren har utdanning og godkjenning til feilsøking og reparasjoner innenfor elektro/avionikk. Som vi ser, vil «all round»-teknikeren, som vi kjenner ham i dag, forsvinne. Enten så er du opplært og har godkjenning innenfor skrog/system/motor, eller så er du utannet for elektro/avionikk. Det vil si; det finnes en mulighet i JAR-bestemmelsene som sier at for å dekke både B1 og B2, så må det bygge på med et tilleggskurs som skal være på minimum 800 skoletimer. Gjor

man dette kan man få en tekniker godkjent for «the entire aircraft», slik vi kjenner det i dag.

Alle AML sertifikater skal utstedes av Luftfartsverket, mens JAR 145 organisasjonen kan gjøre samtlige forberedende tiltak.

JAR 66 blir BSL-C

I dag er krav og forskrifter for flyteknisk utdanning hjemlet i BSL-C (Bestemmelser for Sivil Luftfart seksjon C). Disse vil bli komplettert opp med JAR 66. Bokverket vil da bli hetende BSL/JAR 66. Med dette har vi ikke lenger absolutt nasjonal råderett over vårt regelverk, men må akseptere at mange av reglene settes av JAA i Hoofddorp. Derfor har det vært, og er, fremdeles viktig for oss å være med i JAA Maintenance Committee/Board gjennom AEI.

Det ble opplyst at alt tyder på at de nye JAR'ene ville tre i kraft 1. juni 1998. (I ettertid tyder mye på at dette ikke holder stikk. Nå snakkes det om ytterligere et års utsettelse. Dette grunnet bla. en del juridiske avklaringer som må finne sted. I tillegg har det på oppløpssiden kommet en del endringer, spesielt i JAR-66, som ganske ensidig går i vår disfavør).

JAR 147. Maintenance Training School

Når det gjelder skolene og JAR 147, så beskriver 147 bla. hvordan eksamen skal avvikles. Spørsmålene skal hentes ut fra JAA's spørsmålsbank. Spørsmålene skal være av typen «multiple choice». Prøven skal være på 60 spørsmål og svartiden 90 sekunder pr. spørsmål. Skolenes JAR 147 godkjenninger vil bli kontrollert og fulgt opp av JAA's Maintenance Standardisation Team. MAST-teamene rapporterer til det nasjonale Luftfartsverk om sine «findings». Dette kom nok noe overraskende på skolene, som ved å følge disse bestemmelsene ikke umiddelbart kunne oppfylle de krav og retningslinjer som norske skolemyndigheter hadde satt i Reform -94. Dermed kunne resultatet bli at elevene måtte opp til eksamener. En for det norske skoleverket og en for JAA. Det virket på meg som om skoleverket vegret seg litt for å innrette seg etter kravene som stilles i JAR 147. Egentlig



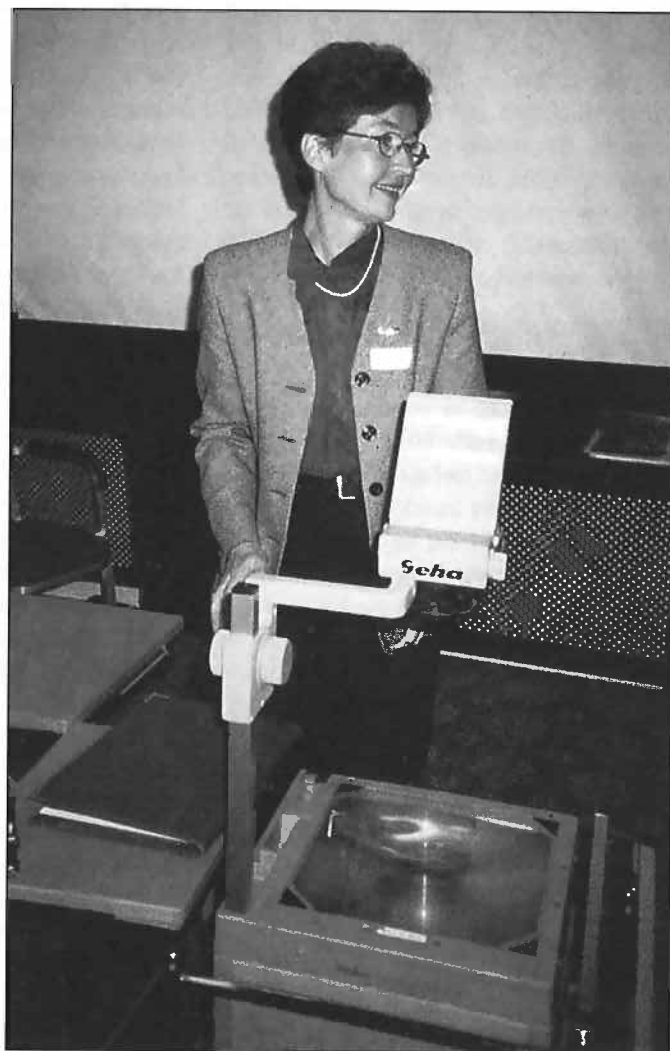
Dag Silkoset fra Luftfartsverket.

kunne det virke som om man ikke kjente så mye til disse kravene heller. Man ønsket derimot, og hadde krav på seg, til å følge normer og standarder som er satt gjennom Reform -94. Dette kan resultere i at skolene ikke blir JAR godkjent, noe som vil skape store problemer for flyselskapene. De skolene som blir JAR godkjent vil ha et stort fortrinn fremfor de som eventuelt ikke får slik godkjenning. Ute i verden er det ingen som kjenner til Reform -94. Alle vet hva JAR 147 er.

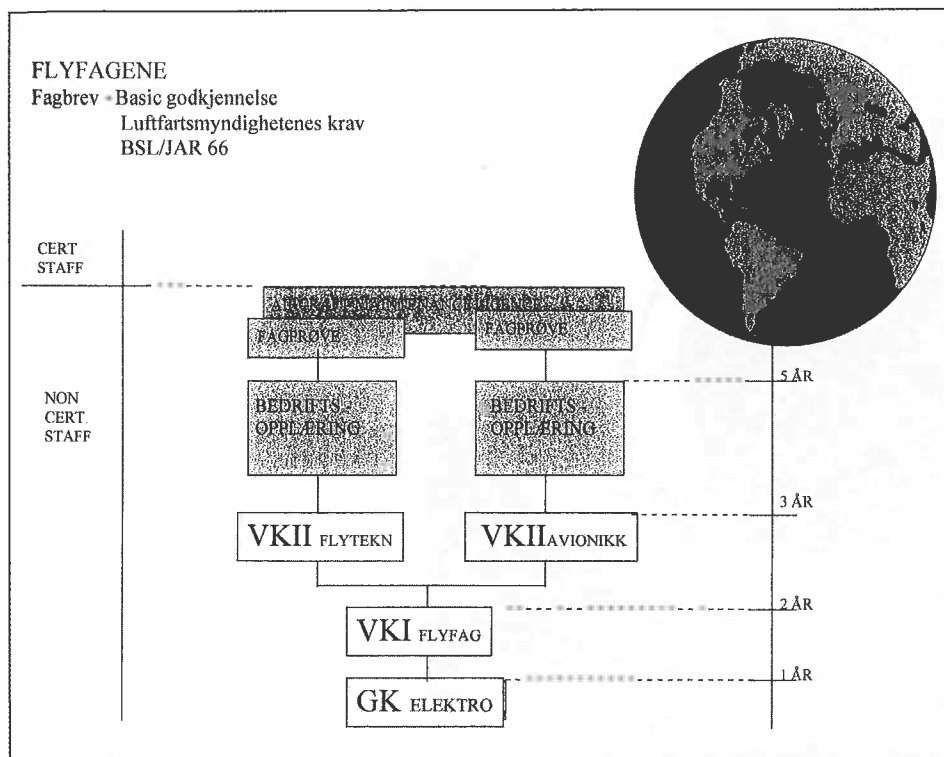
Flyselskapenes kompetansebehov

Egil Egeland, opplæringsleder i Braathens SAFE, holdt et meget godt innlegg som belyste flyselskapenes behov, krav og ønsker.

Pr. i dag har Braathens SAFE 41 lærlinger, SAS har 40, Helikopter Service har 17 og Widerøe 7. Totalt 105. Årets inntak av lærlinger hos selskapene var på 43. Antall elever ved flyfagsskolene passer bra med hva bedriftene kan ta opp av lærlinger. Selskapene er godt fornøyd med kvaliteten på de lærlingene de tar opp. Man har merket at Reform 94 i større grad enn tidligere vektlegger allmennfag på bekostning av flytekniske fag. Spesielt var elevenes kunnskaper i teknisk engelsk mangelfulle og kunne skape misforståelser. Flyselskapene var opptatt av at skolene måtte tilpasse seg JAR-bestemmelsen og at skolene måtte få en JAR 147 godkjenning. Lærerplanen måtte tilfredsstillende kravene i JAR 66. Egeland kom også inn på at undervisning og eksamen skolene imellom måtte harmoniseres. Det ble ikke sagt, men lå i kortene at kvaliteten på



Dr. Philos Grete Myhre fra Flymedisinsk Institutt.



lærlingene varierte ut i fra hvilken skole de kom fra. Det må til et bredere samarbeid skolene imellom og et offisielt samarbeidsforum måtte etableres. Flyselskapene ønsket også at lærerpersonellet i større grad ble rekruttert av folk med erfaring fra bransjen. Flyselskapene til gjengjeld ville bestrebe seg på jamne inntak av lærlinger fremover. Til slutt ble det presisert at skolene må ligge i et flyoperativt miljø.

Mangler lærebøker

Innenfor flyfagene er det stor mangel på gode lærebøker, i alle fall på norsk. Det er liten butikk for forlagene å lage nye lærebøker som det kanskje selges hundre av i året. Flyfagene har en av de mest omfattende fagplanene i Norge, uten lærebøker. Det arbeides i dag med å lage nye lærebøker i enkelte av fagene men dette tar tid og er nærmest et tapsforetagende for forlagene. Det ble tipset om at Luftforsvaret har mange gode lærebøker, og at kanskje forlagene burde inngå et samarbeid her. I tillegg finnes det sikkert gode lærebøker på engelsk. For at skolene skal bli JAR-147 godkjent, vil Luftfartsverket kritisk gå igjennom alle lærebøkene. Er ikke disse gode nok, blir det ingen godkjenning.

Luftforsvaret

Skolesjef Bernt Liland ved Luftforsvarets

Tekniske Skolesenter på Kjevik orienterte om de tiltak Luftforsvaret holder på med for å få skaffet nok teknisk personell til sin drift. Sentralt her sto prosjekt «Skole 2000». Luftforsvaret vil i stor grad rekruttere personell fra de sivile flyfaglinjene. I dag er lærlingeordningen i Forsvaret godt i gang med totalt 46 lærlinger innenfor flyfag og 26 innenfor avionikk. I år er det tatt opp 31 nye lærlinger fordelt på 22 fly og 9 avionikk. Hvis INFO-redaktøren forstod det riktig, var det tatt opp ytterligere 26 lærlinger i år, som en del av en kontraktert befalsutdannelse. Dette gjør Luftforsvaret til den desidert største «mottaker» av lærlinger innenfor flyfag her i landet. LTS har 300 ansatte, 85 bygninger og 80 undervisningslokaler. Skolen disponerer 51.000 kvadratmeter bygningsmasse. Luftforsvaret har ingen planer om å tilpasse utdannelsen til JAR standard. Luftforsvaret vil følge de NATO spesifikasjonene de er pålagt.

ORFLY

Terje Kristoffersen, leder for Opplæringsrådet for Flyindustrien (ORFLY), orienterte om det arbeidet som drives i rådet. Man er opptatt av at skolene måtte arbeide for å få JAR 147 godkjenning, og at opplæring ble gitt for å kunne tilfredsstille kravene i JAR 66. I følge de store flyselskapene var behovet for lærlinger

estimert til i 1998 å være flyfag/avionikk - 30/4 og til å være 31/3 i 1999. Dette betyr at antall lærlinger fordeler seg 50/50 på de fire største flyselskapene og Luftforsvaret. ORFLY ser ikke noe behov for økning i antall skoler eller antall elever. Flyselskap og Luftforsvar kan, hvis behovet skulle melde seg, be om ekstra klasser i VKI og VKII. Men de har da ansvar for lærlingeplass til alle. Interessant var det å merke seg at departementet sidestiller kravene til lærere i videregående skole med flyfaglinjene. Enten må man ha fagbrev i flyfag m/flytekniske sertifikater og praksis, eller flyteknisk ingeniørhøgskole med 4 års praksis fra flyteknisk avdeling. Til slutt gikk ORFLY inn for at den videregående skole i flyfag på Fornebu måtte få være i drift på Fornebu, inntil en ny skole står ferdig på Gardermoen rundt år 2000.

HUMAN FACTOR

Dr. Philos Grete Myhre fra Flymedisinsk Institutt holdt et meget interessant innlegg om de menneskelige aspektene og belastningene flyteknisk personell blir utsatt for. Studie av belastninger for flyteknisk personell kom først i gang på slutten av 70 årene. Man gikk inn og analyserte og kartla feil begått av teknisk personell. 75% av alle feilene som ble gjort, var utført på nattskift mellom kl.04.00 og kl.06.00. Tretthet og skiftarbeid var faktorer som klart påvirket muligheten for menneskelig svikt. Årvåkenhetsgradienten reduseres drastisk på nattskift. Man hadde også tatt for seg lederne, og kommet til at det holdt ikke for en leder og bare være god i økonomi og administrasjon. Tekniske ledere måtte også ha en solid faglig bakgrunn. Motivasjon = Kvalitet. Fysisk form = Psykisk form. I flyselskapenes bedriftskultur er «maintenance» en utsatt og glemt gruppe. I dette bildet er både de ansatte og bedriften tapere.

For meg virket det som om temaet ikke helt fenget blant flertallet av de tilstedeværende. Det er tragisk, da dette kommer til å bli det neste store satsningsfeltet for flyteknisk personell fremover. Det komme også som et krav i JAR bestemmelsene. Det er synd at flyselskapene bare ser kostnader og ikke muligheter rundt Human Factor. Dette er en investering som selskapene vil høste fortjeneste av i mangfold. Nå begynner dette å røre på

seg her hjemme. Bla. er Braathens SAFE igang med å lage cylla-bus for slike kurser for sitt tekniske personell.

Paneldebatt

Konferansen ble avsluttet med en paneldebatt. Dvs. det utviklet seg mer til en spørsmål-svar dialog. I notatene mine finner jeg spørsmål om estimeringen av antall læregutter er riktig, i og med at vi i deg er nødt til å leie inn et betydelig antall utenlandske flymekanikere og teknikere? Det ble også spurt om ikke Reform-94 pliktet og føre elevene frem til avlagt fagprøve? Dette er feil. Man plikter å føre eleven frem til en sluttkompetanse. Hva er sluttkompetanse? Nei, det var det ikke lett å få noe konkret svar på. På Flyfag-konferansen i 1994 kunne Lisbeth Falling fra KUF opplyse om at i Reform 94 var alle som startet på en fagutdanninge garantert å føres frem til en fagprøve. Gjelder ikke dette lenger?



Opplæringsleder Egil Egeland fra Braathens SAFE.

I INFO 4/94 skrev jeg etter Flyfag-konferansen den gangen at konferansen avdekket kommunikasjons-svikt mellom Samferdsels-departement/LV og KUF. Den problemstillingen gjelder fortsatt. KUF kjører Reform 94 og LV kjører JAR. LV påtok seg å ta kontakt med KUF for en nærmere dialog. Det behøves.

Til slutt en takk til Birger Bøe som hadde lagt ned utrolig mye arbeid for å få arrangert denne konferansen, og for at den skulle bli så god som mulig.

Knut Grønscar



Ned 70 % i lønn

Dette er resultatet for læreguttene i flyfag etter at Reform 94 ble innført. I år kom det første kullet med Reform 94 elever ut fra flyfaglinjene på våre videregående skoler. Arbeidsgiverne, dvs. flyselskapene, tok imot og la lønnsnivået på minstesatsene som er beskrevet i reformen. Timelønnen har tidligere ligget rundt 115,- kroner timen, disse er nå redusert til rundt 30,- kroner timen. Dette er dramatisk. En av læreguttene undertegnede snakket med hadde 60,- kroner å leve for i måneden, etter at husleien var betalt. Han var nødt til å ta seg ekstrajobb på si, for å kunne ha råd til å fullføre læretiden.

I Helikopterservice trakk 11 søkere seg da de fikk tilbud om lærlingkontrakt. Grunnen var at de fikk lærlingkontrakt i andre og bedre betalte yrker. You get what you pay for. Dermed vil flyfagyrkene ikke lenger være førstevalg, men ende opp som alternativ to eller tre. Kanskje enda lenger ned. Dette er ikke bransjen tjent med. I lærlingekontraktene heter det seg at 50% av læretiden skal gå til verdiskapning i

bedriften og 50 % til opplæring. Da er det urettferdig med 30% i lønn. Også i SAS har det murret. Det ryktes at flere av lærlingene ville trekke seg. I SAS skal Verkstedklubben ha ros for nylig å ha forhandlet frem en avtale for læreguttene som løper frem til vårens tariffoppgjør. Resultatet er at alle læreguttene i SAS får en ekstra månedlig bonus på kr 3000,-. I tillegg vil de når de jobber overtid få et overtids-tillegg som er basert på en timelønn på kr 90,- timen.

Det kan være på sin plass å minne om at flyselskapene får statlig støtte for å ta inn lærlinger. For hver lærling bedriftene tar



inn får de kr 60.000,- i støtte årlig. Hvis antallet økes utover fjorårets inntak gis ytterligere 25.000 pr. lærling. Når vi vet at lærlingene gjør en fullverdig jobb og brukes langt over 50% i produksjonen, så er en lønn på 30,- kroner timen uanstendig. At læreguttene topper overtidsstatistikkene måned etter måned betyr vel bare at bedriften har bruk for dem.

Knut Grønscar



Massiv motstand mot å fjerne den frie forhandlingsretten

Trioen Arbeiderpartiet, NHO- og LO-ledelsen prøver å innføre sentraliserte, statsgodkjente fagforeningsmonstre som alene skal forhandle for oss alle. Men de møter massiv motstand. Vil neste trekk bli at de fremmer andre forslag med samme negative virkning?

Arbeidstvistloven:	Er den viktigste loven som regulerer forhandlingsretten på privat og kommunal sektor.
Arbeidsrettsrådet:	Et regjeringsoppnevnt råd som består av to fra NHO, to fra LO, to offentlig ansatte jurister og en leder som også skal være jurist.
Arbeidsrettsrådets innstilling:	Forslag fra Arbeidsrettsrådet som ble offentliggjort i juni 1996 som går inn for å innskrenke den frie forhandlingsretten.
Menneskerettskonvensjoner:	Avtaler mellom ulike stater om menneskerettigheter. Fagforeningsfrihet, den frie forhandlingsretten og streikeretten er grunnleggende menneskerettigheter.
Høringsrunde:	Når departementet sender forslaget til diverse arbeidsgiver-organisasjoner, fagforeninger og andre instanser for uttalelser.

Det mektige, men lite kjente Arbeidsrettsrådet vil endre prinsippene i den enda mindre kjente arbeidstvistloven. Rådet synes det er for mye uro i dagens arbeidsliv. Det er rett og slett for mange fagforeninger og for lett å streike for de ulike yrkesgruppene. Fagforeningene har for mye demokrati. Det tas ikke hensyn til de overordnede målsettingene satt av myndighetene for landets økonomi. Og det kan vel ikke tillates her på berget at fagforeninger kun tar utgangspunkt i égeninteressene og kjemper for en størst mulig del av kaka for sine medlemmer til enhver tid, mener rådet.

Forslagene fra rådet innebærer at bare såkalte hovedorganisasjoner med over hundre tusen medlemmer skal ha virkelig forhandlings- og streikerett. Disse kjempene skal være sentralstyrte og kontrollere de viktigste forhandlingene til sine medlemsfagforeninger. På kommunal sektor skal man slå sammen (kople) avstemningene til de ulike fagforbundene i hver enkel statsgodkjent hovedorganisasjon ved tariffoppgjørene. Uavhengige forbund vil utradere.

Massiv motstand

Rådets forslag har nå vært ute på høringsrunde, og heldigvis har det fått mye juling. LO's sekretariat er naturligvis for. Det samme gjelder hovedstyret i YS. Men på den andre siden er AF's styre mot, og de uavhengige forbundene er mot. Ved nærmere granskning viser det seg at så og si alle AF's medlemsforbund er mot. Forbund som representerer over førti prosent av YS sin medlemsmasse er mot. Og i LO er flere forbund og lokale samorganisasjoner, blant annet LO's største lokalorganisasjon (LO Oslo), mot. Grovt antydte representerer dette godt over 500 000 arbeidstagere fordelt på Uavhengige fagforeninger: 130 000, YS-motstanderne: 90 000, AF: 200 000, LO-motstanderne 150 000. Altså cirka halvparten av de yrkesaktive fagorganiserte. Når vi samtidig vet at spørsmålet har vært uhyre lite fremme i media (NHO- og LO-ledelsen har hatt som linje å ikke delta i offentlig debatt om temaet), og lite debattert på grunnplanet i fagbevegelsen – ja, så er det lov å anta at den latente motstanden er enda større. Alle i LO som ikke har behandlet spørsmålet blir naturligvis tatt

til inntekt for LO-ledelsens syn.

Også arbeidsgivere er mot

Blant arbeidsgiverne er motstanden betydelig svakere. De to største, NHO og Kommunenes Sentralforbund, er naturligvis for. Men motstand finner man også her, Handelens og Servicenæringens Hovedorganisasjon, Landbrukets arbeidsgiverforening, Norges Rederiforbund og NAVO er alle mot, men på helt andre premisser enn fagforeningsopposisjonen. Kort sagt kan man si at det ser ut som om alle de viktigste arbeidsgiverne er enige om målet; sentralisert kamprett og desentralisert lønnsdannelse. Men de er uenige i om forslaget til NHO/LO er den beste metoden for å oppnå dette.

Også andre er mot...

Også departementer og offentlige organer er delte i sin holdning til rådets forslag. Planleggingsdepartementet er sterkt for, mens helse- og sosialdepartementet er mot. Og Likestillingsombudet er mot. Når det gjelder lovspesialistene er det verd å merke seg at Den norske Advokatforeningen er mot.

Bryter med menneskerettighetene

Slik vi ser det er forslaget rett og slett et spark under beltestedet på grunnleggende menneskerettighetskonvensjoner og den nye paragrafen (110C) i Grunnloven om menneskerettigheter. Uavhengige Fagforeningers Forum ga jurist Ken Uggerud i oppdrag å lage en rapport om dette forholdet. Denne hudfletter Arbeidsrettsrådets innstilling når det gjelder menneskerettigheter. Men trioen på toppen er jo ikke kjent for å være demokratiets høye beskyttere. De vil ha orden. Er de demokratiske rettighetene i veien, må det ryddes opp. Og da kan menneskerettskonvensjoner måtte omgås ved hjelp av sinnrike nytolkninger og språklige nyvinninger.

Hva gjør arbeidsgiverne?

Ettersom motstanden er så stor, er det mulig at rådet vil komme med et endret forslag. Og en nærmere gjennomgang av høringssvarene viser at fra arbeidsgiversiden er det lagt opp til alternative løsninger som delvis kan gi den samme

effekt som Arbeidsrettsrådets forslag. De fleste arbeidsgiverorganisasjoner vil innføre et "mest representativt" prinsipp. Kort fortalt betyr dette at den fagforeningen som til enhver tid har flest medlemmer skal ha lovbestemte rettigheter når det gjelder forhandlings- og streikerett. De fagforeningene som er mindre, må følge den største fagforeningens avtale. De fleste arbeidsgivere vil ha dette prinsippet innført på bedriftsnivå. Et slikt inngrep i organisasjonsfriheten vil naturligvis bidra til å låse fast det mønstret man har i dag og på den måten primært tjene LO-ledelsen. Men innføringen av dette prinsipp alene vil ikke gi den ønskede roen. Arbeidsgiverne vil også at Riksmeklingsmannen skal få større myndighet. Bak dette ligger ideen om at han skal kunne pålegge fagforeningene å stemme over et forslag som de ikke nødvendigvis er enige i og at konfliktretten da oppheves inntil videre. At det i løpet av høringsrunden ikke har kommet forslag som i samme grad vil kunne sikre at trioen bestemmer lønnsnivået til alle vanlige arbeidstakere, gjør at en kan mistenke at alternative forslag vil

komme fra den kanten. Men det kan jo tenkes at heller ikke Arbeidsrettsrådet vet hva det skal finne på i den retning.

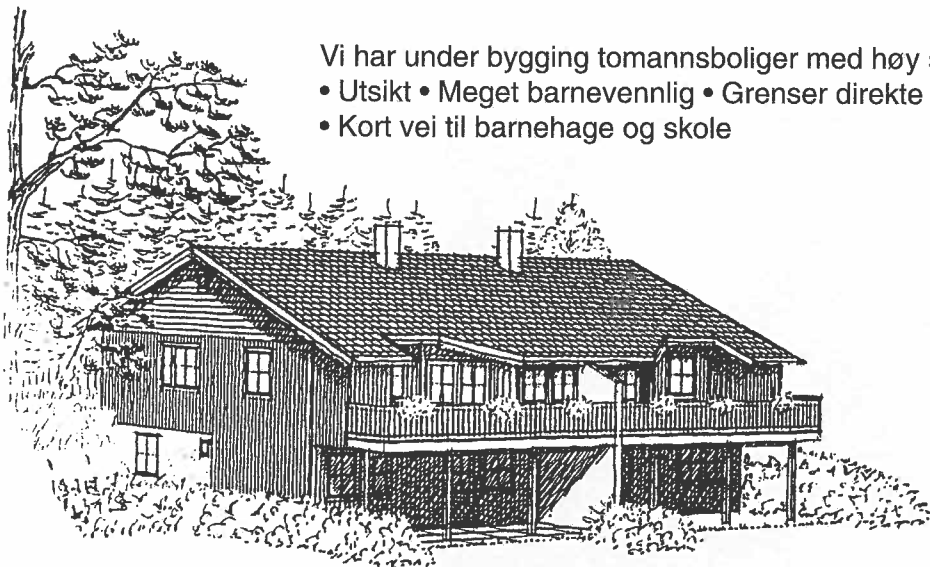
Krav om utvidelse av Arbeidsrettsrådet

Den store motstanden er også koplet med krav om at Arbeidsrettsrådet må utvides til å omfatte flere enn bare LO/NHO. For det er vel ikke så overraskende at når disse blir bedt om å lage endringsforslag, så lager de løsninger som er skreddersydd dem selv? Nå er AF, YS og uavhengige forbund på hugget og vil inn i rådet. På arbeidsgiversiden krever også andre arbeidsgiverorganisasjoner enn NHO å få plass. Den nye regjeringen består av partier som sier at de er mot Arbeidsrettsrådets innstilling og maktkonsentrasjonen som Arbeiderpartiet har stått for. Det er spennende å se om de tør å utfordre de høye herrer... Vi i Uavhengige Fagforeningers Forum (UFF), vil nøye følge med i den videre saksgangen.

Jan Petter Andersen
sekretær i UFF



Kunne du tenke deg å flytte til Romerike? Da er Sørumsand et godt alternativ!



Vi har under bygging tomannsboliger med høy standard BRA 158 m².

- Utsikt • Meget barnevennlig • Grenser direkte til skog med turstier og lysløype
- Kort vei til barnehage og skole

Er du tidlig ute kan du velge farger, fliser, parkett og panel.

Pris fra kr. 1.480.000,-

NJAA BYGG A/S
TØRE NJAA ING.
1-1925 BLAKER

EIENDOMSKONTORET

Advokatene Hagen og Tønsberg
Vektergården, 1920 Sørumsand

ELLER:
tlf. 63 82 62 55

NJAA BYGG A/S
1925 BLAKER
TLF. 63 82 99 38 - FAX 63 82 99 20

AEI Annual Congress, Beograd

Beograd, hovedstaden i rest Jugoslavia eller Serbia, ligger på elvebredden hvor elvene Donau og Sava møtes. Beograd betyr den hvite by, men det må være en misforståelse. Den skal engang ha vært hvit, men det må ligge flere hundre år tilbake i tid. I dette urolige hjørnet av verden avholdt AEI (Aircraft Engineer International) sin årlige kongress i perioden 8.-13. oktober. Vi var litt spente, men våre bange anelser ble grundig gjort til skamme. Arrangøren, flyteknikerorganisasjonen i Rest-Jugoslavia, hadde virkelig lagt seg i selene og stelt i stand et arrangement som kan stå som eksempel til etterfølgelse. Riktignok var det vanskelig å få kopier p.g.a. manglende kopimaskiner etc, men med stor imøtekommenhet ble problemer som dukket opp løst.

Første internasjonale kongress etter FN-blokaden ble opphevet

AEI kongressen var den første internasjonale kongress som var arrangert i landet etter borgerkrigen og derpåfølgende FN-blokade. Dette ble slått stort opp i presse og media med en pressedekning vi ikke har opplevd maken til. TV-stasjonene kjørte TV programmer hele uken med fokusering på flysikkerhet, fri konkurranse osv. Ikke så rart dette, sa vår kontaktsmann hos arrangørene. Vi har matet TV-stasjonene med fribilletter, sprit og sjokolade i to år. De kommer når vi ringer.



Visestatsminister Nikola Sainovic var ettertraktet blant TV-reporterne.

Utover mandag ankom de fleste av deltagerne. Deltagelsen i år var noe tynnere enn vanlig. Noen av de faste australierne, samt representantene fra New Zealand og Sverige manglet. På kvelden var vi invitert av Yugoslav Airlines (JAT) til et «come together» party med middag i byens utmerkede flymuseum. Her var det taler av presidenten i JAT Mr. Zika Petrovic, JAT's tekniske direktør Srdjan Banker, samt av representanter for landets charter-selskap AVIOGENEX. JAT feirer i år sitt syttiårsjubileum. JAT flyr i dag til 40 destinasjoner i Europa. Selskapet vil i nær

fremtid modifisere sine aldrende DC-9 og B737 med bla. ny instrumentering og ny cabin design. I tillegg skal man, ettersom økonomien tillater det, kjøpe nye fly. De så lyst på fremtiden og benyttet anledningen til å takke teknikerne for en enestående innsats i å holde flyparken luftdyktig på tross av krig og internasjonal blokade.

Kongressen åpnet av vise-statsministeren

Kongressen ble høytidelig åpnet av landets vise-statsminister Nikola Sainovic. Han takket flyteknikerne for den utmerkede innsatsen de hadde gjort for å holde flysikkerheten oppe på et høyt nivå. Han benyttet også anledningen til å proklamere at myndighetene ønsket å sette inn tiltak for å gjøre Beograd til et nytt senter for flyvedlikehold i Europa. Han lovet også at landet skulle gjøre sitt ytterste for å bedre luftkontrollen (ATC). Han avsluttet med å ønske deltagerne en vellykket kongress.

Swissair nytt medlem

Så var det å ta fatt på en agenda på 20 punkter. Beretningen fra fjorårets kongress i Sydney ble godkjent uten kommentarer. Regnskap og budsjetter kom vi mot normalt igjennom på rekordtid. I år hadde virkelig Executive Board lagt seg i selene og gjort hjemmeleksa. Økonomien



Fra møtesalen.

var som vanlig dårlig. Å legge på kontingenten går ikke. Da gjenstår eneste måte å bedre inntektsbildet på ved å få flere medlemsorganisasjoner. Dette arbeidet går tregt. I år ble flyteknikerorganisasjonen i Swissair tatt opp som medlem. De ble medlemsorganisasjon nr. 35 i AEI. I tillegg var Balkan Air representert med 2 observatører. De signaliserte klart at de ønsket å melde seg inn neste år.

10 endringer i Policy Manualen

I år gikk endelig de forslagene NFO har kjempet for siden kongressen i Helsinki i 1995 igjennom. Torstein Vikøren skal ha mye av æren for dette, etter å ha gjort en kjempejobb med å få aksept i Executive Board for de endringene NFO har foreslått. I Beograd gikk forslagene igjennom uten kommentarer. Endringene vil gi utvalgene større handlefrihet og videre fullmakter. Det er ikke lenger nødvendig at alt skal innom EB for godkjenning. Forslagene gikk forøvrig igjennom enstemmig.

Fikk B737-300 gratis

På kvelden var det sosialt samvær; kanskje noe av det mest nyttige på en slik kongress. En av KLM sine representanter hadde vært kontrollør hos Boeing fabrikken og overvåket produksjonen og leveringen av 35 B737-300 til KLM. Det var ikke småtterier av feil som ble oppdaget under produksjonen: Understell var montert inn skjevt. Innfesting av vinge til struktur passet ikke, så boltene ble filt til for å få de på plass. Deretter satt inn med tetningsmasse og slått inn med slegge. Halefinnen var montert skjevt på skroget pluss mye, mye mer. Alt i alt hadde KLM så mange «claims» overfor Boeing, at de i praksis fikk en B737-300 gratis som kompensasjon.

JAA Human Factor subgroup for Maintenance

Dag 2 ankom Torstein Vikøren fra Wien. Her hadde han deltatt som AEI's representant i JAA Human Factor Working subgroup for Maintenance. Etter mange viderverdigheter fikk AEI til slutt plass i denne gruppen. Her var vi helt klart uønsket. Møtet åpnet med at dette ble det siste møtet i gruppen og at alt var avklart. Ingen av deltagerne hadde bakgrunn eller jobbet med teknisk relaterte saker. De bestod av papirpushere fra flyindustrien og

ønsket i grunnen ingenting. Alt var bra. Det var en lettere oppgitt og forbannet Torstein som ankom kongressen.

Kongressen besluttet å sende et meget krast brev til Maintenance Director i JAA, hvor det ble poengtert at denslags oppførsel fant vi oss ikke i. «*To strongly condemn the JAA over the apparent indifference that certain sections of the JAA shows to promotion of the subject of Human Factor among maintenance organizations and licensed maintenance engineers*».

JAR66 - 145 - 147 og JAR OPS1

Pieter Doyer fra NFO er leder for AEI's tekniske utvalg. Siden Pieter har skrevet et eget referat annet sted i dette INFO, vil jeg

ikke her gå så nøye inn på sakene som ble behandlet. Jeg vil bare nevne at både NFO og Pieter Doyer fikk applaus og mye ros for det enorme arbeidet som er nedlagt i høringsrundene på de nye JAR'ene. Våre kommentarer utgjorde hele 155 A4 sider. De var satt opp svært logisk slik at det var lett å se hva endringene gikk ut på. Hvert endringsforslag var grundig dokumentert. Mye av dag 2 gikk med til JAR relaterte saker.

Møte med EU's Transport Commission Secretary

AEI skulle ha et møte med EU-Transport Commision's Secretary. Her ønsket vi en klargjøring på hvorvidt EU kunne eller ville blande seg inn i JAA sitt arbeid. Hvis så skjer – hva da med landene i JAA som



Lystig kveldsstemming.



Noen av deltagerne med koner på utflukt.

ikke er tilsluttet EU? Har EU juridisk ryggdekning for å kunne gå inn å gjøre endringer i JAR? Årsaken til at problemet kommer opp er at noen av JAA's regler strider imot enkelte EU-lands nasjonale lover. Enten må landenes lover endres, eller så må JAR'ene endres. Hvis makten flyttes fra Hoofddorp (JAA) til Brussel (EU), må vi vurdere hvordan vi skal gå frem for å få innpass i EU.

JAA Joint Maintenance Committee/Board delegate report

AEI er en av to arbeidstakerorganisasjoner som har plass i og har deltatt i utarbeidelsen av de nye JAR'ene. Den andre arbeidstakerorganisasjonen er ITF (International Transport Federation). AEI og ITF samarbeider godt. Dessverre er ITF's representant en heltids fagforeningspolitiker uten flyfaglig bakgrunn. Vi er derfor blitt enige om at AEI sender en kopi av alle våre kommentarer på høringsrundene til ITF.

Vi må innse at AEI er liten i det store spillet rundt utformingen av det nye JAR regelverket. Vi gjør så godt vi kan. Vi har motspillere i industrien som er sterke både politisk og økonomisk. Vår styrke ligger på det faglige plan. AEI har et noe anstrengt forhold til JAA Maintenance Director, som vi mener i for stor grad lar seg presse av flyselskapene (AEA) og de store flyfabrikantene.

Sightseeing

Dag 3 var i sin helhet satt av til sightseeing. Dette var et positivt avbrekk fra lange økter i møtesalen. Vi ble busset opp til byen Nova Sad, ca. 10 mil nord for Beograd. Underveis var det stopp i to gamle klostre. Vi fikk sett litt av landet, som for oss nordmenn som er vant til fjell og fjorder, virket kjedelig flatt.

Human Factor

Dag fire gikk i store trekk med til å fokusere og belyse aspekter rundt Human Factor. Kypriotene hadde gjort en stor jobb og samlet inn masse bakgrunnstoff i emnet. Vi ble delt opp i arbeidsgrupper hvor vi fikk egne temaer vi siden skulle bearbeide og berette om i plenum. Dessverre ble tiden for knapp, så det ble råkjøring mot slutten. Det er ingen tvil om at både den ansatte og bedrift har mye å



Fred Bruggeman, nyvalgt General Secretary i AEI.



Avslutningsmiddag med styret i AEI.

hente på å forbedre forståelsen rundt Human Factor. De selskapene som hadde etablert seg med opplæring innenfor dette området, kunne alle rapportere om økt motivasjon, økt trivsel og betydelig økt produksjon og effektivitet. US Airlines har regnet ut at de har tjent 180 millioner US\$ på sitt prosjekt «Human Factor Technical Education Program». Continental Airlines tjente inn alle sine utgifter til opplæring i Human Factor i form av økt produktivitet på tre måneder. Hva venter vi på?

Mykje lys og mykje varme

På kvelden var det middag i gamlebyen i et av de få husene i byen som var eldre enn 100 år. Byen ble på det nærmeste jamnet med jorden både under den første

og den andre verdenskrig. Derfor bestod bebyggelsen i stor grad av grå betongbygninger fra årene etter 1945. Det ble en meget lystig kveld, og vi trodde ikke våre egne ører da kveldens «symfoniorkester» spilte opp med Åge Aleksandersen «Mykje lys og mykje varme» – og sang den på norsk! Meget populært.

Hvem som helst kan fylle motorolje, hydraul og nitrogen?

Siste dag så vi litt på forslagene i den nye JAR OPS1. Her forsøker man å legge tekniske oppgaver over på ikke teknisk personell. Det er selvfølgelig billig. Men det er ikke noen god løsning. Det forekommer oss merkelig at luftfartsmyndighetene vil ha det slik. Det ligger an til at disse oppgavene ikke lenger blir en

«maintenance task», dvs. at en hvilken som helst handlingagent i fremtiden skal kunne fylle olje, hydraulikk osv. Han skulle ikke behøve å kvittere i flyets loggbok. Hvordan skal da forbruket overvåkes? Her bør også pilotene reagere. Det er tross alt de som skal sitte og fly i disse flyene. Vi vet godt at det går an å gjøre ovennevnte oppgaver feil. Dette kan resultere i situasjoner ingen ønsker å komme opp i. JAA's tekniske direktør mener altså noe annet.

Det får være måte på sparing. Nå må foten settes ned.

Recurrent Training

I dag varierer dette fra land til land og fra selskap til selskap. Her må JAA komme opp med en felles standard. Dette igjen må linkes opp imot valideringen av sertifikater og approvals. Dette blir en av de merkesakene AEI vil arbeide med i JAA fremover. I tillegg vil fokuseringen og regelverk rundt opplæring i Human

Factor bli en høyt prioritert oppgave.

Valg

Martin Valentin takket av som General Secretary, etter å ha sittet i denne stillingen i 8 år. Ny mann i denne stillingen ble Fred Bruggeman fra UNIE-KLM. Fred er en erfaren tillitsvalgt. Han har vært med i AEI så lenge undertegnede kan huske. Han er også de ansattes representant i KLM's styre. Fred skal være den daglige lederen i AEI og sørge for aktivitet og fremdrift i organisasjonen. Han vil bemanne AEI's kontor i Hoofddorp, Amsterdam. Jari Miettinen fra ITA-Finnair ble gjenvalgt for 2 år. Torstein Vikøren, NFO-SAS, tok også gjenvalg for to nye år som General Secretary Europe. Torstein har gjort en kjempejobb med å få strukturert arbeidet i AEI på en fornuftig måte.

Kongressen i Oslo i 1999

NFO påtok seg å arrangere kongressen i 1999. Dette er litt av en utfordring. Vi er

overbevist om at vi skal greie å arrangere en alle tiders kongress i Oslo i '99. En arrangementskomité er allerede i gang. Til neste år er det engelskmennene som står for arrangementet i Edinburgh, mens vi ble ønsket hjertelig velkommen til Härare i Zimbabwe i år 2000.

Closing summary

Dette er en av de bedre AEI-kongressene vi har deltatt på oppigjennom tidene. Både arrangør og AEI sitt styre hadde lagt ned et solid stykke arbeid. Arrangementet gikk som på skinner og sakene var grundig forberedt fra styrets side. Vi slapp endeløse diskusjoner om formuleringer i JAR og om økonomi. Vi fikk brukt tiden på det vi skulle; nemlig å stake ut kursen for AEI og flyteknikerne i årene som kommer. Dette lover godt for en organisasjon som til tider har virket ute av kurs og lite forandringsvillig.

Knut Grønscar



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

Referat fra Teknisk Komité's møte ved AEI's årsmøte i Beograd

Som formann i Tekniske Komité deltok jeg i AEI's Annual Congress i perioden 8. til 12. september.

Verten i år var den Jugoslaviske Flytekniker Forening, og de hadde et meget bra opplegg som gikk nesten «knirkefritt». Møtet var det beste jeg har vært med på til nå. Agendaen ble gjennomført på rekordfart, og uten at det var den minste antydning til problemer i motsetning til tidligere møter.

Hele torsdagen var avsatt til Teknisk Komité, og en stor del (3,5 timer) av denne dagen ble brukt til et foredrag om temaet Menneskelige Faktorer (såkalt Human Factors = HF) innen flyvedlikehold. Rolf Dybwad hadde et lite åpningsinnlegg her. HF vil bli et viktig satsningsområde for flyindustrien i fremtiden. Målet er å redusere hendelser og ulykker som skjer som et resultat av menneskelig svikt på vedlikeholdssiden.

Selve foredraget var meget interessant, og det ble presentert av en flytekniker fra den kypriotiske flyteknikerforeningen. Han hadde brukt tre måneder av sin fritid til å forberede foredraget, og resultatet var blitt meget bra. Jeg skal prøve å få ham til å holde samme foredraget for NFO's medlemmer og andre interesserte her i Norge.

Etter foredraget delte vi alle møtedeltagere inn i tre arbeidsgrupper. Disse fikk et spørsmål vedrørende Human Factors hver. Etter å ha arbeidet med problemet en periode, kom hver gruppe med forslag til løsninger av disse spørsmålene. Vi lærte mye!

AEI var blitt invitert til å si sin mening om hvilke områder de samlede luftfartsverkene i Europa (JAA) burde konsentrere seg om vedrørende forskning på Human Factors. Det vi hadde gjennomgått i foredraget, og resultatet av gruppearbeidet, ble derfor benyttet da vi satte opp en liste over emner som vi mente var viktig for denne saken. Disse ble så gitt forskjellig prioritet.

Resten av dagen ble brukt til å behandle en del dokumenter som måtte kommenteres før neste møte i JAA komitéen, hvor AEI er med. Alt i alt er jeg meget godt fornøyd med resultatet fra denne dagen.

Ved slike anledninger blir det ofte diskutert forskjellige saker utenom møtet. Således var det positivt at vi hadde med to flyteknikere fra KLM. De ga meg en god del meget nyttig informasjon om «ting og tang» i KLM. Dette kan være nyttig i forbindelse med allianseavtalen mellom Braathens SAFE og KLM.

Ovennevnte var vel i store trekk det som foregikk på den tekniske siden av AEI's årsmøte. Hvis noen av dere vil vite mer - så kontakt meg gjerne på fax: 51 65 94 95 eller via E-mail: pieter.doyer@rl.telia.no

Pieter Doyer
AEI Teknisk Komite Formann, og styremedlem i NFO
avd. Braathens SAFE.

NFO åpner opp for flyfagarbeidere

Sånn omtrent en gang i året de siste ti årene, har NFO fått henvendelser fra grupper av flyfagarbeidere som ønsker å gå ut av Verkstedklubben og organisere seg i NFO. På det siste Sentralstyremøte var nok en slik søknad oppe til behandling. En undersøkelse foretatt i SAS Heavy Maintenance i Oslo, hadde vist at nærmere 90% av flymekanikerne her ønsket seg ut av Verkstedklubben og over i NFO. I Traffic Related Maintenance er oppslutningen om NFO medlemsskap på nær 100%. Tidligere år har vi måttet avslå slike søknader. Våre statutter og vedtekter har ikke gitt åpning for dette.

Det som gjør situasjonen annerledes denne gangen, er de nye JAR bestemmelsene. Her defineres en helt ny personellgruppe som heter Certifying Mechanic. En Certifying Mechanic skal kunne utstede CRS (Certificat of Release to Service). Det er det samme som teknikerne gjør i dag. En Certifying Mechanic må ha et myndighetsutstedt sertifikat som heter Aircraft Maintenance License (AML). Dermed kommer mann inn på vårt tariffområde og tilfredsstiller våre krav til medlemsskap. Slik kompetansekravene til Certifying Mechanic er definert, vil en flyfagarbeider kunne tilfredsstille disse.

Spesielt populært blir vel dette neppe motatt hverken i Verkstedklubben eller Fellesforbundet. Det er en utbredt oppfatning blant flymekanikerne i SAS, at de har blitt brukt som brekkstang for å heve lønnsnivået for de andre gruppene i Verkstedklubben. (Stuere og Cleaning personale). Ved å ha en felles fagforening for alt flyteknisk personell, vil vi utvilsomt stå meget sterkt. Det ser nok bedriftene også. En ting er å ha medlemmer, noe annet er å få forhandlingsrett. Det skal nok mye til for at ikke NFO vil få dette, men det må forhandles og hjemles formelt.

Knut

Ny kollektiv hjemforsikring

Forsikringspoolen som NFO er medlem av er bestemt oppløst. I den forbindelse har vi vært ute på markedet og bedt om tilbud på en ny Kollektiv Hjemforsikring for NFO sine medlemmer. Alle medlemmer vil bli tilskrevet med nærmere informasjon og med tilbud om å få bli med i den nye ordningen. Så langt har Vesta forsikring kommet med et tilbud med følgende elementer :

Den dekker skader opp til en øvre begrensning på kr 1,3 mill. pr. skadetilfelle. For enkeltgjenstander og samlinger gjelder en øvre begrensning på kr 100.000,-. Egenandelen i alle skadeoppgjør er kr 3.000,-. Forøvrig gjelder Vestas standard

vilkår for hjemforsikring.

Brutto årspremie er kr 990,-. Fra denne premien går de rabatter vedkommende medlem vil oppnå i samsvar med følgende:

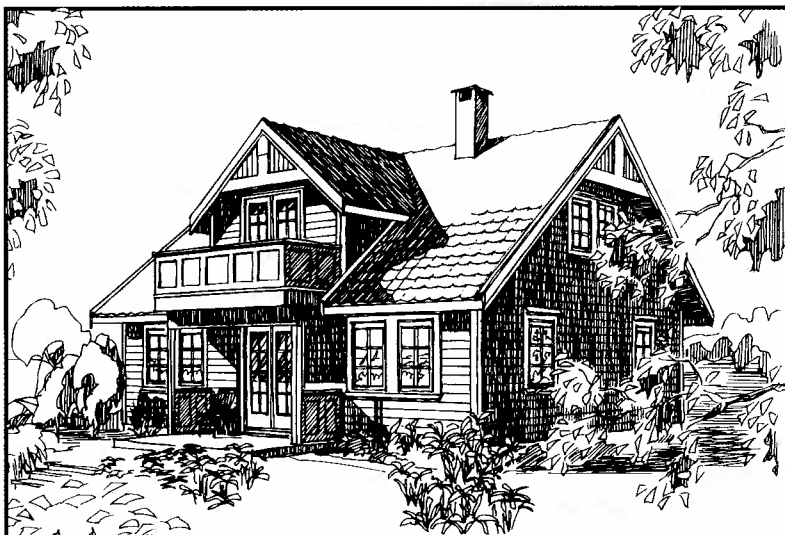
- Medlem med kun hjemforsikring i Vesta får ingen rabatter
- Medlem som samler minst 3 forsikringer i Vesta og hvorav minst én er bil- eller boligforsikring, får Vesta Avtalen med 10% Vesta Avtalerabatt.
- Medlem som samler 4 eller flere forsikringer – og minst 2 er bil- eller boligforsikring, får Vesta Avtalen med 12 % rabatt.

(Hjemforsikring regnes da med, og teller som boligforsikring).

Avhengig av hvor mange forsikringer vedkommende har i Vesta, vil netto premie på hjemforsikringen bli kr 990,-, kr 898,- eller kr 879,-. (NB: Naturskade-premien utgjør kr 69,-, og her kan ikke beregnes rabatt).

Alle NFO medlemmer vil bli tilskrevet og få nærmere informasjon i posten, straks en avklaring foreligger.

Styret



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

BJØRN 
bygger på tillit

BOLIGPROGRAM 1998

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

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

SKEDSMO KOMMUNE

Brånåsen	Eneboliger	119-166 m ²	Vår
	Rekkehus	112-132 m ²	Vår
	Leiligheter	68-120 m ²	

EIDSVOLL KOMMUNE

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

Kamp om dine menneskerettigheter

En av de viktigste rettighetene vanlige mennesker har oppnådd er retten til å organisere seg i fagforeninger og retten til å fremme sine interesser i fellesskap. Men disse «kollektive menneskerettigheter» er ikke fullt innført i Norge, og de vi har vil vi ikke nødvendigvis få beholde.

Langt over hodet på medlemmene utkjempes det en kamp om grunnleggende fagforeningsrettigheter mellom jurister, tillitsvalgte og politikere. Den har stor betydning for det enkelte medlem, det er på tide at saken blir kjent.

Denne artikkelen er et forsøk på å gi et innblikk.

Menneskerettighetskonvensjon:	En avtale mellom ulike stater om innbyggernes demokratiske rettigheter. Ulike internasjonale organisasjoner som for eksempel FN, ILO og Europarådet har vedtatt menneskerettighetskonvensjoner.
FN:	De forente nasjoner.
ILO:	(International Labour Organisation) Den internasjonale arbeidsorganisasjonen. Et organ under FN som behandler spørsmål i tilknytning til arbeidslivet.
Europarådet:	Dannet i 1949 for å fremme felles forståelse i blant annet sosiale og kulturelle spørsmål. Omfatter alle europeiske land, både i øst og vest.

Problemstillinger

Sentrale spørsmål som er oppe i denne kampen er:

Skal den frie forhandlingsretten gjelde alle fagforeninger, eller bare toppen i noen hovedorganisasjoner som f.eks. LO-ledelsen og YS-ledelsen?

Skal staten kunne gripe inn og stoppe

konflikter ved hjelp av riksmeklingsmannen? Skal han kunne pålegge en fagforening å sende ut et forslag til tariffoppgjør som ikke fagforeningens egne forhandlere sjøl går god for?

Skal regjering og Storting kunne bryte menneskerettighetskonvensjoner Norge er

bundet av?

Mange viktige spørsmål blir berørt i Arbeidsrettsrådets innstilling som er et angrep på den frie forhandlingsretten fra NHO og LO-ledelsen. Men det eksemplet som blir behandla i denne artikkelen er tvungen lønnsnemnd.

Tvungen Lønnsnemnd

Siden 1952 er tvungen lønnsnemnd brukt over 90 ganger.

I løpet av de siste ti årene er Norge blitt klaget inn for ILO 8 ganger.

Her er listen over klagerne:

- 1962, Norges Farmaceutiske Forening
- 1981, Norges Ingeniørorganisasjon (NITO)
- 1984, 86 og 91, Oljearbeidernes Fellessammenslutning (OFS),
- 1986, Norsk Lærerlag,
- 1992, Det norske maskinistforbund (DNMF),
- 1994, Fellesorganisasjonen for barnevernspedagoger, sosionomer og vernepleiere (FO).

FO er det eneste LO-forbund som har klaget. LO støttet ikke FO sin klage, likevel fikk FO medhold i sin klage hos ILO. Alle 8 klager har fått medhold i ILO.

Som det går fram av faktaboksen har Norge fått et temmelig frynsete rykte når det gjelder streikeretten. Kritikken har ikke kun kommet fra ILO, men også fra Europarådet.

Tvungen lønnsnemnd har først og fremst blitt brukt mot forbund utenfor LO. Dette henger sammen med den såkalte «blå-kopi»-metoden. Det vil si, at når LO og NHO har blitt enige ved et tariffoppgjør, skal alle andre få det samme enten de vil det eller ei. Når et fagforbund prøver å bryte med dette, har det lett for å ende opp i konflikt. Denne konflikten blir da overkjørt av myndighetene gjennom tvungen lønnsnemnd. Og i etterkant ender lønnsnemnd for de fleste opp med nettopp en blåkopi av avtalen til LO - NHO.

Vi kan også se av lista i faktaboksen at samtlige forbund som har klaget også er mot Arbeidsrettsrådets innstilling.

Etter at norsk Høyesterett i april 1997 har støttet statens bruk av tvungen lønnsnemnd, har Oljearbeidernes Felles-sammenslutning i september 1997 for første gang reist en sak om tvungen lønnsnemnd for den Europeiske menneskerettighetsdomstolen. I denne saken kan det ta opp til 5-6 år før det foreligger en dom.

Ny bestemmelse i grunnloven

Etter krigen har internasjonale fora som FN og Europarådet lagd konvensjoner om menneskerettigheter. Og den generelle tendensen er at disse avtalene spiller en mer aktiv rolle i å påvirke medlemslandenes lovgivning. Menneskerettighetene får en stadig mer sentral plass i internasjonale diskusjoner og fora, og blir framhevet også av Norge. Blant annet har samene vunnet sine rettigheter gjennom en kombinasjon av egen kamp og gjennomslag internasjonalt for urbefolkningsrettigheter. Et annet eksempel på at menneskerettigheter får en mer sentral plass er at Stortinget, er at man for få år siden vedtok en ny paragraf (§110C) i Grunnloven der det heter:

Det paaligger Statens Myndigheter at respektere og sikre Menneskerettighetene.

Nærmere Bestemmelser om Gjennomførelsen af Traktater herom fastsettes ved Lov.

(Vedtatt 15/7-94)

Smith refser

Men etter denne nye lovbestemmelsen, har innføring av menneskerettighetene i Norge stoppet opp. Det har gått så tregt at selveste lederen for høyesterett, Carsten Smith, den 19. juni 1997 uttalte: «La meg i denne sammenheng også benytte denne talerstol til å minne Regjeringen om hvor viktig det nå er at de internasjonale menneskerettighetskonvensjoner blir inkorporert gjennom norsk lovgivning. De siste års domspraksis har vist at det er grenser for hvor langt Høyesterett på grunnlag av gjeldende lov er beredt til å anse konvensjonene for å være en del av landets rett. Og Norge er nå et av de siste land til å gjennomføre uttrykkelig den europeiske konvensjon. Dette er en ubehagelig særstilling.»

For staten mot menneskerettighetene

Menneskerettigheter handler om hvilke rettigheter befolkningen har i forhold til staten. Det er derfor ganske oppsiktsvekkende når Smith i samme foredraget sier om høyesterettsdommen fra april 1997 som ga staten medhold i bruken av tvungen lønnsnemnd for å stoppe en konflikt i oljeindustrien: «Og i en dom av 10. april i år om streikeforbud og tvungen voldgift ga førstvoterende Eilert Stang Lund – som kommer fra de privatpraktiserende advokaters rekke - uttrykk for et syn på forholdet mellom lovgivning og individets internasjonale grunnrettigheter som er klarere såkalt statsvennlig enn Høyesterett noen gang tidligere har uttalt.» I dette tilfellet betyr statsvennlig det motsatte av menneskerettsvennlig. Man har altså en mindre menneskerettsvennlig holdning blant medlemmer av Høyesterett nå, enn noen gang tidligere!

Avskjedsgave: tvungen lønnsnemnd

Den avtroppede DNA-regjeringen vedtok å fremme et lovforslag om tvungen lønnsnemnd. I begrunnelsen fra regjeringen kan vi lese hvor viktig den synes det er å etterleve menneskerettighetene: «Dersom det skulle påvises motstrid mellom internasjonale konvensjoner og Norges bruk av tvungen lønnsnemnd, mener departementet at det uansett vil være uforvarselig å ikke gripe inn i konflikten.» Den 4. november 1997 har alle partier på Stortinget unntatt SV og

FrP støttet forslaget om tvungen lønnsnemnd.

Regjering med menneskerettighetsminister mot menneskerettigheter

Regjeringspartiene vil altså stemme for tvungen lønnsnemnd og dermed bryte menneskerettighetene. At den nye statsråden for menneskerettigheter er plassert i departementet for u-hjelp og blir kalt Minister for menneskerettigheter og utvikling, er derfor ikke tilfeldig. Norge skal lære opp resten av verden, og spesielt u-land i menneskerettigheter og demokrati. På hjemmebane praktiserer man noe ganske annet. I Frankrike aksjonerte lastebilsjåførerene, regjeringen jobbet på spreng for å hjelpe partene til å finne en løsning, men tvungen lønnsnemnd finnes ikke en gang i ordlisten. Norge skiller seg negativt ut fra andre demokratiske land når det gjelder konfliktretten.

Forslag på trappene

I forbindelse med trontaledebatten i november uttalte den nye justisministeren Aure at hun i nær framtid vil fremme en proposisjon om innarbeiding av menneskerettighetskonvensjoner i norsk lovgivning. Vi kan derfor få inntrykk av at det er noe positivt på gang. Og vi kan også håpe. Men vi vet ennå ikke hvilke konvensjoner som skal innarbeides eller hvor mye av dem som skal innarbeides. Dersom planene til regjeringen holder, vil den fremme en proposisjon allerede rundt årsskiftet 1997/98.

Ikke en sak for ekspertene

I den nåværende situasjonen der noen krefter arbeider for å styrke menneskerettighetene og andre arbeider for å begrense dem, bør vi vanlige dødelige ikke overlate framtiden for våre grunnleggende rettigheter til de juridiske ekspertene eller de lukkede rom. Skal våre rettigheter styrkes, må vanlige fagorganiserte bry seg med både sine personlige rettigheter og rettighetene til fagforeningen der de er medlem. Da hviler det også et ansvar på lederne i fagforeningene for at dette spørsmålet blir løftet frem og gjort til en del av organisasjonens daglige virke.

Jan Petter Andersen
Uavhengige Fagforeningers Forum (UFF)
sekretær

Nytt fra NFO avd. Braathens SAFE

Hvor skal man få tak i kvalifiserte flymekanikere? Dette er det store spørsmålet her på vestlandet. Helikopter Service søker etter folk, og Braathens SAFE vil vel også måtte gjøre det. Innen et år kommer vi til å miste 10 stk. som går over til pensjonstilværelsen, noen slutter og noen tar andre jobber internt.

Motorverkstedet trenger folk og generelt på alle nivå er det behov for bemanningsøkning. Vi har i tillegg ventet i flere år på en eventuell start av linje to for 737. Dette ser enda ikke ut til å være innenfor rekkevidde. Det som ser ut til å skje, er at man vil leie ut en av Europas mest avanserte lakkhangarer til EAR (Europe Aircraft Refurbishing), som skal lakke her. Braathens SAFE ser ikke ut til å ville satse på dette.

Ellers får vi besøk av FAA igjen, og nesten alle skjelder av frykt; hva skal de påpeke denne gangen?

I styret har vi ellers slitt med selskapets policy på ansettelser. Vi blir informert om hvem som blir tilbudt stillinger etter at kandidatene har fått tilbudet. Dette fører til at eventuelle kommentarer fra oss blir tatt lite til følge. Vi mener det bør være positivt å få kommentarer fra oss før avgjørelsen er tatt.

KLM-samarbeidet ser vi også på med spenning. Vi får ikke ta så mye del i informasjonen som vi skulle ønske. Det har kanskje noe å gjøre med at andre heller ikke vet så mye. Vi synes imidlertid at det er beklagelig at diverse aviser ser ut til å vite mer enn fagforeningene. Vi hadde i alle fall en interessant tur til KLM foreningen De Unie på Schiphol. Vi hadde på forhånd sendt noen spørsmål til dem. Disse fikk vi relativt gode svar på. Teknisk sett var de nokså likt oppbygd som NFO. Vi snakket mye felles, og hadde en meget god middag med mye løst og fast. Vi avsluttet med en omvisning i hangaren deres, og en kveld i Amsterdam.

Vi kan også nevne at Braathens SAFE har levert to C-sjekker til KLM mot at vi har tatt en D-sjekk for KLM. Om dette kan det sies mye skremmende. Flyet var



Geir Rune Vigrestad, Kenneth Solbjør og Harald Vindenes i arbeid på slats Braathens tekn. div. Sola (KLM D-check).

sjekken var stipulert til 12.000 MHR, og endte på over 20.000 MHR. Flyet hadde flere tilfeller med grove angrep av korrosjon i vingene; forsinkelsen ut ble på 10 dager. Det skjedde også flere andre ting som vi ikke vil komme inn på her. Vi får håpe det kommer noe godt ut av debriefingen.

Bemanningen i denne perioden var pre-kær, og dette førte til at ledelsen lot enkelte personer jobbe ekstremt med overtid, doble skift og noen flere helger etterhverandre i tillegg. Hvilken tillit skal vi ha til dette?

På tungt vedlikehold har vi måttet påpeke store mangler med systemet rundt inspeksjon på tyngre inspeksjonspunkter og C-sjekker. Selskapet har endret interne rutiner uten at vi har fått sagt vårt. Vi har nå fått gjennomslag for at man skal ha god erfaring som tekniker før inspeksjon kan utføres. I tillegg har vi fått gjennomslag for at det må ligge et kurs på inspeksjon/ metodikk og human factors til grunn. Dette er vi delvis med på å utarbeide.

Vi er også ferdige med instruktør-drøftelsene for i år. Dette er vi delvis fornøyde med, selvom våre tanker rundt et lønnsystem ikke helt får gjennomslag.



Bjørn Bråtveit med eksempel på korrosjon i cargo, Braathens tekn. div. Sola (KLM D-check).

Kvalitetsrådet som er startet ser også ut til å være noe som kan bidra til økt forståelse. Rådet er satt sammen av kvalitetssjef teknisk, kvalitetssjef OPS, samt representanter på verksted i hangar og CS-personell. Her er meningen å ta opp problemstillinger rundt internsystemet på tvers av avdelingene. Vi har allerede fått satt fingeren på flere svakheter. En svakhet vi har slitt med i flere år er enkelte

sjefers evne til å få gjort revisjoner på prosedyrer og regler uten at bruker-personellet blir tatt med på høring. Dette håper vi det skal bli slutt på.

Innleie er fremdeles et tema som vi ser meget nøye på. Vi har ikke fått det som vi har villet; mye på grunn av selskapets forståelse på innleie. Det er blitt lettere å leie inn fremfor å styre eget personell bedre. Avdelingsmessige budsjetter gjør det heller ikke enklere. Hva utenlandske leiararbeidere står for, trenger vi ikke utdype her. Hva utleiefirmaene står for, har vi krevd fra selskapet. Dette har vi ikke fått enda.

Erik G. Braathen, med sine underdirektører, inviterte foreningene til et seminar hvor vi skulle komme med våre tanker for fremtiden. Dette hadde foreningene ved teknisk jobbet en god del med, og C/A foreningen hadde også gode ting å legge frem. Som flytekniker og formann i NFO avd. BU, synes undertegnede at økonomien er meget presset i fremtiden. Vi vil ikke la dette bli skremsel, men vi føler at noen av oss må gi beskjed når strikken strekkes på mange områder grunnet sparetiltak og effektivisering. Vi vil ikke la flysikkerhet være første prioritet kun utad, og økonomi internt.

Ellers er instruktørene våre i full gang med første klasse på -700 differanse kurset. Det er mye som ikke er klart enda, men det ser bra ut foreløpig.

Vi vil også ønske vår nye tekniske direktør, Harald Rosnes, lykke til når han tiltrer 1. januar 1998.

Vi vil så til slutt ønske alle en god jul og et godt nytt år!

Hilsen Roger Handeland



A. Eie og Fred Bruggeman i aft cargo 747 hos KLM Schipool.



Helge Sola under oppsyn av KLM-representant, Braathens tekn. div. Sola (KLM D-check).



Nytt fra Widerøe

Hos oss skjer det alltid noe nytt. Den ene omorganiseringen avløser den andre. Nå er det en nesten ferdig omorganisert Teknisk Avdeling som skal omorganiseres igjen. Jeg undres når vi skal få tid til et pusterom stort nok til at vi får tid til å finne ut hva det egentlig er som ikke fungerer? Denne gangen ser det mer lovende ut for et slikt pusterom enn noen gang tidligere. To nyopprettede (topp) lederstillinger innenfor teknisk er besatt av høyt ansette medlemmer i NFO. Vi har god tro på at disse vil få dreis på sakene nokså fort.

At en organisasjon er i stadig forandring kan være både positivt og negativt. Av og til kan fristelsen til å utnytte kaoset bli for stor, slik at ledere ansetter "sine egne folk" i stillinger uten å ta hensyn til ansiennitet, kvalifikasjoner, erfaring, legeerklæringer etc. Hos oss har det bl.a. medført at to stillinger (på planavd.) som vi mener faller innenfor vårt avtaleområde, er besatt av folk utenfor NFO. Dette på tross av at det var vel kvalifiserte søkere fra oss. Resultat: To (uenighets) protokoller hvorav den ene allerede er drøftet i F.L. Ut av dette kom det foreløpig ikke noe annet enn at WF og vi ble pålagt å dra hjem og bli enige om hvordan fremtidige ansettelser skal foregå. I disse drøftelsene vil overenskomstens §9 stå sentralt. Sak nr. to skal vi om ikke så lenge drøfte i F.L., men da med NHO tilstede, siden vi ser på denne saken som den mest alvorlige av de to.

Kostnadsreduksjoner og «oppfølging» av klimaundersøkelsen (foretatt tidligere) har gått hånd i hånd det siste halvåret. Ingen god kombinasjon. Man sitter igjen med et inntrykk av at det eneste klimaundersøkelsen har resultert i, er at kaffe og te som alltid har vært gratis, nå kun vil finnes i myntautomater. Denne knappheten på kaffe har allerede resultert i en del stygge episoder der tørste horder har overfalt folk med termos. Vi ber til flyteknikernes skytsengel om et mirakel før det går liv. Ved hjelp av denne skjulte og upopulære lønnskutten håper ledelsen å spare ca. 200.000 pr.år, nesten 1/3 av det man brukte til konsulentonorarer i september. Alle monner drar... OBS: Vi har hørt rykter om at det neste man skal spare på er toalettpapiret, så sjekk for all del før du setter deg på et av Widerøe's toaletter!

Har forresten lagt merke til at i tillegg til de to obligatoriske kaffekoppene, så står det nå alltid et velfyllt glass med konfekt i cockpit. Lurer på hvilken kostnad dette medfører for våre piloter... Kaffen man bruker i flyene er som kjent svært dyr, så man får bare håpe at dietten strekker til.

Når man snakker om diett: Årets lønnsoppgjør har stagnert for vår del. Vi hadde et møte tidlig i sommer der vi indikerte at vi var villige til å være svært moderate i år, dersom alle grupper gikk med på samme lønnsramme (løfte i flokkprinsippet). Siden har vi ikke hørt et pip, men det forhandles visstnok heftig med flygerne... Vi har bedt

om orientering om utsiktene for et felles oppgjør. Dersom dette synes vanskelig, vil vi kreve forhandlinger nokså umiddelbart. Det begynner å haste, hvis vi skal ha håp om å bli ferdige før jul.

Penger er ikke alt, men i disse tider da til og med kaffen «blir bare dyrere og dyrere», er det vanskelig å leve kun på luft og firmakjærlighet. Derfor har vi på ny krevd etterbetaling for 1,9 t/uke i tidsrommet fra 01.01.87 til 28.04.96. I denne tiden gikk vi 35,5 t/uke, mens vi skulle gått 33,6 (helkontinuerlig). Håper drøftelsene kan komme i gang snart, slik at vi slipper misfornøyde og frustrerte medlemmer. Man kan lett havne i en situasjon der folk ikke orker å yte noe ekstra. Det ville gå ut over våre passasjerer, og det ønsker vel ingen?

Så får dere der sørpå bare håpe på at vi greier å få sånn høvelig skikk på eget hus, og at vinteren i år ikke blir slik som i fjor. Ellers er det stor sannsynlighet for at dere får omkring hundre fordømte nordlendinger, pluss en håndfull latsabber ned til dere på Gardermoen. Det ville vel ikke være særlig bra når man tenker på hvor fullt av folk i dykkerdrakt det vil svømme i Romeriksporten i rush-tiden? Det kunne lett bli kaos med et så sterkt innslag av svømmeuføre nordlendinger i sjark.

Riktig god jul!

Jens B. Valdal



Rapport fra NFO-SC

Etter en alle tiders sommer her på Værnes, kom kong vinter feiende over oss i slutten av oktober, med forsinkelser og problemer som følge. Da er det godt å tenke på at vi lærte av fjoråret, og er bedre forberedt til en ny vinter med snø, kulde og fuktighet som aktiv motstander til hightech flymateriell.

En ny lokalavtale ble undertegnet i siste del av oktober, etter til dels vanskelige forhandlinger. Selskapet har også meldt seg inn i NHO/FL, så fra 1. november gjelder tariffavtalen mellom NFO og NHO/FL i sin helhet. Dette til vår tilfredshet. Det påhviler partene å holde en ryddig og saklig samarbeidsform i og med dette. Det er også gledelig å høre at andre såkalte små og effektive selskaper ønsker å ha et avtalefestet forhold til NFO/FL.

Som de fleste vet, er flyselskapene pålagt å følge de nye JAR OPS 1 kravene. Dette berører først og fremst operativ side mest, da den tekniske allerede er regulert gjennom JAR 145. Selskapet har allikevel sett behovet for å ansette en tekniker til ved base Trondheim. Behovet er doku-

mentert gjennom tidvis endret regularitet og høy belastning på såvel norske som danske teknikere.

Selskapet har også i løpet av sommeren tatt avgjørelsen om en ny flytype. Dash 8-400 vil bli introdusert i løpet av 1999, og disse skal i første omgang betjene Eurolink-systemet. Det er foreløpig ingen planer for når F50 i Norlinknettet skal utfases.

I et lite og effektivt selskap som SAS COMMUTER er det av avgjørende betydning at ledelsen på den ene siden, og de ansatte på den andre, har forståelse for det ansvar og de oppgaver man er ansatt til å utføre. Hvis dette ikke er tilfellet eller forståelsen er liten, vil dette kunne få konsekvenser for den daglige drift. En del av energien går med til å oppklare eller forklare for hverandre hvordan verden ser ut. Når et selskap betegner seg om effektivt, ligger det her underforstått at man har korte kommandolinjer og en meget høy utnyttelsesgrad av alle ansatte. I og med dette vil de ansatte lettere engasjere seg i saker og problemstillinger som ikke nødvendigvis gjør seg gjeldende i en stor og

tung organisasjon. Engasjement er etter min mening positivt, såfremt man klarer å nyttegjøre seg dette og komme frem til fornuftige løsninger og konklusjoner, som i neste omgang vil gjøre produktet vi ønsker å selge bedre.

De fleste av oss er utstyrt med sunn fornuft og rettferdighetssans. Når denne til stadighet blir satt på prøve, vil frustrasjon og oppgitthet bre seg ut i organisasjonen. Derfor er det uhyre viktig å ikke bli for effektiv, og glemme de menneskelige faktorene som absolutt er til stede, når valg og mål blir fastlagt. Vi som enkeltansatte og forening er opptatt av dette, og har hatt en konstruktiv dialog med selskapet. Vi ønsker og vil gjerne være med på å forme arbeidsplassen vår slik at produktet blir det beste i markedet. Så fremtiden til foreningen ser jeg på som både positiv og spennende.

Jeg ønsker alle en riktig God Jul og et Godt Nyttår!

Tom Runar Jokerud
formann





SAS er et av Europas ledende flyselskaper med rundt 21.000 ansatte og en omsetning på vel 35 milliarder kroner. SAS flyr til 104 destinasjoner i 34 land, og vil i år transportere rundt 20 millioner passasjerer. SAS er 50 prosent privat eiet, og 50 prosent eiet av den norske, svenske og danske stat. Sikkerhet og kvalitet er SAS' høyeste prioritet.

SAS har gjennom Star Alliance et verdensomspennende samarbeid med flyselskapene Lufthansa, United airlines, Thai Airways, Varig og Air Canada. Til sammen flyr disse selskapene til 550 destinasjoner.

I Norge har SAS rundt 5.500 ansatte som gjennom sin brede kompetanse betjener den norske innenrikstrafikken og trafikken til og fra Norge, i tillegg til å yte tjenester for hele selskapet. Virksomheten omfatter blant annet teknisk personell, piloter, kabinansatte, stasjonspersonell, vedlikeholdspersonale, salgs- og markedsføringspersonale og administrativt personell.

TEKNISK DIVISJON

Teknisk Divisjon har 3000 medarbeidere fordelt i Norge, Sverige og Danmark, hvorav 1000 jobber i Norge. Av disse jobber 900 på Fornebu. Fra og med 8.oktober 1998 flytter virksomheten til Gardemoen. Teknisk Divisjon er ansvarlig for vedlikehold på alle SAS-fly.

HEAVY MAINTENANCE

Heavy Maintenance med ca. 400 ansatte utfører teknisk vedlikehold på SAS flyflåte for kort- og mellomdistansefly, samt gir nødvendig support til Traffic Related maintenance-enhetene i form av spesialkompetanse. Heavy Maintenance utfører også flyteknisk vedlikehold for eksterne kunder.

FLYMEKANIKERE søkes til følgende fagområder, innenfor tungt vedlikehold:

- Flysystem
- Flystruktur

Kompetansekrav:

- Fagarbeidere m/fagbrev eller relevant kompetanse i.h.h.t. gjeldende JAR-bestemmelser

Arbeidsoppgavene innenfor fagområdene er knyttet til tyngre vedlikeholdsoppgaver, større modifikasjoner, reparasjoner og C-D (P) sjekker.

Spørsmål vedr. stillingene kan rettes til:

Flysystem: Bernt Eriksen, 67 59 68 45 / Stig Englund 67 59 66 96

Flystruktur: Leif Roth, 67 59 67 63

Skriftlig søknad sendes SAS Personalavdeling, OSIR-T, Snarøyveien 57, 1330 OSLO LUFTHAVN innen 1. desember 1997. Vennligst oppgi hvilken stilling søknaden gjelder.

KOMPONENTMEKANIKERE TIL MEKANISK VERKSTED

Kompetansekrav:

- Fagbrev innen flysystem/flykomponent.

Spørsmål rettes til: Rune A. Eriksen tlf.: 67 59 80 55

KOMPONENTMEKANIKERE TIL COMPOSITEVERKSTEDET

Kompetansekrav:

- Fagbrev innen flystruktur/system/komponent.
- Personer med erfaring fra composite/interiør arbeid vil også bli vurdert.

Spørsmål rettes til: Egil Bergan tlf.: 67 59 68 50

Felles krav for alle stillingene:

- Stor grad av nøyaktighet
- Evne til å arbeide selvstendig
- Gode samarbeidsevner
- Fleksibilitet med hensyn til arbeidstidordninger

Søkere med avtjent førstegangstjeneste vil bli foretrukket.

Skriftlig søknad sendes SAS Personalavdeling, OSIR-T, Snarøyveien 57, 1330 OSLO LUFTHAVN innen 5. januar 1998. Vennligst oppgi hvilken stilling søknaden gjelder.

Nytt fra NFO avd. SAS

Prosjekt PFI (Pre Flight Inspection) i SAS

Hensikten med prosjekt PFI i flyselskapet SAS Airline er å optimalisere personalressursene i Operation Division og Technical Division. Alt har selvfølgelig sitt utspring ut fra en økonomisk og konkurransemessige side sett mot andre flyselskaper. Flere av disse har sine besparelsesvarianter på flyteknisk side. Hva kan vi, som sitter i utkanten av store Europa, gjøre internasjonalt med hensyn til PFC kompetansekrav og dermed nivået på flysikkerheten? Det beste ville selvfølgelig være at man gjennom internasjonale regler hadde tatt høyde for at minimumskravene ville ligge på et høyere kvalitetsmessig nivå enn det vi som faggruppe ser i dag. Statistiske rapporter sier helt klart at Human Factor og kompetanse er forhold som innvirker på flysikkerheten.

Tidsrommet mellom de større overhalingene utøkes av alle flyselskaper, dette har bakgrunn fra et økonomisk resultatkrav og krav om større aksjeutbytte til eierne i selskapene. Dess lengre intervaller mellom de større overhalingene, jo oftere oppstår det uforutsette feil på flyene i den daglige trafikken. Dette igjen skaper punktlighet og regularitesproblemer.

Prosjektets målsetning, sett fra ledelsens side, er at dagens utførelse av PFC (Pre Flight Check) som utføres ved hver bakkestopp på fly i rute, skal overføres fra teknisk personell til pilotene på SAS sitt rutenett. Det er således ikke en arbeidsoppgave som skal bort, men det er et spørsmål om hvem og hvilken faggruppe som skal utføre denne viktige sikkerhetssjekken. Hittil har det vært personell med høy kompetanse på det flytekniske området som har utført denne arbeidsoppgaven helt siden flyhistoriens barndom. Det bør sies at den kundeopplevde kvaliteten er vi som faggruppe stolt av. Vi

blir enkelte ganger møtt med synspunkter så som at når en flytekniker kommer i nærheten av et fly, ja da er det stor sjanse for at det blir funnet feil som gjør at flyet må i hangar til reparasjon, og at alt derfor går mye bedre hvis flyteknikerne holdes unna flyene på dagtid når de er i rutetrafikk. Slike holdninger faller på sin egen urimelighet. Historien viser at det alltid er riktig av en flytekniker å sørge for å bibeholde sikkerheten på flyparken slik at passasjerene og besetningen kommer trygt frem til sitt bestemmelsessted. Dette ser vi helt klart, ut i fra de alvorlige feil og mangler som oppstår og som er oppdaget, og som deretter har blitt vurdert og blitt tatt hånd om av kompetente flyteknikere i henhold til de flytekniske krav som ligger til grunn for en sikker flyteknisk operasjon av de enkelte fly.

Sikkerheten for de som befinner seg ombord i et fly er meget viktig for oss flyteknikere og dette ønsker vi å bidra til også i fremtiden. Dette er derfor vår bakgrunn for å sitte i PFI-prosjektgruppen på teknisk side. Dette prosjektet er i dag under prøve på en del linjestasjoner utenfor Skandinavia. Det er i Teknisk Divisjon satt nytt fokus på PFI, og det er nå en del av F-97 (Forbedringsarbeide-97). Nå skal det arbeides strukturert og med ressurser tilstede for å oppnå en optimal gjennomføring av PFI utført av piloter i SAS inkludert Norge.

NFO avd SAS er deltager i arbeidsgruppen sammen med representanter fra flytekniker organisasjonene i Danmark og Sverige. Så langt har det vært holdt flere møter, men det er ikke gjort fremskritt i saksgangen med hensyn til prosjektarbeidet. Det alt for det meste hittil har dreid seg om er å bli enige med ledelsen om plattformen for det videre arbeide. Dette er nå avklart, så jeg og antakelig

også alle andre flyteknikere i SAS venter nå i spenning på hva som vil komme i fremtiden når det gjelder PFI. Mange mener at NFO i dette prosjektet er opptatt i å beholde PFC(PFI)-checken innad hos medlemmene våre og det er nok riktig, men vi har igjennom en avklaring inngått avtale med SAS om ansettelses forholdene for alle flyteknikere hva angår de enkeltes trygghet uansett hvem som skal utføre denne sjekken. På dette området følger NFO en trygghet.

NFO's syn på innføring av PFI er at SAS som et seriøst flyselskap i dette arbeidet må se på helheten med hensyn til det totale vedlikeholdsprogrammet for de flytyper som er tenkt innført. Vårt utgangspunkt er å ivareta sikkerhet og kvalitet, slik at SAS kan fortsette med å ha en bedring i punktlighet og regularitet, samt at kundene våre fortsatt skal føle seg trygge ved å fly med SAS. Det er derfor nødvendig at man får en god og åpen dialog med ledelsen, samt at arbeidsgruppen får muligheter til fullt innsyn i de dokumenter og planer som berører prosjektet. I Norge er det SVG (Stavanger) som blir første prøvestasjon, med beregnet oppstart i løpet av November-97. Jeg er betenkt over en gradvis innføring av PFI, så lenge prosjektet enda ikke er ferdig, da man enda ikke har sett på hva som kreves av endringer når det gjelder helheten på vedlikeholdssiden, selv om flyteknikerne fortsatt skal være på arbeid, og befinne seg i nærheten av flyene. I dag utføres PFC (PFI) av en flytekniker som har en lang utdannelse (ca. 6 - 7 år) bak seg, før han kan brukes som flytekniker i SAS.

Rune Thuv
formann NFO avd. SAS



En siste hilsen fra SAS teknisk avd. «TFC»

Det har vært litt av et år. Fra stiv kuling til roligere forhold nå mot slutten av året. Nå håper jeg ledelsen og de ansatte klarer å sette realistiske krav til hverandre, slik at produksjonen går opp. Det må bli slik at man sier; «dette skal vi få til», i stedet for at det blir; «dette rekker vi ikke». Da TFC ble opprettet oppsto det noen fine holdninger. Det vi kan gjøre i dag slipper vi å gjøre i morgen. Dette skal vi få til, isteden for; dette kan neste man ta. Nå har dessverre mye av dette blitt ødelagt; slik at produksjonen ikke er det den var. Hvorfor? Det jeg ser som en av grunnene er høye murer mellom avdelingene, samt dårlig informasjon i omstrukturingsprosessen. Plutselig het man TRM (Traffic Related Maintenance) og man var ikke lenger en del av Heavy Maintenance. Om det er noe å gråte over?

Nei, men litt informasjon i forkant hadde ikke skadet.

Nå i forbindelse med nye skiftplaner vil jeg si at informasjonen er god. Jeg kommer akkurat fra siste informasjonsmøte der stemningen var fattet og rolig. De nye planene er en klar forbedring for meg, utenom selve helgejobbingen. Det som er spennende nå er hvilket skift man havner på. Jeg håper og tror at folk ser godene og mulighetene i den nye planen. "Ikke vær redd, prøv noe nytt". Stemningen på TM-C er god for øyeblikket. Så la oss samles og spise de kamelene vi får servert. Jeg tror for øyeblikket ikke på noen synergieffekt mellom TRM og HEAVY, hverken her eller på Gardermoen. Da må ledelsen skjerpe seg, og det er nok mulig vi ansatte kan bidra med noe. Både Heavy

og TRM skal ha flyet ut på tid. Om det er om en time eller fire uker. Det bør skapes et åpent samarbeid med muligheter til kompetanseutveksling. Der man f.eks. bytter avdeling for en stund. Dette er ting vi alle kan gjøre noe med. I sommer var jeg i Bergen som ferieavløser i 5 uker. Det var lærerikt for meg å se en annen verden. Jeg vil med dette takke gutta i Bergen, spesielt skift 5 (Haldar, Mogens, Lie) for en fin og lærerik sommer.

NB! Ikke glem det at vi alle jobber i SAS TEKNISK NORGE!!!

Vennlig hilsen
Andreas Sundt, tillitsmann TM-CO
(ex. TF-C)

Akutt mangel på flyteknisk personell

DSAS Heavy Maintenance på Fornebu støvsuger for tiden markedet i Europa for flyfagarbeidere. 80 mann skal leies inn. Det er spesielt innenfor gruppene skrog/struktur/tynnplate at behovet er prekært. Så langt har man greid å leie inn 40 mann. I tillegg kommer teknisk personell fra Arlanda som jobber overtid i sine friperioder hos oss på Fornebu. Selvfølgelig med diett og hotell. Disse er man svært godt fornøyd med. De kjenner måten å jobbe på. De kjenner flyet. De kjenner SAS sine datasystemer og de kjenner SAS sitt papir- og dokumentasjonssystem. Det samme kan ikke sies om alle engelskmennene vi leier inn. Kvaliteten er varierende. De har ikke samme

tilhørigheten til SAS. De kjenner ikke SAS-systemet, og de kjenner ikke DC9/MD80. Ofte er det slik at en bruker lengre tid på å forklare hvordan jobben skal gjøres, enn det en hadde brukt på å gjøre jobben selv. Det går med mye tid til å tegne og forklare. I tillegg må det være lov til å sette et spørsmålstegn ved hvordan en mann kan passe på femten engelskmenn, samt all papiroppfølging – samtidig som han selv skal jobbe på flyet. Det er tre ting på en gang det. Og det går vel bare an i Kinderegg.

850,- kroner timen

Det er det det koster å leie inn

engelskmenn. Det er mer enn fire ganger så mye som de fast ansatte har i timelønn. Med et så stort volum av innleie kan man ikke lenger si det er for å ta toppene. Samtidig mister vi egne folk fordi de får bedre betalte jobber i annen industri. Dette henger jo egentlig ikke på et greip. For hver mann som slutter må man, om man får tak i, leie inn utenlandsk arbeidskraft til fire ganger kostnaden. Det er neppe god bedriftsøkonomi. Det er klart at bedriften har kjørt seg selv opp i et uføre. Det skal bli spennende å se hvordan dette vil utvikle seg fremover. Dette kan fort utvikle seg til et mareritt for vår ledelse.

Knut

Sjekkintervallene (MSC) utvides på DC9/MD80 og MD90

Dette kommer ganske overraskende. Så langt har signalene gått på det stikk motsatte. I forbindelse med innføring av pilot check, har det store flertallet gått inn for at Maintenance Service Check (MSC) skulle utføres en gang i døgnet, mot nå hvert tredje døgn. Begrunnelsen var blant annet elendig cabin standard og problemer med motor og CSD olje. I stedet har vår

tekniske ledelse dratt igang et prosjekt med målsetting å strekke check intervallet med ytterligere et døgn. Dvs. at MSC skal utføres hvert fjerde døgn. Besparelsene på dette er beregnet til ca. 150 millioner.

Nå har man akkurat forlenget gangtidene mellom de større overhalingene både på DC9 og MD80. Nå flyr vi nærmere 30.000

timer mellom heloverhalingene. I tillegg skal vi nå redusere kontrollen av flyene i drift. Standarden blir i alle fall ikke bedre av dette. Men man sparer sikkert penger. Vi har kanskje ikke noe valg når vi skal konkurrere med all verdens lavkost-selskaper. Det vil helst gå godt.

Knut

Årsmøte NFO avd. SAS

20. november ble det avholdt års-møte i NFO avd. SAS. I år var det rekordmange fremmøtte og Koksa kantina var på det nærmeste full. Det vitner om et teknikerkorps som er opptatt og engasjert i foreningens drift. Formann Rune Thuv ønsket alle fremmøtte velkommen og begynte gjennomgangen av avelingens Årsberetning. Av saker som kom opp til diskusjon var blant annet:

Continuation Training System (CTS)

Det er stor frustrasjon blant medlemmene over at opplæring her helt har uteblitt. Nå mente medlemmene at nok fikk være nok. Frustrasjonen var ikke mindre i styret. I Norge var NFO og ledelsen blitt enige om hvordan dette skulle kjøres og det var hjemlet i en egen protokoll. Problemet ligger i Sverige. Vi skal ha et likt opplæringsprogram i hele SAS. Svenskene ser seg ikke i stand til å kjøre slik opplæring. I Sverige er ordet recurrent training (brushup) ukjent, mens man i Norge og delvis Danmark har hatt et system på dette siden tidens morgen. Svenskene har dermed et problem og trenerer igangsettelsen. Dette finner vi oss ikke i. NFO skal i nær fremtid ha to møter med ledelsen om dette. Kommer det ikke til en avklaring her, kom

det klare ønsker fra Årsmøtet om at NFO må sette igang nødvendige tiltak.

I den samme forbindelse hadde et av medlemmene fått et skriv hvor han ble bedt om å skrive under på at han hadde mottatt og lest alle skriv som lå som en del av Continuation Program. Dette som et krav for å fornyet sertifikatene sine. Da han ikke visste hva som var sendt ut, var han i tvil om han hadde fått alle. Dessuten er det litt sent to år etter at disse informasjonsskrivene begynte å komme, at man først da får vite at disse ligger som et krav for sertifikatfornyelse. Svaret er ganske greit. Er du ikke sikker på om du har fått og lest alle, så kan du heller ikke skrive under. Det meste rundt CRS er bare rot.

Nye skiftplaner TRM Oslo

Forslag til nye skiftplaner for TRM i Oslo er lagt ut. Så langt har all informasjon blitt gitt fra ledelsen. Det ble oppfordret til å innkalle til et allmannamøte, hvor de ansatte kunne få informasjon og stille spørsmål til de tillitsvalgte. Enda forelå det ikke noen avklaring på hva skiftplanene ville bli. Det var et ønske at alle foreningene gikk sammen om et felles allmannamøte.

NFO har enda ikke formelt fått seg forelagt forslaget til ny skiftplan. Nye skiftplaner skal forhandles. Det betyr at man kan reise krav til endringer, betalingsbetingelser osv. Ønske om et allmannamøte ble etterkommet og vil bli innkalt.

Dataopplæring

De aller fleste har aldri fått noen opplæring i bruk av data og PC. Mange sliter tungt. Hvordan kan man fungere i en arbeidssituasjon når alle Aircraft Maintenance Manual's (AMM) og Illustrated Part Catalog's (IPC) ligger inne på en PC, når man ikke vet hvordan man skal bruke PC'en? Dataopplæring har blitt lovet, men ikke satt igang.

Aircraft Engineers International (AEI)

Det ble reist spørsmål om ikke vi burde trekke oss ut av denne organisasjonen. Burde vi ikke heller bruke ressursene her hjemme. Torstein Vikøren, AEI General Secretary Europa holdt en liten orientering om de sakene AEI for tiden var engasjert i. Det ble ganske klart at dette arbeidet er viktig for oss og at det var hvert hver krone og all den tid vi legger ned i dette.

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.

Oppfølging av PULS-undersøkelsen

Som en oppfølging etter Puls-undersøkelsen skulle hver avdeling, hvert skift, hver stasjon utarbeide en tiltaksplan for å få opp arbeidsmiljø og trivsel. Dette skulle gjøres innen 1. september. Hva er status? De fleste skiftene hadde gjort dette. Enkelte hang igjen. På de fleste stasjonene på linjenettet var dette ikke startet.

Nytt styre

Både nestformann Erik Sannerud og sekretær Harald Øverland hadde frasagt seg gjenvalg. Dermed ble det en del rokkeringer og nye ansikter i styret. Resultatet ble som følger:

Formann:	Rune Thuv
Nest formann:	Steinar Isaksen
Sekretær:	Frank Godeng
Kasserer:	Paul Mehammer

Resten av styret består av tillitsvalgte fra skift og linjenett.

Formannen sa han regnet med å bruke to timer på Årsmøtet. Fem timer senere ruslet de siste hjem, etter et meget bra Årsmøte hvor engasjerte medlemmer fikk tid nok til å komme frem med sine meninger. Året som kommer blir et spennende år for NFO avd. SAS

Knut

Ikke utflagging av Heavy Maintenance på DC-9

I forrige nummeret av INFO skrev vi at SAS hadde flagget ut det tunge vedlikeholdet på sine DC-9 fly. Nå har man snudd rundt og skal utføre dette arbeidet selv. Hovedsakelig kommer snuoperasjonen pga. nytt vedlikeholdsprogram, men det skyves heller ikke under en stol at å kjøpe dette vedlikeholdet ute ville blitt 30% dyrere enn om man gjorde jobben selv. I tillegg måtte man sende flyene over til vedlikehold når det var ledig kapasitet hos flyverkstedet, og ikke når det passet SAS.

Det er tvil om SAS Heavy Maintenance på Gardermoen har kapasitet til å gjøre dette arbeidet. Det vurderes derfor om man skal legge arbeidet til Stockholm. Uansett vil jobben bli ledet og administrert av Heavy Maintenance i Oslo.

Det nye vedlikeholdsprogrammet for DC-9 (Rokokkojetten), er de samme som nylig ble godkjent for MD80. Det betyr at våre DC9 fly vil fly et til to år lenger, før de må overhales. Også intervallene som ligger i

Ageing Aircraft Program har man fått forlenget. Dette programmet kom som et resultat av at deler av taket på en B737 forsvant under flight for en del år tilbake.

Ved å forlenge intervallet mellom hel-overhaling, vil det naturlig oppstå mer feil i den daglige driften. Dette er det ikke tatt høyde for. Men det er vel et annet budsjett.

Knut



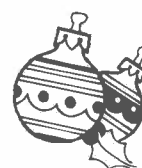
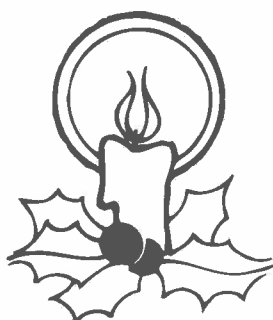
a.s Kilco

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



KILFROST - produktene

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



INFO-REDAKSJONEN
ønsker alle sine lesere
en God Jul og et Godt Nytt År!

Vi har hørt at...

B737-900 lanseres

Alaska Airlines blir launch customer for en ny og forlenget utgave av Boeing 737. B737-900 er en ytterligere forlenget utgave av de nye B737-600/700 og 800. Flyet vil kunne ta opptil 177 passasjerer. Alaska Airlines har bestilt 10 fly av denne typen med opsjon på ytterligere 10.

Atlantis holdt på å falle av

Romfergen Atlantis var ikke festet forsvarlig under en transportetappe på ryggen av en spesialbygget B747. Romfergen ble transportert tvers over USA fra Florida til California for en rutinesjekk. Pilotene på Jumbojetten rapporterte at de kjente vibrasjoner i flyet og antok at de kom fra Atlantis. Etter landing ble det oppdaget at to av de tre låsboltene ikke var festet. Det var nummeret fra at Atlantis hadde falt av. Det oppstå betydelige skader på Jumbojetten mens Atlantis greide seg bra.

Kroken på døra for MD80 - MD90

I en pressemelding fra Boeing opplyser Ron Woodard, President i Boeing Airline Group, at det er tatt en strategisk beslutning om å legge ned produksjonsprogrammet for MD80 og MD90. Boeing har en ordresreserve på 13 MD80 og 91 MD90. Alle disse bestillingene vil bli produsert. Boeing opplyser også at de vil

garantere for deleleveranser til disse flytypene i all overskuelig fremtid.

Boeing må stille i retten

Boeing er under etterforskning fra det amerikanske Justisdepartement og Pentagon. Anklagene går ut på at selskapet ofret sikkerheten på bekostning av produksjonsrater i slutten av åtti og begynnelsen av nitti årene. En tidligere ansatt har stått fram og vitnet på at det ble jukset med arbeidet. Bla. med feil montering av bolter. Montering av rorkabler med brudd i kordellene. Flere hundre rorkabler på B767 er montert feil i perioden 1986 til 1993. Det blir hevdet at ledelsen oppfordret sine inspektører til å kvittere ut jobber de ikke hadde inspisert. Feil som ble påpekt ble ikke rettet. Flere ansatte støtter opp om anklagene. Søksmålet mot Boeing er på 70 milliarder kroner.

Ni av ti charterfly klarte ikke tyske sikkerhetskrav

Den tyske Transportminister Matthias Wissman kunne opplyse at ni av ti charterfly som var kontrollert det siste året i Tyskland, ikke holdt minstekravene i luftfartsbestemmelsene. Av 738 kontrollerte fly, passerte kun 66 uten anmerkninger. I fem tilfeller var flyene i så dårlig stand at luftdyktighetsbeviset ble inndratt. 59 fly hadde så alvorlige mangler at de ble nektet å ta av før feilene var utbedret. Av selskaper som man fant feil på var både Alitalia og Icelandair. De tyske luftfartsmyndighetene har intensivert kontrollen med charterfly etter den tragiske ulykken med en B757 utenfor den Dominikanske Republik i februar 1996. Årsaken til dette havariet var feil på flyet fartsmåler. Hva gjør de norske luftfartsmyndighetene?

SAAB legger ned produksjonen av sivile fly

Både SAAB340 og 2000 vil i bestefall bli produsert i to år til. Denne produksjonen har lenge gått med store tap. SAAB vil i stedet satse på underleveranser til andre flyfabrikanter. Kontrakter på levering til Airbus Industrie skal allerede være i boks.

Plans of production of new civil aircraft in Russia in 1996-1997

Plans of production of new civil aircraft in Russia in 1996 - 1997		
Aircraft type	1996	1997
Il-96	9	8
Tu-204 (Ulaynovsk)	12	19
Tu-204 (Kazan)	2	5
Tu-154M	20	20
Yak-42	8	10
Be-200		2
Be-32		2
An-38	5	20
Total:	56	86

KLM straffet crew

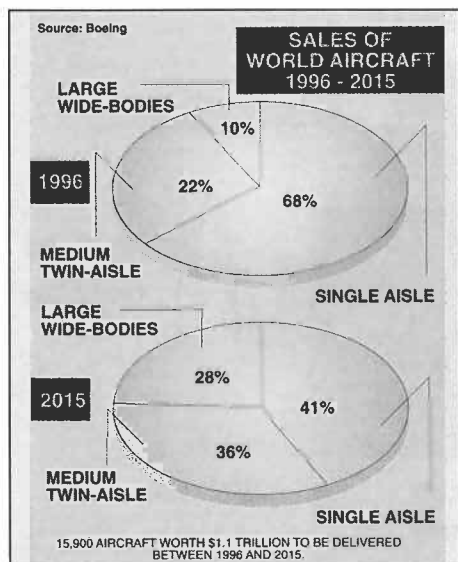
Under et bakkestopp i Guatemala City, ble deler av besetningen fotografert dansende på toppen av B747. Bakkeoppholdet ble ekstra langt p.g.a. teknisk feil på flyet. I ventetiden tok tre av besetningsmedlemmene seg opp på taket av jumboen, hvor de ble fotografert balanserende på ett ben. Det var ingen passasjerer ombord. Etter at bildene ble vist på Hollandsk TV, så KLM sin ledelse seg nødt til å suspendere de involverte.

39% trafikkvekst på Torp i September

Den kraftige trafikkveksten på Torp bare fortsetter. I følge Luftfartsverket sin oversikt for september måned, topper Torp statistikken med en trafikkvekst på 39%.

Luftfartsverket oppjusterer prognosene for 1997

Allerede etter første halvår var det klart at veksten i flytrafikken i Norge for 1997 ville bli betydelig større enn prognosene for 1996 antydte. I første halvår har trafikkveksten vært på 7,6%, mot en prognose på 4%. Størst har veksten vært på utenlandsrutene med hele 15,3%. Innenlands har veksten vært på 4,9%. Den svake trafikkveksten innenlands skyldes vanskeligheter med å få slot tider på Fornebu, samt myndighetenes økning på passasjeravgiftene. Mye av veksten på utenlandsrutene tilskrives Braathens nye rute på Stockholm. I Europa ellers har trafikkveksten vært på 9,6%, altså noe høyere.





En million liter flydrivstoff med tog hvert døgn

Dette tilsvarer 24 tankbiler i døgnet dersom transporten skulle ha godt landeveien. Toget skal gå hver natt fra Sjursøya til Gardermoen. Hele toget på tolv vogner er rørmessig sammenkoblet, slik at lasting og lossing forgår fra en sentral tilkobling. Det vil ta mellom tre og fire timer å fylle toget.

«We're losing talent to non-aerospace firms... we have to compete with them on salary and benefits».

Bot for ufin oppførsel

En norsk forretningsmann er i Christchurch, New Zealand, dømt til 18.000 kroner i bot, for under en flytur fra Brisbane til Auckland, å ha antastet et flyvertinne i Air New Zealand. Mannen skal ha klappet flyvertinnen på baken, ha

befølt brystene hennes og strøket henne på ryggen under flyturen. En skammelig oppførsel sa dommer Stephen Erber, som satte boten så høyt fordi flyvertinner er en yrkesgruppe som spesielt er utsatt for trakassier.

Asfalt stengte Fornebu

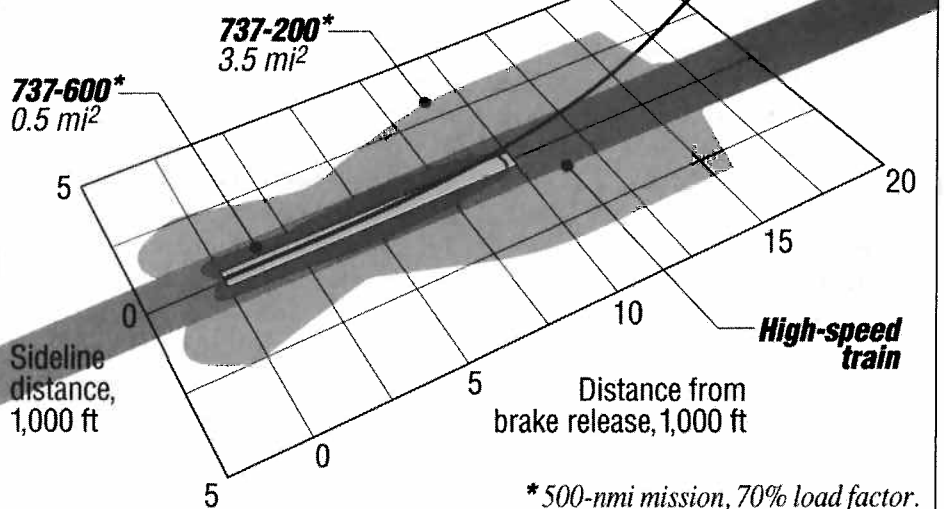
11. oktober. Aldri har vi byttet så mange hjul på en dag. Asfalteringen av rullebanen på Fornebu var absolutt ingen suksess. Asfalten satte seg fast på hjulene og var ikke mulig å få skrapet av. SAS gikk fort tomme for hjul og måtte bestille nye fra både Stockholm og København. Lufthansa måtte kansellere en flight og alle selskaper fikk forsinkelser. En B767 fikk skader i en motor. På kvelden ble plassen stengt og rullebanen utbedret.

Flukt fra Gardermoen?

Flyselskapenes Landsforbund (FL) frykter at høye priser på Gardermobanen skal føre til et skred av oppsigelser fra de flyplassansatte. Det kan få konsekvenser for driften av den nye hovedflyplassen. FL har bedt Samferdselsministeren om å gripe inn å sikre akseptable billettpriser.

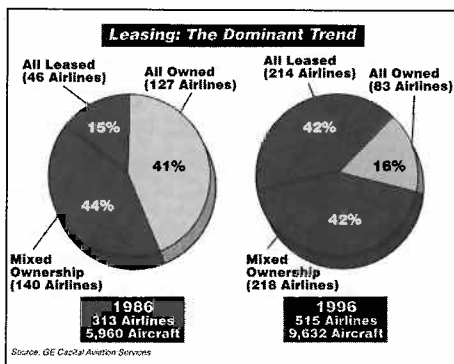
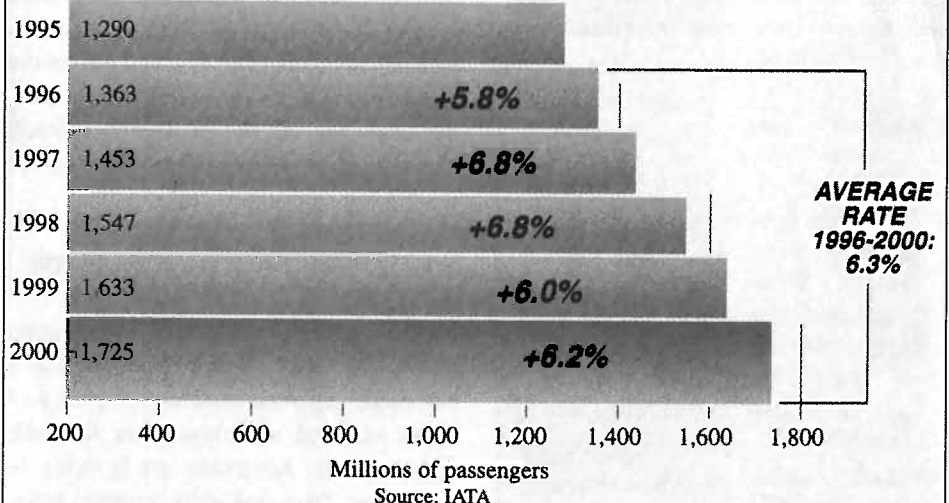
Noise Areas

85-decibel (dBA) exposure



Passenger Enplanements Worldwide*

*1995 actual, 1996 est., 1997-2000 forecast



THE ETHICS OF FLIGHT

MSL RRA7, Norway

THE ATTITUDE

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

BRAATHENS S.A.F.E. 

ADDS UP TO 737



Exxon Turbo Oils



**PRODUCT SUPPORT
MANUFACTURING
RESEARCH**