



iINFO

NR. 1 • 1998

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



Medlemsblad for Norsk Flytekniker Organisasjon

Skal du arbeide på Gardermoen fra høsten 1998?

IKKE FLYTT...

- ◆ hvis du vil bruke flere tusen kroner måneden på TOGET (gjennom en våt tunnel?)
- ◆ hvis du liker å sitte 1,5-3 timer i BIL eller BUSS hver dag
- ◆ hvis noen kilometers sykkel tur til flyplassen om sommeren bare er et slit
- ◆ hvis nærhet til barnehager, skoler, idrettsanlegg, butikker og offentlig service er uten betydning
- ◆ hvis det å bo i en hyggelig småby som Jessheim er helt hurray
- ◆ hvis en moderne, romslig leilighet med stor, solrik, vestvendt terrasse er uinteressant
- ◆ hvis garasje plass i kjelleren og beliggenhet midt i Jessheim sentrum gjør saken enda verre
- ◆ hvis god standard/kvalitet til rimelig pris ikke virker attraktivt
- ◆ hvis innflytting høsten 1998/vinteren 1999 ikke passer for deg og din familie



Manesjen

Et nytt prosjekt fra

**BACKE
GRUPPEN**



FLERE UNNSKYLDNINGER

for ikke å flytte til MANESJEN

får du ved henvendelse til:

NOR Eiendom v/ Eva Fari,

Gotaasalléen 7, Jessheim, tlf 63 98 65 50

NOR Eiendom v/ Maria Eriksen,

Hegdehaugsvn. 34, Oslo,

tlf 22 31 88 58

OBS!
Ny adresse

NOR
eiendom



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:

KJELL PAULSEN Arb. 67 59 60 58
OSLTM-0/3 Priv. 32 84 63 70
Nøsteveien 80, 3400 LIER

Org. sekretær:

BJØRN KYRRE LARSEN Arb. 67 59 68 88
OSLTM-0/3 Priv. 22 61 83 01
Asperudlia 10, 1258 OSLO

Tekn. sekretær:

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

Kasserer:

ARNSTEIN MJELDE Arb. 55 99 82 79
Braathens Bergen Priv. 55 93 19 91
Olsvikstallen 21, 5079 OLSVIK

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@online.no

NFO avd. Braathens SAFE

Tlf. 51 65 93 19
Pb. 504, 4055 Stavanger lufthavn Fax 51 65 94 95
Mobil 93 06 46 40
E-mail nfo.bra@rl.telia.no

NFO avd. SAS

Tlf. 67 59 65 45
Pb. 60, 1330 Oslo lufthavn Fax 67 59 66 88
E-mail SXX003@aft.online.no

NFO avd. Widerøe

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

Styremedlemmer:

Roger Handeland	Braathens SAFE SVG
Bjørn Bråtveit	Braathens SAFE SVG
Jan-Erik Pedersen	Braathens SAFE FBU
Rune Thuv	SAS FBU
Frank Godeng	SAS FBU
Steinar Isaksen	SAS FBU
Trond Hedsten	SAS SVG
Jens Valdal	Widerøe BOO
Atle Edvardsen	Widerøe BOO
Evelyn Westvig	Widerøe BOO
Tom R. Jokerud	SAS Commuter TRD-YM

KOMITEFORMENN

Tariffkomité (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):

Mads Thommasen Arb. 74 84 34 95
Priv. 55 12 50 84

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:	Tormod Aunvik, BU SVG
Avd. Widerøe:	Atle Edvardsen, WF BOO
Avd. SAS:	Harald Øverland, SAS SVG
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:
Ny Dash-8 klar for levering
til Widerøe ved fabrikken
i Toronto.*

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

Formannen har ordet

Tenker en på været, kan en si med en forholdsvis stor grad av sannsynlighet at det blir vel som tidligere år. Noe bra, noe dårlig. Regn i vest, kaldt i nord, varmt i sør og i Trøndelag noe midt i mellom.

Det er ikke i Trøndelag årets tariff-forhandlinger skal foregå.

Det blir ikke noe midt i mellom denne gangen. Vil ikke fremstå som noen dommedagsprofet, men etter å ha deltatt i svært mange oppgjør, må jeg tilstå at det nå er tegn i tiden som tilsier problemer vi ikke har hatt før.

De store har rottet seg sammen. Det er kanskje ikke en pen og pyntelig måte å uttrykke det på, men skitt. Føler noen seg støtt, ber jeg så pent om unnskyldning.

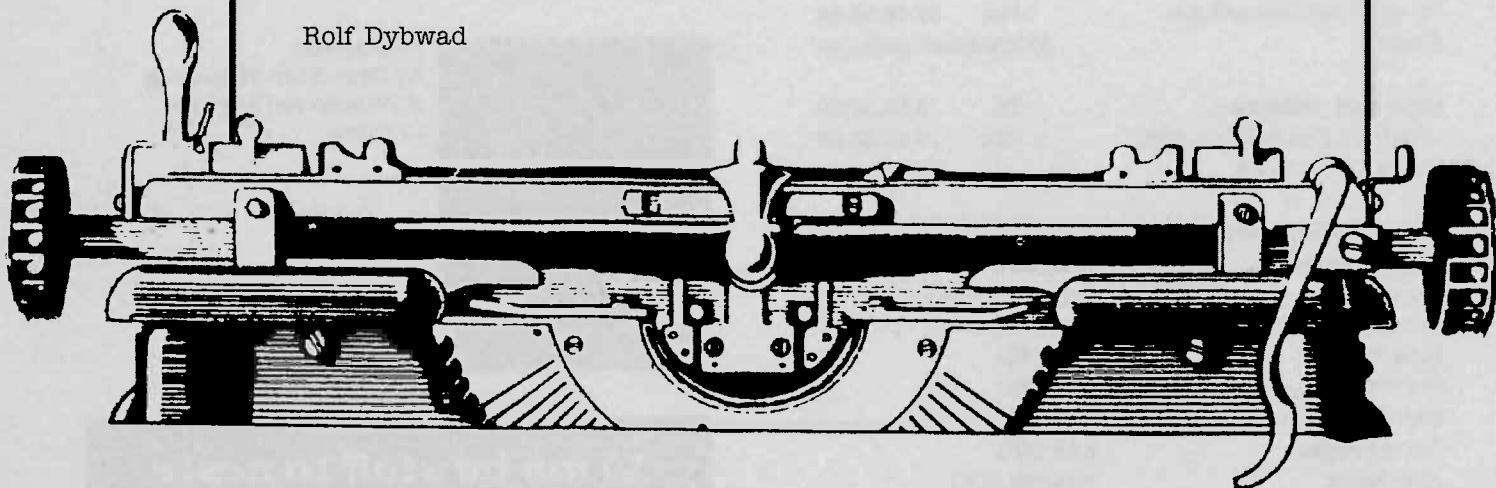
LO og NHO er enige om at de skal råde grunnen alene. Det er ikke smågutter vi snakker om nå. Det er ikke slik at om vi ikke liker dette, ja, så tar LO/NHO hensyn til det. Bort med sånne som oss. Jeg kunne beskrive i detalj hva de er enige om i Arbeidsrettsrådet og i den inngåtte Hovedavtalen, men det skal jeg spare medlemmene for. Jeg sier det i klar tale.

LO og NHO er enige om å ha en Hovedavtale seg i mellom som gjør det umulig for oss å fungere som vi gjør i dag. En Hovedavtale som innskrenker folks mulighet til å fritt velge organisasjonstilhørighet. Hørte jeg ordet demokrati?

Vi kan selvfølgelig melde oss inn i LO. Eller være uorganiserte. Eller...?

Kjøp ryggsekk. Smør stor matpakke. Det kan bli en festlig forsommer.

Rolf Dybwad



LEDEREN



INFO-red. bytter frontrute i Trondheim.

Flyselsskapene i Norge sliter for tiden med mangel på flyteknisk arbeidskraft. Både SAS, Braathens SAFE, Helikopter Service, NAS og Luftforsvaret trenger folk. I tillegg har oljebransjen søkt etter flyteknikere og flyfagarbeidere. SAS har sett seg nødsaget til å sette ut vedlikehold på DC9/MD80 til Shannon Aerospace på Irland. Ved å forlenge gangtidene mellom overhalingene, hadde man håpet på å kunne greie å få tatt alt vedlikeholdet selv. Selv dette sjakktrekket var ikke nok. Sist uke bestilte SAS 6 "slots" hos Shannon Aerospace. Fire D-sjekker (P8) og to P4 sjekker, tilsvarende 120.000 arbeidstimer. At industrien setter ut arbeid utenlands er jo ikke noe nytt. Det nye i denne situasjonen er at bedriftene taper på å gjøre det. Som en av våre ledere uttalte det; Det var ikke akkurat noen REMA 1000 pris vi fikk. Det ble nemlig nærmere 50% dyrere en om vi skulle ha gjort jobben selv. I tillegg snakkes det åpent om at man i SAS blir nødt til å parker fly på grunn av mangel på vedlikeholdskapasitet. Våre planleggere mener at dette kan bli aktuelt allerede i april-mai.

Det er ikke bare i Norge det er manko på flymekanikere og flyteknikere. En kollega

sendte sine CV til et engelsk flymeglerfirma og tilbød sin arbeidskraft på "short term". Tre timer etter at han sendte papirene over på fax ble han oppringt og tilbudt jobb fra fjorten dager til et halvt år i Holland, England, Tyskland, Irland, Sveits eller Singapore. Lønningen var 25.000 NOK. pr. uke som bestod i 50 arbeidstimer. I tillegg betalte firmaet reise tur/retur, hotell og diett. Tar du ut sommerferien din her får du jo en pen ekstraintekt.

Det er ikke lenge igjen til Gardermoen åpner. Så langt har ikke flyselsskapene anstrengt seg for å legge forholdene til rette for de ansatte. Egentlig har de ikke gjort noen ting. Selskapenes innstilling er at det er den ansattes problem å komme seg til å fra arbeidet. For de som står på vippen om man vil bli med til Gardermoen eller ikke, gjør jo dette valget lettere. Da er det naturlig å titte over gjerdet til de Lufthavnansatte på Fornebu. Her sier Anne Inversine, leder for Lufthavnpersonalets Landsforening (LPL) på Fornebu, seg ikke spesielt fornøyd med den flytteavtalen de har fått. Arbeidsgiver gir her en kompensasjon på 30.000 kroner over en toårs periode til de som får en økt reisetid. I tillegg vil arbeidsgiver dekke de

merkostnader den ansatte får ved økt reisevei. Flygelederne har ikke godtatt dette. Rolf Skrede i Norsk Flygelederforening sier at de ønsker fritid, ikke mere penger. Derfor går deres krav ut på å få to timers daglig reisevei lagt inn som en del av arbeidstiden. Denne varianten kunne info red. godt tenkt seg. Når det gjelder flytting gjelder statens flytteregulativ. Noe dårligere en det statens ansatte har fått kan det ikke være aktuelt å godta for oss flyselsskapsansatte. Å få en krig om dette like før Gardermoen vil være svært uheldig.

Color Air tegner seg til å bli det første nye lavprisselskapet i Norge. Selskapet skal lease inn fem B737-300 og 400. Finansmannen Olav Nils Sunde er hovedaksjonær med 92% av aksjekapitalen i selskapet. Slike enmannsselskaper har en tendens til å få en brå slutt. Når det gjelder det tekniske vedlikeholdet så er det satt bort til det engelske Air Foyle. Et selskap vi aldri har hørt om. Air Foyle har fått en to års kontrakt og skal ha både det tunge og lette vedlikeholdet. Flyene skal ikke registreres på norsk register. De skal registreres i England og flyene opereres under engelsk A.O.C. Dermed får vi vel en gjeng engelske flyteknikere liggende i Norge som skal vedlikeholde disse flyene.

Kampen om Fornebu fortsetter. Stadig flere oppdager at det kan være smart å la litt av rullebanen på Fornebu ligge igjen som en miljøflyplass. Både sterke næringslivsinteresser og politikere har nå oppdaget at det er hendig å ha en flyplass i nærmiljøet. Det er vandalisme å rive opp en rullebane som allerede ligger der. Luftfartsverket kan snakke om at Elvis er død så mye de vil. At en del av Fornebu blir liggende er bare sunn fornuft. Til Fornebu Aksjonen for bevaring av Fornebu som miljøflyplass, kommer det inn sekkevis med medlemskapsinnmeldinger. I og med at stadig flere politikere snur i denne saken, er muligheten for å bevare et mini Fornebu absolutt til stede.

red.

Christmas Can Last all Year

Red. ann.

Denne artikkelen har vi sakset fra medlemsbladet til våre engelske kollegaer "TECHLOG". Den er skrevet av Mike Newman som vi kjenner godt fra arbeidet i AEL.

Artikkelen er høyst aktuell.

Vi kjenner oss godt igjen i de problemstillingene som trekkes opp. Artikkelen er skrevet med et godt islett av engelsk humor.

It came as a divine inspiration, like the conversion of St. Paul on the road to Tarsus. "Why do I need Quality Control when the European Authority, God bless them, give me the answers I want", thought the MD of Mammoth Airlines as he read JAR Ops for the first time and only time. The Quality Manager has been badgering him to read the exposition that he had not yet signed. A quick speed read between meetings should do the trick, or since it was such a thick volume, (why can't these quality people be more concise?) he would browse through the odd page here and there. What divine providence opened the book at page 45, the words should be written in burning gold, "*personnel performing pre-flight inspections may not necessarily be maintenance personnel*". The words of the prophet on profit indeed. The aeroplanes were full of company employees, surely common sense and a profit margin dictated that such people could be used to the company's advantage?

Somme careful thought was required, however, on how to accomplish this money saver. The engineering side was no problem, – recall all the station engineers and put them to work in the hangars. The cost of the hotel accommodation was saved and the expenses, – well, give them a little overtime and there should not be too many recriminations from that source. But who should do the pre-flight inspection? We don't really want to give it to the pilots, – first thing they would want would be paying for the work that they probably wouldn't do anyway. There had to be a way of using the gift proffered to all operators. Who else was available? How about cabin crew? That had to be the

answer, – instead of pandering to the passengers and looking chic surely you could get a couple of the younger ones to look around the aeroplane. Anybody could do it! He never could understand why you had to pay highly trained engineers to do a job that anyone could do. All he needed to do was convince the Quality Manager it was feasible and get him to sell it to the authority. Some training would be required, but a couple of days should take care of things. After a lot of arguing with the Quality Department the deal was done. When you have control of pension rights it is surprising how you can talk people into accepting your ideals.

The Quality Department, who had amongst its few members a wizard with a dictionary and a way with the English language, put together a letter to the National Authority written in technical double speak and so flexible in its approach it could have beaten a jumpers bungee cord for stretching between two fixed points. The bewildered reader of the letter, after reading it for the tenth time thought it might be all right and put the stamp of approval on the scheme to use cabin crews for pre-flights down the route. Providing there was a signature in the tech. log and somebody was taking the responsibility, you could not really ask for much more, could you?

And so it came to pass that Mammoth Airlines used their cabin crew staff to the full. A smart tailored made set of overalls with the name of the young lady above the pocket and "Mammoth Airlines Engineer" in a tastefully coloured decal across the shoulders and with matching boots, was now to be seen at all turn rounds and stop

overs. The payment for this added task was carried out by issuing vouchers which the recipient could use at a well known national fashion chain. A splendid flash of inspiration, again from the MD. As a part time director of the afore mentioned fashion chain he would have been foolish not to use that advantage. A number of photo shoots in fashion magazines of the "Mammoth Girls" did the airline no harm at all and was set to launch a fashion world wide.

So what sort of technical training did these icons of the fashion world receive so that they may sign for their aircraft as fit to fly? A two day course of fairly intensive but gentle amble through the basics. The number of wheels and where to find them. What a correctly inflated tyre looks like and, "No Shirley you don't need to see how much air there is in the tyre using the stick thingy, we don't give you enough time to do it and anyway, you don't want to break your nails, do you? If they look like the picture in your handbag size manual, they will be O.K." A look around the outside, "Look at your manual, it shows quite clearly where all the parts are that should be there. If anything is missing, please let the Captain know and he will deal with it. If you find any dents you will need to mark them so that our engineers can deal with them eventually". Some investigation had been carried out by the Mammoth Quality Department on the marking of dents or wrinkles encountered on route and it was discovered that "make up" was just as good as magic markers and was more readily available to the new bred of non-engineering inspectors. The brand names of lipsticks and mascara that lasted longest during flight

were recommended for use by the cabin crew engineers, available at discount at a chain of stores that the MD had a casual acquaintance with as a part time director. (In fact, if you really looked at things realistically he was not employed by anybody, but that's another story, not for this non political magazine. It does though make your ponder on the term "accountable".

The walk round inspection and how the quick reference manual worked took a half day. The rest of the two days, this was the intensive part, was on how to write, stamp and date the pre-flight inspection. This material was in the hand bag manual written up by the expert double speak

member of the Quality Department. It was felt that teaching by writing would have a far more reaching effect and would please everyone. It was taught like chanting a mantra once learned, never forgotten. It mattered not what you were signing for providing the log entry was correct. As the girls were told, "all we really have to do is satisfy the audit. If you stick to your manuals then we can't go wrong". This they did and all were happy.

No more excuses for Licensed Aircraft Engineers lying around in hotels for half a day. You could always send one away at a moments notice if they were really required. Send them down on the next aircraft and come back on the one that

they fixed, meals and a correctly filled in by an authorised person, - perfectly. O.K. for the next Authority audit. No wonder that the share holders were happy. The maintenance carried out in the hangar where it should be, no short cuts on heavy maintenance and a good standard set. But that one sentence in JAR Ops 1, "**Personnel performing pre-flight inspections may not necessarily be maintenance personnel**" had not only saved the company thousands, it had also launched a fashion empire and increased the sales of certain proven long lasting beauty products. Who says you cannot win all of the time?

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.

Tomter i hele Eidsvoll vises etter avtale.

Kontakt oss for nærmere opplysninger.



A/S Eidsvoll Tomteselskap

Tlf: 63 96 11 80

Inntrykk fra et representantskapsmøte

Nylig hjemkommet fra NFO's representantskapsmøte på Røros '98 sitter jeg igjen med en del inntrykk og tanker som jeg ønsker å dele med medlemmene våre. Dette er ikke ment å være noen form for referat, snarere et personlig resymé eller en essens, som kanskje kan være til ettertanke hos det jevne medlem.

Som "sylfersk" styremedlem i NFO avd. Braathens SAFE, med så godt som null erfaring fra foreningsvirksomhet, var forventningene på topp og spørsmålene mange: Hvem er disse folkene, og hva driver de med? Hva gjør komitéene? Kommer det noen gang resultater av alt arbeidet og alle møtene?

Hvordan er økonomien i foreningen? Hvordan ser fremtiden ut for faget vårt? Og sist, men ikke minst, hva får jeg igjen for kontingenten min?

En del av disse spørsmålene ble også reist under selve møtet, blant annet når det gjaldt NFO's engasjement i internasjonalt arbeid, som kanskje fremstår som litt diffust og fjernt for de fleste av oss. Inntrykket mitt nå er at betydningen av dette arbeidet er større enn vi er klar over i hverdagen. NFO har arbeidet målbevisst ved hjelp av dyktige medarbeidere (ingen nevnt, ingen glemt) som etterhvert har fått en reell gjennomslagskraft i internasjonale fora. Resultatene begynner nå å bli konkrete, ikke minst i forbindelse med JAR 147 og JAR 66, som starter sin implementeringsperiode i løpet av sommeren. Disse regelverkene så ganske annerledes ut i sin opprinnelige form; det snakkes her om en "success rate" (forholdet mellom foreslåtte og vedtatte endringer) på over 30 %. Dette viser med all tydelighet at langsiktig satsing gir resultater. Dette er vanskelig, for ikke å si umulig, å måle i kroner og øre, men vi må tenke på at internasjonale sertifikatbestemmelser er selve fundamentet i flyteknikerens eksistens.



Et annet viktig fundament for oss er selve forhandlingsretten NFO har tilkjempet seg. Verdien av denne er heller ikke så lett å fastslå i rene penger. Men avtaleverket vårt, som er et direkte resultat av denne rettigheten, regulerer forholdet mellom arbeidsgiver og oss – både som enkeltmennesker og forening. Dette er ting som direkte påvirker hverdagen vår, ting vi har opplevd som selvfølgelig, men som slett ikke er det. Saken er, for å gjøre det enkelt, at så lenge NFO har denne forhandlingsretten, har vi som medlemmer et avtaleverk som er relevant for faget vårt. Dyrekjøpte erfaringer fra 70-tallet beviser at vi ikke er tjent med å forsvinne i en grå masse. Lek litt med tanken på hva kontingenten vår vil bli brukt til dersom vi blir "spist opp" av et større forbund! La oss håpe politikerne og andre besinner seg og ikke viderefører slike destruktive idéer som finnes i NOU.

En annen stor og viktig sak i tiden er årets tariffforhandlinger. All ære til de som påtar seg denne oppgaven. Faren for å få

presentert en blåkopi av en viss større organisasjons hovedavtale er overhengende. Problemet er at denne inneholder blant annet elementer av "knebling" av tillitsvalgte; en merkelig trend når en tenker på at tillitsvalgte kan og bør være en positiv ressurs innad i selskapet. Ingen kan være tjent med at arbeidsstokken forholder seg likegyldig, eller at tillitsvalgte stigmatiseres på grunn av sine verv eller saker de forsøker å vinne frem med.

Det er ikke min oppgave å redegjøre i detalj for alle de saker som ble berørt på årets representantskapsmøte, formelt og uformelt, men når inspirasjonen kommer snikende – velger jeg å følge den og prøve å "hente" ned noen av de sakene som rører seg og som alle andre medlemmer også bør tenke over og ha et forhold til i jubileumsåret.

Helge Hatleskog
NFO avd. Braathens SAFE



Flyfagarbeidere inn i NFO?

I siste INFO (4/97) kunne vi lese en artikkel hvor NFO åpner opp for flyfagarbeidere. I de nye JAR bestemmelsene er det kommet en ny personellgruppe som heter Certifying Mechanic. Slik kompetansekravene til Certifying Mechanic er definert, kommer fagarbeiderne inn under NFO's tariffområde.

Undertegnede synes imidlertid at dette er å starte i feil ende! Kan vi forandre statutter og vedtekter i NFO slik at flyteknikere og flyfagarbeidere kan være i en organisasjon?

Dette er sikkert ikke gjort i en håndvending (tariff-forhandlinger, forhandlingsrett m.m.). I tillegg er det vel noen teknikere som føler at de har en slik "glorie" som FLYTEKNIKER at de misliker å få flyfagarbeidere inn i NFO. Dersom dette er tilfelle, er det bare å håpe at de vil innse at det å samle flyteknikere og flyfagarbeidere i en organisasjon kan være en berikelse og styrke, ikke minst for å få gjort noe med lønnsnivået. Derfor er det på tide at de positive kreftene i NFO jobber for å forandre holdninger blant sine medlemmer, samt statutter og vedtekter slik at NFO kan ønske flyfagarbeidere velkommen!

Jeg vil gjerne dvele litt rundt dette med lønnsnivået. Det kan virke som om mange har den oppfatning at en flytekniker tjener svært bra. Dette er jeg ikke enig i, og jeg oppfordrer styret i NFO til å komme med ett reellt oppsett her i INFO hvor vi sammenligner grunnlønnen til en flykaptein, styrmann, flyvertinne, flytekniker, flyfagarbeider, stuer, cleaning etc. (Ikke glem enkelte gruppers fete %-tillegg.) Det kunne også være interessant å se nærmere på hvordan lønnsutviklingen har vært for de forskjellige lønnsgruppene de siste tiårene. Jeg er overbevist om at pilotene vil komme best ut i denne sammenheng. Og da kan man jo undres over hva som er årsaken til denne utviklingen. Hvorfor skal en flytekniker med lang utdanning og (ikke minst) stort ansvar ligge så mye lavere lønnsmessig i forhold til pilotene?

Kan det ha noe med at pilotene er en homogen gruppe som har stått samlet?

Tenk deg for eksempel at man henter en kar rett inn fra gaten og lar ham stue kofferter. Etter ca. 5 år lar man vedkommende få lagledertillegg, ansvar for noen stuere, samt rapportering til Red-Cap om hvor mange kilo som ligger hvor i flyet etc. Etter sigende skal han visstnok (med grunnlønn + tillegg) da ligge omtrent på samme nivå som grunnlønnen til en fersk flytekniker som har gått videregående skole, lærlingetid og jobbet flere år som fagarbeider!

Er dette et rettferdig forhold på lønnsnivået, målt i lengde på utdanning og ansvar?

Videre kan vi sammenligne lønnsnivået til en seniormekaniker i dokka (i SAS) og en nyutdannet flytekniker. Begynnerlønnen til en seniormekaniker er på 20 600.- kr. pr. mnd, mens en nyutdannet flytekniker med et sertifikat har 20 900.- kr. pr. mnd. (Beløpene er avrundet nedover). Arbeidsoppgavene til en seniormekaniker og tekniker er like hva angår delegering av arbeidsoppgaver og "arbeidsstøtte". Men mens kontrollpunkter (INSP) blir kontrollert av en egen kontrollør (i dokka) har teknikeren denne oppgaven i det daglige vedlikeholdet, i tillegg til et større totalansvar (utstedelse av CRS m.m.), samt lengre og høyere utdanning.

Er det da riktig at lønnsdifferansen er så liten? I den ovennevnte artikkelen (4/97) nevnes det også følgende; "Det er en utbredt oppfatning blant flyteknikerne i SAS at de er blitt brukt som brekkstang for å heve lønnsnivået for de andre gruppene i Verkstedklubben (stuere og cleaning personale)".

Sammenligner man begynnerlønnen til cleaningpersonalet på SASKR og ISS, (ISS vasker SAS flyene om natten), er differansen ca. kr 8.- pr. time i grunnlønn. Det skulle bli en forskjell i månedslønnen på ca. kr 1.300.- i KR's favør. Dette er regnet ut med en ukentlig arbeidstid på 37,5 t. på SASKR. (Jeg antar at lønns-

forskjellen er mindre mellom stuere og flyfagarbeidere...?) Dette underbygger vel påstanden om "brekkstangbruken"?

Misforstå meg riktig; jeg vil ikke "ta lønnen til" – eller henge ut – seniormekanikere, stuere eller cleaningpersonale. Meningen er bare å vise at dersom fly-teknisk utdanning skal lønne seg økonomisk, bør flyteknikere og flyfagarbeidere stå sammen for å nå dette målet!

Igjen oppfordrer jeg NFO til å forandre deres statutter og vedtekter slik at flyteknikere og flyfagarbeidere kan stå sammen i én organisasjon! Slik vil vi stå sterkere sammen ved lønnsforhandlinger og i andre saker som vi arbeider med. Her mener jeg pilotene er et godt eksempel på hva man kan oppnå ved samhold!

Lykke til med arbeidet!

Hilsen fra
"R.J. NFO Prospect's."



Red. anm.

Når det gjelder forandringen av vedtektene, så har NFO jobbet med dette en god stund. Helt ferdige har vi ikke kunnet bli, på grunn av usikkerheten med hensyn til hvordan JAR 66 til slutt ville bli seende ut. JAR 66 er først ferdig i disse dager og skal tre i kraft fra 1. juni. Som artikkelforfatteren skriver vil den nye Certifying Mechanic sortere under NFO's avtaleområde. Ikke alle fagarbeidere vil bli godkjente som Certifying Mechanic. Bedriftene trenger heller ikke å gi alle fagarbeider Certifying Mechanic status. På NFO's Representantskapsmøte på Røros ble det nedsatt en komité med sikte på raskt å kunne gjøre de endringene i vedtektene som trengs. Forøvrig vil jeg be interesserte lese artikkelen om JAR 66 som finnes annet sted i dette blad.

THE ELEPHANT FAMILY DE-ICING OF THE FUTURE

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



THE ELEPHANT FAMILY

MORE THAN 25 YEARS IN AIRPORT GROUND EQUIPMENT

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

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

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

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

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

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

The following features and benefits are characteristic for all units:

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

TOILET / WATER SERVICING UNITS

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

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

Our product range also includes our original models: **Water Service Unit WS and Vacuum Toilet Servicing Units VTS.**

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



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

INGENIØRFIRMA

G. VESTERGAARD A/S

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

Hva har NFO oppnådd vedrørende JAR 66 & 147?

Dette spørsmålet fikk jeg på Representantskapsmøtet på Røros. Dette er et spørsmål som er aktuelt, da disse JAR'ene trer i kraft den 1. juni i år, og i tillegg har NFO brukt en god del av medlemmenes kontingent, blant annet gjennom arbeidet i Aircraft Engineers International (AEI), for å få gjennomslag for våre meninger.

Her følger en kort oversikt over de viktigste elementene i JAR 66 og 147 (+JAR 145) som vi har fått gjennomført etter 5-6 år med mye arbeid.

1. Vi har fått Continuation Training (Brush up) introdusert som begrep, og inkludert som krav (i JAR 145).
2. Vi har fått aksept for et NDT-kompetansekrav (som skal bli inkludert i JAR-145).
3. Vi har argumentert for og fått introdusert JAR 147 (krav til godkjente opplæringsinstitusjoner/skoler).
4. Vi har klart å få gjennom vårt krav om at eksamen for «Basic Licence» skal skje i regi av de nasjonale luftfartsmyndighetene (NAA), eller i regi av godkjente JAR 147 opplæringsinstitusjoner/skoler. Ikke i regi av JAR 145 vedlikeholdsverksteder, som opprinnelig var meningen. Dette satt langt inne!
5. Dette var vår idé, og vi har også fått aksept fra JAA for opprettelse av en sentral databank med eksamensspørsmål for «Basic Licence», som skal brukes felles for alle JAA land.
6. Etter initiativ fra AEI ble det enighet

mellom flyselskapene (Association of European Airlines) og AEI om hvordan man skal sertifisere flyteknikere. Her er det viktig å merke seg at partene i utgangspunktet sto langt fra hverandre og hadde vært uenige i lang tid.

7. NAA's (Luftfartsverket i Norge) skal nå (fremdeles) utstede et permanent kvalifiseringsdokument etter fullført «basic» kurs, kalt «Aircraft Maintenance Licence» (AML). Dette er en «Basic Licence», som senere kan bli utvidet med godkjenninger på aktuelle flytyper etter fullførte typekurser. Utvidelsene blir også utstedt av NAA's. Dette er tilnærmet slik systemet er i dag (i Norge). Opprinnelig lå det an til kun å bli en selskapsautorisasjon; en «company authorisation»!

8. Vi syntes at 18 års aldersgrense for å kunne utstede en Certificate of Release to Service (CRS) (= tidligere Airworthiness Release) er altfor lav, og har klart å heve denne til 21 år for alle kategorier som utsteder CRS.

9. JAA har gitt etter når det gjelder vårt krav om at personer som skal ha lederstillinger (supervisors) i tungt vedlikehold må ha godkjent opplæring til kategori B1/2 nivå, inkludert flytypesertifikat på typen. Dette har sittet langt inne, og har kreve en stor innsats fra AEI sin side.

10. Vi har også fått igjennom en maksimumsgrense for antall elever pr. instruktør/klasse.

11. Vi har videre fått utvidet antall undervisningstimer for «Basic»-fagene.

12. JAR 147 omfatter nå også godkjent type opplæring, noe som ikke var hensikten før AEI krevde dette.

Hvis man tar alle kommentarer som AEI har fått gjennomslag for, eller delvis gjennomslag for, og sammenligner disse med de som ble avvist, eller delvis avvist, så får vi en prosentfordeling på 31,2 % suksess, mot 68,8 % ikke suksess. Dette mener jeg er et godt resultat for innsatsen. Vi skulle selvfølgelig gjerne ha oppnådd et enda bedre resultat på mange områder, men vi er i en slags forhandlings situasjon og kan ikke forvente å få alt.

Så langt resultatene for JAR 145, 66 & 147. Vi arbeider videre med nye JAR's, og høringsutkast til endringer i eksisterende/utgitte JAR's. Det er mye som kan og må bli bedre, sett fra vårt synspunkt. Vi gir oss ikke!

Pieter Doyer,

NFO avd. Braathens SAFE,
medlem i NFO's Tekniske Utvalg
og formann i AEI's Tekniske komité.

NDT - trygghet i løse luften?

Det kan fortone seg ubegripelig hvilken påkjenning et stort, fullastet fly utsettes for, særlig ved take off. Hver eneste liten komponent i motor og i konstruksjon må tåle det maksimale, når skyvekraft på titusenvis av hestekrefter tvinger en kjempemessig metallfugl opp i det blå, i hastigheter som var uhørte for bare et par generasjoner siden. Men mennesket har skapt krefter som av og til utmanøvrerer naturens eldgamle lover.

I slike ekstreme situasjoner kan en metallsvikt få katastrofale følger. Men tusenvis av fly letter og lander daglig i god behold. Statistisk sett er det farligere å kjøre bil enn å gå Ikaros i nærheten. Hans overmot har vært en god lærepenge for han etterfølgere.

Det store spøkelset for konstruksjoner som utsettes for dynamisk belastning, det vil si belastning av vekslende styrke, er sprekker eller materialfeil som kan føre til trethetsbrudd. Et fly er et typisk eksempel på en slik konstruksjon. Derfor er utmatningssprekker et kjent fenomen som det i flyvedlikeholdet er helt nødvendig å ha kontroll med. Et fly som havarerer gir alltid store overskrifter og skaper en stemning av katastrofe, hvilket det jo ofte dessverre også er. Men kan vi i dag si – takket være strenge nasjonale/internasjonale krav på området NDT, er potensielle utmatningsfeil allerede oppdaget og fjernet før det kommer så langt? Nepp!

Hva er så status på NDT-området nå ved begynnelsen av 1998 og frem mot tusenårsskiftet? Norsk forening for ikke-destruktiv prøving (NDT-foreningen) feiret i 1997 sitt 25 års jubileum. Til jubileumskonferansen i Stavanger 8.-10. juni var blant annet Inge Kiedrowski (sjefsingeniør i Luftfartsverket) og Harald Schjeldrup (leder av NDT-avdelingen hos SAS) invitert som foredragsholdere. Begge fremførte sine innlegg meget tilfredsstillende, men med emne som "Kvalifikasjonskrav for NDT-personell i flyindustrien", hadde kanskje mange av deltakerne større forventninger til "de



Fra Norsk NDT-forenings jubileumskonferanse i Stavanger.

strenge krav" på luftfartens område, her representert av Luftfartsverket.

Referansekrav som gjelder er BSL B 3-2: "NDT-arbeid som utføres etter metoder og til den standard som er angitt i fabrikantens vedlikeholdsunderlag. Dersom et slikt underlag ikke finnes for det aktuelle materiellet, kan andre myndighetsgodkjente metoder benyttes".

I en rekke tilfeller er hverken fabrikantens eller myndighetenes godkjente standard angitt. Med andre ord; her gis muligheter til en ganske fleksibel bestemmelse til hva man har å etterleve. Hvordan ser så hverdagen ut på dette spesialområdet innen flyvedlikehold? Holder vi oss til personellkrav, oppgir de fleste av våre flyselskaper referanse til en standard som f.eks. MIL-STD-410? I og for seg en helt grei standard, men så blir det slik at personer som gis en kompetanse etter denne standard har den for evig tid. Den forringes aldri! Nå er det heldigvis ikke den hele sannhet; man aksepterer at kompetansen en eller annen gang må resertifiseres, men hvordan gjør man det? Hvem skal verifisere at en kandidats

kompetanse vedlikeholdes???

Hvorfor det er ønskelig å unngå formell fornyelse av rettigheter innenfor NDT-metoder er ukjent for meg, men det bør være klart for alle at behovet for "Continuation training" ikke blir mindre av å utføre en bestemt jobb mange ganger. Samtidig er det klart at behovet for resertifisering ikke er det samme som å måtte gjennomgå de samme kursene på nytt, men med f.eks. et "refresher courses" hvert tredje eller fjerde år, etterfulgt av eksaminering, vil dette kunne tilfredsstillende kravene både i MIL-410 og innen JAR/FAR uten de helt store kostnadene.

Fra NFOs side har det vært jobbet med disse problemene over år, både nasjonalt og innenfor JAR. Vi mener at myndighetene ved Luftfartsverket må sørge for egen kompetanse innen NDT. Opprettelse av et nasjonalt NDT-board har lenge vært foreslått, også av JAA. Etter flere års diskusjon om hvilke standard som skulle gjelde innenfor JAR-området, sendte JAA våren 1997 ut et høringsutkast til flyvedlikeholdsverkstedene, og høringen hadde betegnelsen JAR 145-6C.

Resultatet ble som følgende: "108 comments on NPA 145-6C (Qualifying for NON-Destructive Inspection) were received addressing the following issues:

(C1) The comment response produced a wide range of comments varying from pr EN 4179 should be the requirement, EN 473 should be the requirement, ATA 105 should be the requirement, JAR-145 Appendix 7 should be the requirement and so on. Other comments stated that the standard required by JAR-145 Appendix 7 was too low and too high and that this was a major economic burden. The proposal should include dye penetrant methods plus thermal magnet-optical and shearography techniques as these are used in aviation maintenance. Others wanted alignment with manufacturing to achieve a single standard for each technique. On the other hand several expert commentators suggested that with some changes the proposed standard could be defined as very good.

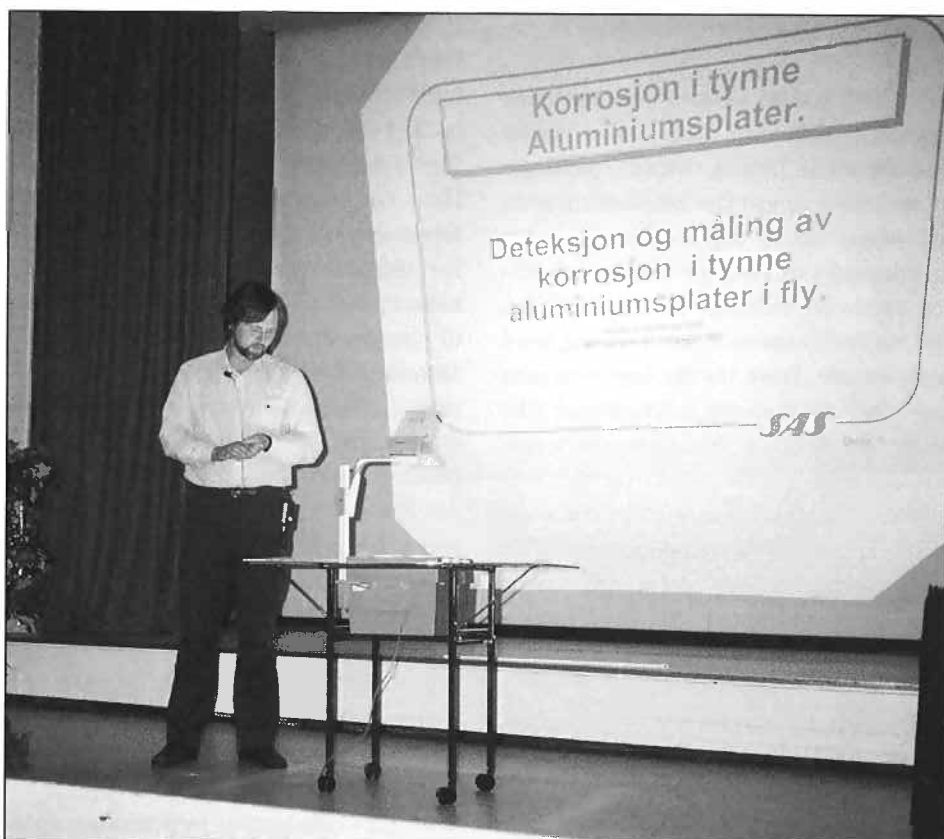
Response: In view of the wide diversity of comments it is clear that we are some way off agreeing a JAA standard particularly as the proposed European EN standards are also disputed by sections of the industry. The proposal is therefore withdrawn".

Som man her ser kan vi også i fremtiden måtte leve med dagens situasjon til kompetansekrav for NDT-personell. Ser man samtidig på den teknologiske utviklingen innenfor fagområdet, med nye materialer som composite, utvikling innen NDT-metoder, utstyret osv., synes fremtiden ganske bekymringsfull. Vi bygger heller ikke opp nasjonal kompetanse innen fagområdet. NDT inngår dessverre ikke i programmet for den videregående skole i Norge – noe som forøvrig også ble avvirket våren 1997. Er dette veien å gå for høyteknologilandet Norge?

G. Johnsen
Teknisk sekretær NFO



Sjefsingeniør Inge Kiedrowski i Luftfartsverket.



Harald Schjeldrup, leder for NDT-avdelingen i SAS.

NFO Representantskapsmøtet 1998

Helgen 31. januar-1. mars avholdt NFO sitt årlige Representantskapsmøte. I år var det Sentralstyret som stod som arrangør. Møtet var lagt til Bergstaden Hotell på Røros.

På grunn av sykdom kunne dessverre ikke vår formann Rolf Dybwad være tilstede i år. I hans sted ledet vår nestformann Frank Berentsen møtet på en utmerket måte. Vi var 41 delegater, hvorav en kvinnelig delegat, for første gang i NFO sin historie. Evelyn Westvig fra Widerøe-Bodø, ble ønsket velkommen i en mannsdominert organisasjon. Et selskap, Fred Olsen Flyselskap, har gått inn siden sist. Det er med glede vi kan registrere at alle teknikerne der har fått seg arbeid andre steder eller har blitt førtidspensjonert.

Det har vært stor aktivitet i Sentralstyret i året som har gått. Utvalgene har jobbet godt. Dette gjør seg utslag i økte kostnader for foreningen. Spesielt posten tapt arbeidsfortjeneste sluker midler fra foreningskassa. Utviklingen er bekymringsfull og vil på sikt kunne resultere i at vi ikke får gjort de jobbene som vi ønsker i foreningen.

Sakte men sikkert jobbet vi oss igjennom agendaen. Det var seks saker under innkommende forslag, hvorav endringer av støttesatsene ved tapt arbeidsfortjeneste tok lengst tid. I dag dekker ikke den kompensasjonen NFO gir ved tapt arbeidsfortjeneste det virkelige inntektsbortfallet. Det var derfor kommet inn et forslag om å heve satsene. Dette var det flere som satte seg i mot, da de mente at foreningen ikke hadde råd til dette. Et kompromiss gikk på ikke å heve satsene fullt så mye som foreslått. Til slutt ble man enige om at det skulle utarbeides en ny beregningsmodell som skulle legges frem på neste Representantskapsmøte. Med bakgrunn i dette ble budsjettene justert.

Regnskapet for 1997 viser et lite underskudd. Vi skulle gjerne ha investert i mer datautstyr, men har ikke midler.

Valg. Det ble store forandringer i styret



41 delegater møtte til årets Representantskapsmøte.

etter årets valg. Både nestformann, sekretær og kasserer takket for seg. Valgkomiteen har ført en aktiv tilværelse de siste månedene med å skaffe nye kandidater. Både avtroppende nestformann Frank Berentsen, sekretær Egil Førriisdal og kasserer Dag Langeland mottok blomster og Representantskapets hyldest for flott utført arbeid. Spesielt Egil Førriisdal's innsats ble trukket frem. Han har sittet i NFO's styre siden foreningen ble reetablert høsten 1969. Han har tidligere mottatt NFO klossen, vår høyeste utmerkelse. Han ble derfor utropt til æresmedlem nr. 2. i foreningen. Dessverre kunne ikke Egil være tilstede, men vi alle skylder ham en stor takk for den enorme innsatsen han har lagt ned i NFO. Dernest var det Dag Langeland sin tur. Han har vært kasserer i NFO i 20 år. Hans regnskaper har vært plettfridd ført i alle år. Under middagen mottok han NFO-klossen som takk for en flott innsats. Til ny nestformann ble valgt Kjell Paulsen avd. SAS. Nye sekretær ble Bjørn Kyrre Larsen SAS og som kasserer Arnstein Mjelde, Braathens SAFE.

Edmund Grohshennig grep deretter ordet og minnet om at nå forsvant de siste som

var med på å starte opp AFF, senere NFO, ut av styret. Eigil og Frank var de siste av den gamle garde som var med på å reetablere NFO på møtet på Strand Hotell en høstdag i 1969. Her festet man opp alle pengene i klubbkassa, spyttet i nevene og tok fatt på en lang vei å gå for å få etablert NFO som en selvstendig forening med egen forhandlingsrett. Ingen som ikke har vært med på dette, kan ha noen formening om hvor mye jobb og slit det har vært. I dag står vi som en veletablert selvstendig forening med egen forhandlingsrett. Med valget i år har vi fullført et generasjons-skifte i foreningen.

NFO som forening ser en alvorlig trussel i NHO-LO og Arbeiderpartiets arbeid med å begrense forhandlingsretten til noen få store organisasjoner. Arbeidsrettsrådets innstilling med endringer i Arbeidstviste-loven ligger som en klam hånd og spøker i kulissene. Det jobbes på flere fronter med å frata de små forhandlingsretten. Etter å ha jobbet og slitt gjennom årtier for å få forhandlingsrett sier det seg selv at vi ikke vil gi slipp på den. Om vi så skal streike til vi dør. NFO har engasjert seg aktivt i UFF (Uavhengige Fagforeningers Forum), hvor vi også er økonomisk bidragsyter.

Hvem skal vi organisere? Dette spørsmålet har vært en gjenganger på våre Sentralstyremøter. Først nå er JAR66 ferdig. Tiden er derfor inne til å ta et endelig standpunkt. At Certifying Mechanic skal sortere under NFO er en selvfølge. Spørsmålet blir om NFO også kan påberope seg retten til å kunne organisere alle fagarbeidere. En arbeidsgruppe ble satt ned for å raskt kunne komme med noen synspunkter og anbefalinger. Det er jo ikke lenge til tariff-forhandlingene starter.

NFO legger ned et betydelig arbeid i AEI. Mange av våre medlemmer har vanskelig for å forstå nødvendigheten av dette. Her har vi et informasjonsproblem. Vi håper at når folk etterhvert ser hvilke endringer som kommer i de nye JAR'ene, så forstår de hvorfor dette arbeidet har vært og er viktig for oss. En annen ting er at lover og regler som oftest er tørt stoff som kun fenger blant de spesielt interesserte. Ikke desto mindre er det viktig for oss alle. Så får vi være glad til at noen orker å engasjere seg og bruker dager og uker av sin fritid til dette arbeidet.

Representantskapsmøtet i år glir inn i rekken som nok et vellykket arrangement.



Kasserer Dag Langeland mottar NFO-klossen som takk for 20 år som kasserer

Mye informasjon utveksles i pauser og om kveldene. Dette er med på å spleise avdelingene tettere sammen. En stor takk til Sentralstyret ved Rolf Dybwad og Eivind Molde, som sto for et prikkfritt arrangement. Neste år er det avd. Braathen som står som arrangør. Det ble foreslått å legge

arrangementet til Ålesund, da det sikkert ville gå greit å reise til å fra med fribilletter når både Braathens SAFE, SAS og Color Air skal fly strekningen. Fra Røros valgte en stor delegasjon å ta toget tilbake til Oslo.

Knut Grønscar

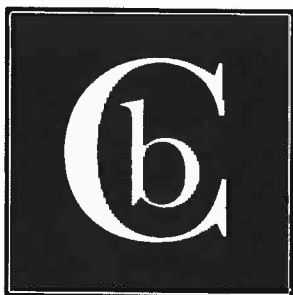


ROMERIKES NYE BOLIGPERLE

Vi har lagt ut for salg 77 eneboligtomter (800–1300 m²) i Lauvåslia i Maura, Nannestad kommune. Priser fra kr. 260.000,-. Byggeklare mai '98.

Kort vei til Gardermoen. Nær skoler, barnehager og forretninger. Solrik beliggenhet med skog og lysløyper i umiddelbar nærhet. Praktfull utsikt. Byggeklare våren -98.

Veianvisning: Kjør til Maura i Nannestad, ta av til Holkebyveien og kjør ca. 500 m, der tomtene ligger på høyre side av veien.



SALG VED:

Eiendom

Advokat Bjørn Carlberg

Trondheimsveien 72, 2040 Kløfta

Tlf: 63 98 02 30 Fax: 63 98 13 70

Flytekniske sertifikater - ICAO type I/II - kommende endringer

For oss som i dag besitter fagprøvenemder for flytekniske fag i videregående skole, og som nå møter de første virkninger av Reform 94 i fagprøvesammenheng, er "gammel og ny ordning" et velkjent begrep. Når vi nå også står foran endringer på våre flytekniske sertifikater - ICAO type I/II, er det liksom det samme begrepet og problemstillingen som kommer til en virkelighet.

Representanter fra teknisk utvalg, NFO, sammen med Norsk Helikopteransattes Forbund (NHF) var 5. februar invitert til et orienteringsmøte med Luftfartsinspeksjonen v/avdelingssjef Kiedrowski, samt personer fra sertifikatavdelingen i Luftfartsverket. Tema for møtet var kommende endringer av våre flytekniske sertifikater basert på forskjellige nasjonale/internasjonale forhold.

Noen av endringene er ennå ikke endelig gjennomdrøftet, slik at denne orienteringen til våre medlemmer kun er ment å være av informerende art. Ytterligere informasjon vil følge etter som de forskjellige ting faller på plass.

Hovedsakelig er det pr. dags dato to forhold som påvirker fremtidige krav og endringer av sertifikatene:

1. Amendment 161 til ICAO Annex 1
2. Innføring av databaserte sertifikater.

Endring som følge av Amendment 161 til ICAO Annex 1 kap. 5 for sertifikatene ICAO type I/II er at disse utgår. Som erstatning utstedes en "Aircraft Maintenance License" (AML). Den nye AML vil bli påført de samme rettigheter som tidligere sertifikater. Det er derfor viktig å presisere at endringen ikke vil berøre dagens kompetansekrav eller rettigheter til den enkelte, basert på bestemmelser i BSL. Kanskje kan en si at denne endringen er en harmonisering til JAR.

Når det gjelder utstedelse av et databasert sertifikat, kan en vel si at dette er som et resultat av dagens utvikling. Siden våren 1993 har Luftfartsverket implementert datasystemet NORCAS. I 1995 ble de

operative sertifikatene utstedt basert på dette dataverktøyet, og i 1999 planlegges start på omlegging for vårt vedkommende. En forskyvning i tid kan oppstå om eksisterende prosess med utskillelse av Luftfartsinspeksjonen som selvstendig etat utenfor Luftfartsverket blir utsatt.

Ved utstedelse av et databasert AML har man stått overfor følgende problem. Som alle andre systemer fordrer NORCAS grunndata. Her har man måttet sette en grense på hvor langt tilbake i historikk man er villig til å gå. NFOs syn var at vi ikke så noen grunn til å skulle bruke ressurser på å fremskaffe grunndata lengre tilbake enn for eksempel flytypene CV 440 eller Caravelle. På helikoptersiden Bell 204/S58. Ved et dokumentert behov kan det eksisterende kartotek benyttes om noen ønsker sertifikat utstedt på eldre enn forannevnte fly- og helikoptertyper.

Noe særlig lengre i en foreløpig orientering vil jeg ikke gå, enn å opplyse om at utseende til AML'en vil bli hvit og av et annet format. Med vilje velger jeg å ikke blande inn den fremtidige endring som naturlig følger med implementering av JAR-66. Som kjent gjelder denne bestemmelse kun for flytyper over 5.700 kg, og vil først bli effektiv i tidsrommet juni 1998 - 2001.

Gunnar Johnsen
Teknisk sekretær NFO



Innføring av et konfidensielt rapporteringssystem (KR) for NFO's medlemmer

På Representantskapsmøtet ble jeg bedt om å skrive en artikkel om KR. Det er en stund siden jeg skrev en artikkel om dette emnet, så vi tar en liten repetisjon.

KR tar vare på rapporter som **ikke** er dekket av Mandatory Occurance Reporting (M.O.R.) systemet, eller ditt selskaps interne avvikssystem. KR har et ekstra viktig element i seg, nemlig at den som rapporterer ikke blir avslørt, noe som kan medføre at han/hun blir stilt i et dårlig lys eller i verste fall kan bli tiltalt/mister jobben.

Det er viktig å huske på at KR **ikke** er et anonymt angiversystem, men et system som skal fange opp alvorlige hendelser eller nestenulykker i luftfarten. Ved å gjøre disse hendelsene/nestenulykkene kjent i lufartsmiljøet, reduserer man sjansene for at de samme feilene kan føre til ulykker i fremtiden. Systemet sørger også for at den som rapporterer om hendelsen, eller de som er innblandet, ikke blir avslørt. Med dette forbedrer man flysikkerheten.

Det er ikke så lett å rapportere i slike situasjoner, fordi man kanskje selv er innblandet, eller muligens en av dine arbeidskamerater. Man vil ikke angi seg selv, eller "henge ut" en kollega ovenfor sitt eget selskap eller Luftfartsverket. For å redusere dette problemet er KR-systemet bygget opp på følgende måte.

Når man ønsker å rapportere en hendelse på denne måte, bruker man NFO's KR skjema som er illustrert her. Identifikasjonsdelen med personlige opplysninger fyller man ut så fullstendig som mulig (ikke rapport nr.). Denne delen inneholder den informasjon som blir fjernet fra rapporten før hendelsen eventuelt blir sendt til Luftfartsverket. Resten av skjemaet fyller man også ut så detaljert som mulig. På den andre siden, nederst, er det et blankt felt hvor man kan

beskrive det som har inntruffet, eller skrive om det en har oppdaget.

Så sender man det hele til NFO's tekniske sekretær, som for tiden er Gunnar Johnsen. **Det er viktig å merke seg at han har taushetsplikt.** Han analyserer så rapporten, og hvis han finner det nødvendig vil han kontakte rapportøren for å få mer fullstendig informasjon. Når han har fått godt innsyn i saken fjerner han identitetsdelen av skjemaet, samt all annen informasjon på rapporten som han mener fremdeles kan identifisere rapportøren. Så påfører han identitetsdelen et referansenummer, og sender den tilbake til rapportøren sammen med et nytt skjema.

Dette er en garanti for, og en bekreftelse på at identiteten til rapportøren er fjernet fra resten av rapporten.

Det påførte referansenummeret gir rapportøren en mulighet til å følge utviklingen i saken, hvis han/hun ønsker dette. Rapportøren er den eneste som kjenner referansenummeret i tillegg til teknisk sekretær, og for å få den ønskede informasjon kan han/hun kun oppgi referansenummeret per telefon til teknisk sekretær, uten å behøve å si hvem han eller hun er.

I et lite luftfartssamfunn, som vi har i Norge, kan det være lett å kjenne igjen situasjonene som er beskrevet ut i fra informasjonen som står omhandlet i rapporten, selv etter at den øverste delen med personlige informasjon er fjernet. Derfor blir den de-identifiserte rapporten i neste trinnet behandlet i NFO's sekretariat. Her vurderer man om identifisering av rapportøren fremdeles er mulig. Hvis dette er tilfellet blir rapporten makulert. Hvis rapportøren kontakter teknisk sekretær i et slikt tilfelle, får han/hun tilbakemelding om at rapporten er makulert, samt årsaken til dette. Vi mener dette er en bedre løsning enn å risikere å avsløre rapportøren. Hvis

dette skulle skje mister vedkommende troen på systemet. Når en rapport er klarert for publikasjon av NFO's Sekretariat blir den sendt til Luftfartsverket.

NFOs KR-skjema blir sendt ut til alle medlemmene, og skal plasseres i NFO-permen.

Til slutt litt informasjon om KR systemer ellers i verden. Det første system ble opprettet i USA i 1976 og heter Aviation Safety Reporting System (ASRS). Her er det interessant å merke seg at en tredjedel av rapportene som ble sendt inn til ASRS handlet om tekniske problemer på fly. I England har man Confidential Human Factors Incident Reporting Programme (CHIRP) som ble etablert i 1983. CHIRP ble i fjor utvidet og inkluderer nå også rapporter fra flyteknikere. Tidligere var den kun for piloter og flygeledere. Man innså imidlertid at det også var et stort rapporteringspotensial i det flytekniske miljøet. Videre finnes Confidential Aviation Safety Reporting System (CASRP) i Canada, etablert i 1986. Australia har Confidential Aviation Incident Reporting System (CAIR) fra 1989. Dette systemet påviste at kun 12 % av hendelsene ble rapportert gjennom Australias M.O.R. system! I Sør Afrika har de HAZard REPorting system (HAZREP) fra 1993, og i Tyskland ble det opprettet et system i 1994 som er kalt European Confidential Aviation Reporting (EUCARE).

De fleste av disse systemene fungerer og har blitt en suksess. De er med på å bidra til en sikrere luftfart.

Hvis du ønsker mer detaljert informasjon om KR kan du lese mine artikler i **INFO** nr. 1/94 og 4/94, eller du kan ta kontakt med meg.

Pieter Doyer
NFO avd. Braathens SAFE, og medlem i
NFOs Teknisk Utvalg.

På pressekonferanse med Airbus

Torsdag 5. februar inviterte Airbus Industrie til pressekonferanse på SAS Scandinavia Hotel i Oslo. Colin Eavans – Marketing Director, Paul Mason – Vice President Commercial, og David Voskuhl – Manager Press Relations ønsket velkommen til en gjennomgang av Airbus Industrie sitt produktspekter og planer for fremtiden.

1997 har vært et rekordår for Airbus. Selskapet som feiret 25 års jubileum i fjor, kunne notere den største ordreinngangen noensinne. Hele 671 nye fly til 55 kunder ble bestilt i fjor. Dette utgjør en omsetningsverdi på utrolige 44.2 millioner US\$. Omsetningen økte med 50% og 182 nye fly forlot fabrikken som planlagt i 1997. Verdien av disse leveransene utgjorde 11.6 milliarder US\$. Opp fra 8.8 millioner US\$ i 1996. For å greie den økte ordreinngangen planlegger man å øke produksjonen med ytterligere 30% i år. INFO red. spurte om hvordan Airbus har greid å unngå de produksjonsproblemene som f.eks. Boeing nå opplever i USA. Som svar fikk jeg at Airbus har en annen bedriftskultur en den man har hos Boeing. Airbus ansetter ikke 10.000 medarbeidere den ene dagen og sparkes 15.000 den neste. Selskapet tar vare på sine ansatte. Ansettelsestrygghet er en god plattform for en god produksjon.



Airbus A320 er den flytypen som øker salget raskest i hele verden. Avtalen med Iberia om salg av 76 fly i A320 familien er den største som Airbus noen gang har fått i fra et enkelt flyselskap i Europa. Leveransene skal starte i 1999, og kommer som et supplement til Iberia sine 22 A320 – seks A340 og 8 A300 fly.

Man var flinke til å trekke frem fordelene med en A340 kontra en B777. Blant annet slapp man å operere under ETOPS reglementet. Flyet kunne ferjeflys hjem på tre motorer og setekonfigureringen var bedre på A340 enn på B777. På spørsmål

om hvordan maintenance costs var på 340 kontra B777 fikk jeg et noe svevende svar om at A340 nok var billigere.

Det er imponerende at A340-500 kan fly Oslo - Sydney nonstop. Pr. i dag har Airbus solgt 100 opsjoner av A340-500 og 600. Man håpet selvfølgelig at SAS ville bli å finne på kundelisten i løpet av året.

A3XX. Superjumboen er i ferd med å bli en realitet. 20 større flyselskaper er med i en Study Group, som vurderer muligheten for kjøp av denne flytypen. Av de mest interesserte er British Airways og Federal Express. Flyet er planlagt å bygges i to versjoner. En -100 og en -200, med henholdsvis 555 og 656 seter. A3XX vil også kunne bli å få i en combi versjon, med passasjer på upper deck og cargo på lower og i bulk. I løpet av høsten 98- våren 99, vil en endelig beslutning om bygging bli tatt. Airbus selv hadde stor tro på prosjektet.

Målet om å ha 50% markedsandel innen år 2002 ser ut til å kunne nås. Airbus sine resultater etter bare 25 år i markedet er imponerende. Det skal bli spennende å se på hvilket valg SAS gjør når det gjelder ny langdistansemaskin. At Airbus er et godt produkt hersker det ingen tvil om.

Knut



Hvorfor er arbeidsmiljøet så dårlig?

Den ene arbeidklimaundersøkelsen avløser den neste i vårt firma. Felles for alle er at de avslører et svært dårlig arbeidsklima stort sett over hele linjen. Hvorfor blir det slik? I utgangspunktet har vi alle muligheter til å få til et bra arbeidsklima. Vi har et utfordrende arbeid. To arbeidsdager er sjelden like. Vi har lite med rutinearbeid og et stort ansvar. Samholdet og arbeidsmiljøet oss gutta imellom er svært bra. Som skiftarbeidere blir man en slags pariakaste som faller utenfor i mange sosiale sammenhenger. Mange søker og har sitt sosiale nettverk blant kollegaer. Med andre ord; i produksjonsleddet holder vi sammen og støtter hverandre.

Underbudsjettering

Hvorfor ligger vi da på jumboplass i arbeidsklimaundersøkelsen (PULS). Jeg har fundert en del på dette. Hovedårsaken slik jeg ser det ligger i en elendig personalpolitikk og en bevisst underbudsjettering. Kravene i de enkelte budsjettene ligger som et kvelende teppe over hele virksomheten. Teknisk Divisjon (og sikkert de andre også) har fått budsjetter som ikke er til å leve med. Det finnes ikke slingringsmonn og i alle fall ikke noe rom for sosiale aktiviteter. Jeg er så heldig at jeg fikk med meg Janne Carlson perioden i SAS. Det er de artigste årene jeg har hatt i firmaet. Da ble vi satt pris på i både ord og gjerning. Vi jobbet som løver for å holde flyene på rute og det var gøy. Slik er det ikke i dag. Hva var det Janne Carlson gjorde som våre ledere ikke gjør i dag. Han ga rom i budsjettene for sosiale tiltak og arrangementer. Vi hadde hangarfest, vi var på teater, vi ble invitert på båtturer osv. Vi følte oss satt pris på. Den kostnaden Janne Carlson la i oss, fikk han igjen i mangfold i form av høy produktivitet. De ansatte var fornøyd og ikke minst våre kunder var fornøyd. I dag føler jeg mer at jeg er en utgiftspost enn en ressurs. Her mangler vår nåværende ledelse gangsyn. Vi ansatte er ikke prioritert.

Mot Gardermoen med lik i lasten

Når det gjelder elendig personalpolitikk får jeg konsentrere den om Norge, da jeg ikke kjenner til hvordan det fungerer i Sverige og Danmark. Nylig var jeg på et møte hvor personalsjefen var innkalt for å svare på spørsmål vedrørende tilrettelegging for de ansatte vedrørende flytting til Gardermoen. Det var spesielt mulighetene for å kunne overnatte, alternativt kunne få sove ut etter nattskift før man satte seg i bilen og kjørte hjem, vi ønsket å se på. **Svaret var nei.**

Dernest kom spørsmålet om det var mulig å få låne lastebil av SAS for de som ønsket å flytte til Gardermoen.

Svaret var nei, med mindre man jobbet i transportavdelingen.

Om man da kanskje heller kunne få leid en flyttebil på SAS sin regning?

Svaret var nei.

Om SAS hadde tenkt å subsidiere merkostnader ved arbeidsreiser til Gardermoen?

Svaret var nei, men vi har fått motorvarmere.

Om SAS kunne tenke seg å dekke meglerhonorarer eller yte økonomisk bistand til de som ønsket å flytte til Gardermoen.

Svaret var nei.

SAS håper at flest mulig blir med til Gardermoen, men det må ikke koste SAS noe. Med en så defensiv og negativ holdning vil det bare fyre opp under strømmen av teknisk personell som slutter. SAS gambler og utsiktene for å tape er store. Har vi råd til dette? I enhver annen bedrift ville man ha lagt forholdene til rette for å få med seg nøkkelpersonellet sitt. Det er kanskje ikke så rart at PULS undersøkelsene avslører dårlig arbeidsmiljø og manglende tillit til vår ledelse. Hva slags personalpolitikk er dette?

Kompetanse verd millioner slutter

Pr. i dag slutter det eller går over i annen stilling i gjennomsnittlig 1,5 teknikere/mekanikere i måneden bare i Traffic Related Maintenance (TRM) i Norge. I Heavy Maintenance er det enda fler. Bedriften har selv regnet ut at gjennomsnittsteknikeren har blitt påkostet 1 million kroner i kurs og opplæring. Hvis vi regner med at 10 teknikere slutter i året, så taper bedriften kompetanse for 10 millioner pr. år. Har vi råd til å tape dette? Problem nummer to er at det tar minimum syv år å utdanne en ny tekniker fra scratch.

Nye skiftplaner

Vi har i TRM-Oslo vært igjennom en prosess med utarbeidelse av nye skiftplaner, hvor vi har økt nattproduksjonen med 18%. Teknisk ledelse har her kjørt et plettfritt løp. Informasjon og samarbeid med foreningene har vært etter læreboka. Partene var også enige om at vår ferieordning med en vakt mot en feriedag skulle ligge fast. Dette var det faktisk enighet om helt til topps i teknisk divisjon. Dette syntes ikke personalavdelingen noe om. (De har aldri likt denne avtalen). Derfor forlangte de at vi på 12 timersvakter skulle bruke 1,5 feriedag. Siden personal er den sterke parten ble det slik. Ser personalledelsen en mulighet til å tyne oss, vri litt til ut av oss, så gjør de det. Man blir ikke spesielt motivert av dette.

Timingen er forferdelig gal. Den eneste muligheten vi har til å ta igjen er å komme med noen saftige krav under de lokale lønnsforhandlingene til høsten. Det er ikke rart at vi reagerer som vi gjør. Det er enkel psykologi. Lønnsavtalen løper for øvrig ut 1. oktober. Hvis vår personalavdeling fortsetter på samme kurs mot Gardermoen, så vil det være nærmest uunngåelig at høstens lokale lønnsforhandlinger ender i konflikt.

Knut



Mange SAS-mekanikere sier opp

SAS på Fornebu opplever en strøm av oppsigelser fra bakkeansatte. Én av fem flymekanikere, over 70 mann, slutter eller er usikre på om de vil bli med til Gardermoen.

CATO GUHNFELDT

Oppsigelsene fra bakkeansatte i SAS, særlig innen tungt flyvedlikehold, kommer stadig tettere i forkant av flytting til hovedflyplassen. Også i Braathens SAFE slutter flere enn normalt.

Det er en jevn strøm av SAS-ansatte som sier opp,

særlig blant flymekanikere, bekrefter leder Alan Lote i Flyarbeidernes Forening.

I tillegg forteller flere at de vil si opp så snart de får en annen jobb. Hovedgrunnen er reisetiden tur-retur Gardermoen, med årlige merutgifter opp mot 20 000 kroner, samt sosiale hensyn. Mange vil heller gå ned i lønn enn å flytte.

Én av fem

Av 340 SAS-ansatte innen tungt vedlikehold oppgir hele 21 prosent at de vil slutte eller at de er usikre på om de vil la seg overføre til Gardermoen.

Vel 11 prosent sier de vil slutte, mens ti prosent sier de er usikre på om de vil følge med til Gardermoen, opplyser personalkon-

sulent for tungt vedlikehold i SAS, Terje Kristoffersen.

Flere eldre ansatte ønsker seg førtidspensjonering.

Mange av disse ville fortsatt i arbeidet til de ble 64-65 år hvis de hadde sluppet å flytte fra Fornebu, sier Lote.

Også fra trafikk- og skrankepersonale, rengjøringsfolk og stuere ventner man et økende antall oppsigelser, selv om situasjonen ikke er så alvorlig som på teknisk side.

Vi vil i nærmeste fremtid ha kartlagt situasjonen for de øvrige gruppene, opplyser fungerende personalsjef for bakkeansatte i SAS Cecilie Skarphagen.

De fleste vil følge med til Gardermoen. Trolig vil noen først bestemme seg

til neste år, etter å ha høstet erfaringer med reisetid og utgifter.

Avgangsproblemet er ikke like stort i Braathens SAFE, ettersom dette selskapet har sitt tunge tekniske vedlikehold på Sola.

Vi har en avgang av bakkeansatte på Fornebu som ligger tre-fire prosent over det normale, opplyser personaldirektør Halfdan Haaland i Braathens SAFE.

Blant våre 50-60 teknikere på Fornebu er det ikke noe merkbart frafall. Vi synes ikke situasjonen er alarmerende, men prøver å forberede oss.

Etterspurt

De er en svært så etterspurt arbeidskraft, flymekanikere som slutter i

SAS og Braathens SAFE.

Det er lett å få annet arbeid, f.eks. innenfor mekanisk industri, vedlikehold og systemstyring, bekrefter Kristoffersen.

En erfaren flymekaniker har høy status. Det er forøvrig illustrerende at over 75 prosent av SAS-mekanikere som har sluttet på Fornebu de siste to årene, har bodd vest for Lysaker.

Det er ikke lett å få tak i godt kvalifiserte flymekanikere. Siden i fjor sommer har SAS forsøkt å overtale svenske flymekanikere på Arlanda til å flytte til Gardermoen. Man har lokket med både flyttestøtte og hjelp til bolig. Så langt har bare 5-10 svensker signalisert at de kan tenke seg å bli «norske» flymekanikere.



SKILLER LAG: Flymekanikere ved tungt flyvedlikehold i SAS på Fornebu velger ulik vei: Vidar Øverli (t.v.) blir ikke med til ny hovedflyplass, og slutter i SAS om en måned. Tom Inge Solvang flytter etter, og gleder seg til ny innsats på Gardermoen. FOTO: JOHN MYHRE

Kolleger skilles av hovedflyplassen

Hovedflyplassen på Gardermoen gjør at to flymekanikerkolleger skiller lag.

Vidar Øverli (40) slutter i SAS. Tom Inge Solvang (28) blir med flyttelasset til Gardermoen. For begge er avgjørelsen den riktige. Geografi, reisetid, økonomi og livskvalitet har vært nøkkelelementer som har påvirket deres skjebner.

Det er klart det er trist å slutte etter 12 år i SAS, men jeg måtte ta en avgjørelse, sier Øverli.

For meg og min kone var et godt bomiljø, det å beholde barna i skolen, kort sagt livskvalitet, viktigere enn å holde på en arbeidsplass som nå flytter. Skulle jeg ha blitt i SAS, måtte vi ha flyttet etter. Vi gikk til og med på boligvisninger på Jessheim og Dal. Men fant ut at vi har det for godt der vi er.

Øverli regnet med minst 1200 kroner i månedlige transportut-

gifter og opptil to timers reise hver vei i buss til Gardermoen.

Elektromekanikeren Solvang på sin side gjør det Øverli ikke ønsket å gjøre: Flytter etter.

Jeg og min samboer, som også er flymekaniker i SAS, har kjøpt hus på Gjelleråsen i Nittedal som står ferdig i august, forteller Solvang.

Dermed blir det bare 20-25 minutter til jobben. Jeg vil velge bil, med mindre togbilletene ikke overstiger 1 000-1 200 kroner i må-

neden. Jeg ser på Gardermoen som en ny mulighet til å forme arbeidsplassen min selv. Det blir en helt ny organisasjon som jeg gleder meg til å bli del av.

Har så Øverli klart å finne nytt arbeid?

Av tre jobbsøknader fikk jeg tilslag på to. Som flymekaniker har du ingen problemer med å få nytt arbeid. I april begynner jeg som serviceingeniør hos Kværner på Tranby i Lier, forteller han.

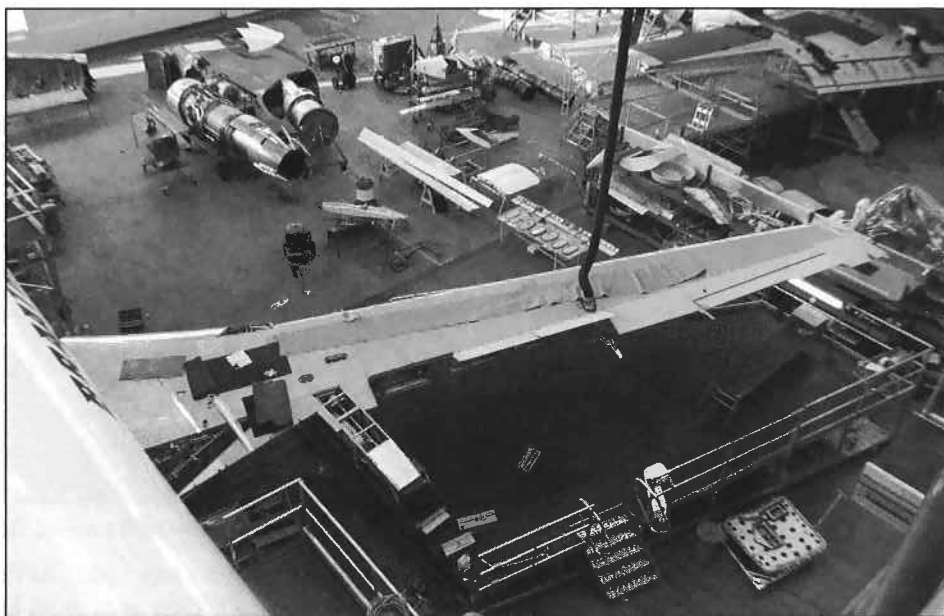
Nytt fra NFO avd. BU

Vi vil starte med å gi en takk til de som har trukket seg ut av styret: Terje Hove, Viggo Iversen, Stig Johansen og John Murray. Vi ønsker de nye velkommen. Disse er: Helge Hatleskog, Roger Prestengshaug, Rod Homlet og Tormod Aunvik. Styret hos oss har slitt med noe uro blant noen få medlemmer og deres syn på overtidsbehandlingen. Dette førte til noen vanskelige situasjoner for det sittende styret. Styret sitter med en god følelse i dag, og mener at seriøsiteten er beholdt. Vi ser Arbeidsmiljøloven som et grunnlag for de fleste avtaler, og dette må også gjelde arbeidstidsbestemmelser.

Vi er nå ledet av en ny teknisk direktør, Harald Rosnes. Vi håper og tror dette kan føre Teknisk Divisjon videre, og at en snart satser slik det er sagt fra de ansatte de siste 3 år. Det "eneste" problemet man nå har, er at det ikke er en mann ledig. Hvor skal man da få eventuelle 50-60 mann fra? Fremdeles er det ingen av gutta på gulvet som har hilst på ham!? Vi hadde tidlig i januar et møte mellom de andre NFO avdelingene (noe amputert), og dette vil vi prøve å få til flere ganger, da det er for lite kontakt mellom flyteknikerne i de forskjellige selskapene.

Ellers har vi skrevet tidligere om FAA auditer og LV besøk. Den interne kvalitetsavdelingen jobber også ganske aktivt. Det vi ser klart og tydelig er at prosedyrebrudd og feil må komme fra "politiet", før en tar skikkelig tak i sakene. Dette synes vi i NFO er synd, og ikke minst tungt. Vi påpeker gang på gang at miljøet lider, trivselen lider, feil blir gjort og vi kommer ikke lenger. Det går bedre nå, men noen har langt igjen.

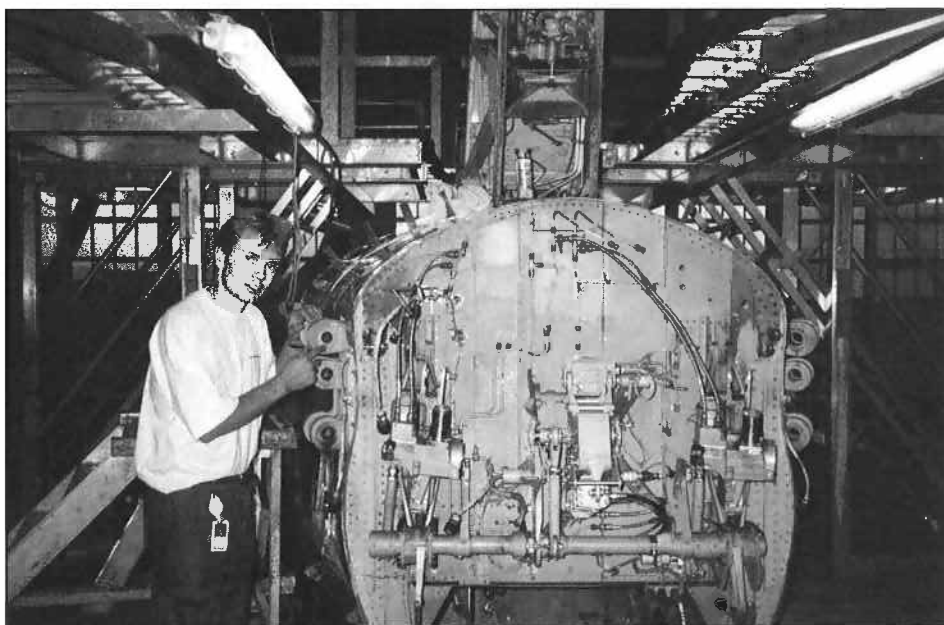
Human Factors i denne sammenhengen er langt fremme. Mange forstår ikke helt hva Human Factors står for. Dette er kort sagt gammel sunn fornuft satt i system. Vi har tenkt å få holdt et foredrag for enkelte av våre ledere og medlemmer på dette området. Noen må fortelle viktigheten av det, og når ledelsen ikke har tid – får vi gjøre det. (Tid er forøvrig bare snakk om prioritering).



B737 i hangaren på Sola.

Boeing 737-700 kursingen pågår for fullt, og nå kjører man i gang -400 kurs også. Det er betenkelig at det er for få som er ferdig med grunnutdannelsen før kurset tar til. Erfaringen på enkelte av kandidatene kan også virke noe tynn. Dette håper vi selskapet ser og er klar over. Innleie av folk sliter vi fortsatt med, og vi begynner nå å stille spørsmål ved hele saken. Det er både billigere og mer effektivt med eget personell, men allikevel

velger en å gå for innleie. En fagarbeider koster kr 400-450,- pr. time, en tekniker koster kr 750-850,-. Dette er kompliserte tall å finne ut av, og det virker som om firmaet ikke har oversikten her. Vi ser på dette som meget urovekkende. Tallene kan imidlertid variere noe, da det er vanskelig å fordele kostnadene. Vi vet at mesteparten av jobbene kan dekkes opp av egne folk med bedre planlegging og styring.



Roger Handeland viser korrosjon i Horisontal Stabilizer-festene. Braathens tekn. div. Sola. (KLM D-check).

Transwede er nå fullt og helt kjøpt opp av Braathens SAFE. Dette synes vi er positivt, selv om det har kommet oss for øre at ansatte i Transwede er blitt sagt opp, og enkelte stillinger overført til Oslo. Dette var ikke spesielt fint gjort. Forøvrig funderer vi litt på om vurderingene rundt vedlikeholdet i Sverige er ferdig. Da tenker vi spesielt på bruken av et eksternt vedlikeholdsfirma kontra eget personell. Slik vi ser det kan nok prioriteringene på Braathens SAFE's fly bli høyere med eget personell.

Generelle prosedyrer på tarmac er også et område hvor vi de siste år har sett en trend. Pilot check, oppstartsprosedyrer med annet personell, refueling av fly og smøring av understell av ikke kvalifisert personell sees også på. Det vi mener er at personellet som utførte disse oppgavene tidligere, nå er frigjort til andre oppgaver, og man har da benyttet annet personell. Opplæringen på disse har vært varierende.

Opplæring av kontrollører er et tema vi også ser på. Dette skulle vel vært ferdig før jul, men vi har ikke sett at firmaet har tatt seg tid til dette. Når det gjelder opplæringen kan vi nevne at brush up/



Rune Fylkesnes og Birger Smedsvik i arbeid. Braathens tekn. div. (KLM D-check).

refresh training også sees på. AFP protokollen vår fra 1997 ser også ut til å ha en virkning. Det blir mange som går på denne i 1998.

I forbindelse med pensjon følger NFO nøye med i pensjonspremiefondsaken. Her kan det se ut som om noen ikke forstår saken. Vi håper det lar seg ordne som det

best kan, selvom det nå er havnet i retten. Synd! Vi avslutter denne gang med å si at vi planlegger et nytt møte med De Unie fra KLM. Og hvis noen har input i forbindelse med lønnsoppgjøret 1998 tas de imot med takk.

Roger Handeland
Formann i NFO avd. Braathens SAFE

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**



THE ETHICS OF FLIGHT

MS&L RRA7, Norway

THE ATTITUDE

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

BRAATHENS SAFE 

ADDS UP TO 737

Nytt fra Widerøe

Så har vi begynt på et nytt år med nye Smuligheter. Julepynten er stuet bort og to tre støvsugerposer med barnåler er brent i ovnen. Juletreet i år var vakkert å se på, men trolig hugget på sommeren engang. Av de 36 juletrær jeg har vært borti, er dette det som har satt rekord i barnåldrøss. Gruer meg til måneder med stikking under føttene.

Vinteren har vært fin til nå, noe som har gitt få kanselleringer og forhåpentligvis penger i kassa. – Faktisk har været vært så bra at jeg ikke har hatt neglebit på føttene før her om dagen. Våknet av en innful østavindskuling som var i ferd med å rive plastplatene av mitt nybygde drivhus. I blanke messingen, med spiker i munnen og med hammer i neven løp jeg ut for å berge det som berges kunne. – Det tok sin tid før jeg ble ferdig og kom meg i hus igjen. Neglebiten var så kraftig at tanken på om naboene hadde sett meg, kom ikke før varme uller hadde døyvet de verste smertene.

Årsmøte ble avholdt 7. januar. Egentlig skulle det vært avholdt den 17., sammen med årsmøtet, men vi måtte fremskynde det grunnet ønske fra sentralstyret. Dette resulterte i et stress uten like som vi ikke vil ha om igjen. Neste årsmøte tenker jeg



Widerøe Dash-8 i en noe uvant positur.

Foto: Jens B. Valdal

vi tar i november en gang. – Møtet gikk fort og greit (som vanlig), takket være innsatsen fra vår sekretær som sydde sammen en bra årsmelding. Det ble valgt to nye medlemmer til styret, samt at det ble foretatt en rokering mellom sekretær- og kasserervervene. Velkommen til de nye og samtidig en stor takk til de to som nå tar en pause. Særlig Rolf, som har sittet i styret i

11 år, unner jeg en (ettårs?) pust i bakken etter alt slitet.

Årsfesten ble holdt den 17., som planlagt, og sammen med PRIFO. I år var festen lagt til den første helga i friuka mi, noe jeg slett ikke hadde noe imot. Godt å ha fri dagen etter en slik begivenhet. Dessverre er det slik, at blir jeg syk så blir jeg nesten alltid syk på torsdag/fredag før friuka. Så også denne gang. – Utgjort! Etter hva jeg hører var festen mer vellykket enn på lenge. Jeg velger å tro at det ikke hadde noe med mitt fravær å gjøre.

Det neste som står på timeplanen er sentralstyremøte den 21., møte den 27. med FL/NHO vedrørende (uenighets) protokoll og representantskapsmøte den 30.

Jeg akter ikke å løpe naken i snøen igjen før representantskapsmøtet er avholdt.

Et godt og sykdomsfritt nyttår ønskes dere alle!



Dash-8 på vei ut av Widerøe-hangaren i Bodø.

Foto: Jens B. Valdal

Jens B. Valdal



For dere som er ekstra flyinteresserte

For deg som er eier av Microsoft Flight Simulator 95/98 og har tilgang på Internett, er dette en utrolig bra side. Her er adressen til "mekka":

<http://www.sol.no/games/flightsim/>.

Her finner du "alt" av fly med norske farger (WF, BU, SK, SC, HS, F-16 ++). Der er også "alle" norske flyplasser, noen med statiske fly på stand, Værnes med ground crew, sjekklister, paneler, lyder m.m. Denne filen heter **norway61.zip**, og her finner du:

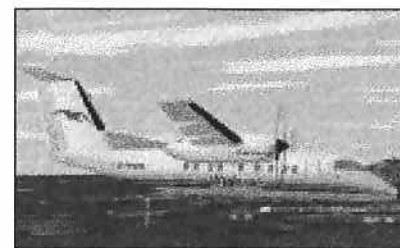
- 82 flyplasser, mange veldig detaljerte
- Alle norske navoids
- Ca. 2500 polygon fjell med texture
- Elver, sjøer, byer, veier, broer og bygninger
- 5000 km kystlinje
- Dekker nå også Svalbard og Bjørnøya
- Alt i alt – et "must" for norske brukere!

Se screen-shots.

En annen interessant side er hjemmesiden til en av våre piloter, som også er en habil mailer. Her er hans adresse:

<http://home.sol.no/~saetherb/>.

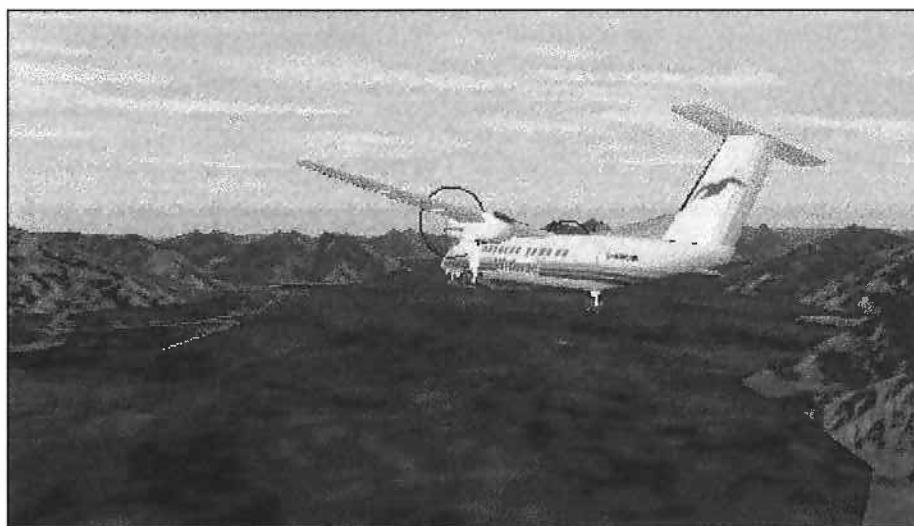
Enda en side for "fly-freaker" er Av-Web; en side som er rask til å oppdatere ting fra flyverdenen, ulykker etc. De sender deg nyheter på e-mail. En må registrere seg hos



DHC 8-100

dem, men det er faktisk gratis!! Her er adressen: <http://www.avweb.com/>.

Hilsen Reidar Carlsen
NFOWF



Widerøe på vei inn mot Helle (Svolvær)



Så ble det Shannon allikevel

Det har vært mye frem og tilbake hvorvidt vi skal ta alt tungt vedlikehold på våre DC9/MD80 selv, eller om vi ble nødt til å sette bort noen av de tyngre sjekkene.

Først ble det flagget for at tungt vedlikehold på alle våre gamle DC9'ere skulle settes ut. Ved å strekke sjekkintervallene så det ut til at vi skulle kunne greie å gjøre sjekkene selv. I det siste har det akkumulert seg opp så mye jobb i Heavy Maintenance at man allikevel har kjøpt slots hos Shannon Aerospace på Irland. Det er snakk om 4 D-sjekker (P8) og 2 P4 sjekker. Med andre ord; fire heloverhalinger og fire midt i livet sjekker, tilsvarende rundt 120.000 arbeidstimer.

50% dyrere å kjøpe ute enn å gjøre jobben selv

SAS hadde i det lengste håpet at vi kunne tatt disse sjekken selv. Hovedårsaken lå i prisbildet. Det er for tiden rådyrt å kjøpe vedlikehold ute på det åpne markedet. Som en av våre ledere uttalte det: "Det var ikke akkurat noe REMA 1000 tilbud vi fikk". Å kjøpe disse sjekkene ble tett opp til 50% dyrere enn om vi hadde gjort jobben selv. Et kjapt regnestykke viser at SAS taper rundt NOK 17 millioner på å sette sjekkene ut til Shannon Aerospace, kontra å gjøre arbeidet selv.

MD80 hjem fra Reno Air

SAS har for tiden fire MD80 fly leaset ut

til Reno Air i USA. Da SAS trenger disse flyene sårt selv, har de kjøpt seg ut av kontrakten. Det betyr at flyene vil komme hjem igjen i løpet av sommeren. Noen av disse skal leveres nullstilt, det vil si gjennomført D-sjekk. Den første står allerede inne til sjekk ved et flyverksted i USA. Der har den stått i elleve uker. Fremdeles er den ikke ferdig. Til sammenligning gjør vi selv denne sjekken på fire uker. Straks flyene kommer hjem skal de inn og bygges om til SAS standard hos Heavy Maintenance på Fornebu. Blant annet skal det inn sliding carpets i lasterommene. Jobbene står i kø og det forventes økt forbruk av overtid.

Knut



**'98-KATALOGEN
ER KOMMET!**



Kun 40 min. til Oslo og 20 min. til Gardermoen.
Naturskjønne omgivelser med egen barnehage og store lekeområder. Kort vei til skole. Vi ønsker både små og store velkommen!



Nes
kommune

TOMTERÅSEN I NES

- en perle på Romerike

Kun 20 min. fra Gardermoen!

NÅ ER BYGGINGEN I GANG!

Tomteråsen II - et område på totalt 230 da, vil bli bygd ut med ca. 120 eneboliger på store tomter.

Første trinn er godt i gang med byggingen, og 18 av de 44 tomtene er allerede solgt. Andre trinn legges nå også ut for salg med ytterligere 14 flotte tomter.

Utbygger: Tomteråsen AS

Tomtenes størrelse er fra 900 til 1150 m²,
og vil koste fra kr 175.000,-.

Ring oss for mer informasjon og visninger!



Gotaasalléen 9, Jessheim. Tlf. 63 97 05 05

Åpent man-ons. 0830 - 1700 Tors til 1900 Fre til 1600

H A M A R I 5 0 A A R



ALLE
TIDERS
BY

HAMAR REGIONEN

ET DEILIG STED Å LEVE !

50

BEHAGELIGE
MINUTTER MED TOG
TIL GARDERMOEN

Boliger og tomter, skoler og utdanning, kultur og fritid

Ring oss for nærmere informasjon:

Hamar 62 51 02 39 / mobil 90 77 84 70

Stange 62 57 35 02 - Løten 62 59 30 00

Ringsaker 62 34 91 00



Quality Airport Hotel
Stavanger

- Deres leverandør av hoteltjenester
- Ny, større og moderne konferansesal
- Solakonferansen arrangeres hos oss hvert år
- Førsteklasses mat og service
- Ny 6-hulls golfbane

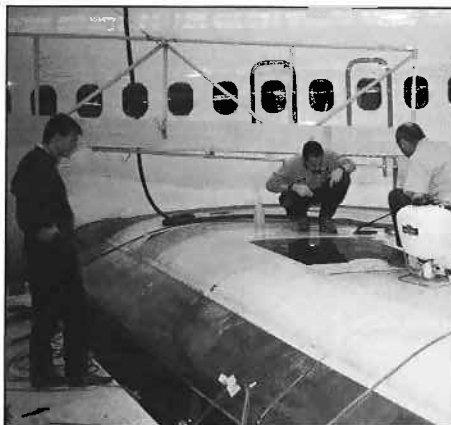


Adresse: Sømmeveien 1, 4055 STAVANGER LUFTHAVN. Tlf. 51 65 66 00 Fax: 51 65 62 15

Heater Blankets igjen

Så prøver vi igjen. For n'ete gang tester vi nå ut en ny versjon av Heater Blankets. Meningen var at alle flyene skulle modifiseres, men prosjektet ble stoppet av vår tekniske ledelse på grunn av mannskaps-mangel i produksjonen. Det skinner også igjennom at man ikke har den store troen på prosjektet. Hver gang vi har modifisert dette systemet, har vi vært nødt til å ta flyene ut av drift i dagevis og vi har hatt tilsvarende mye arbeid. For oss synes dette som bortkastet tid og penger. Like fullt har vår ingeniøravdeling tatt sats for fullt og etablert en prosjektgruppe på seks mann med en styringsgruppe på ytterligere syv mann. Vi får se på det som et sysselsettingstiltak.

Første natten det snedde fikk vi se hva de nye teppene var gode for. Ikke noe sne på teppet. Sneen som smeltet rant bakover og



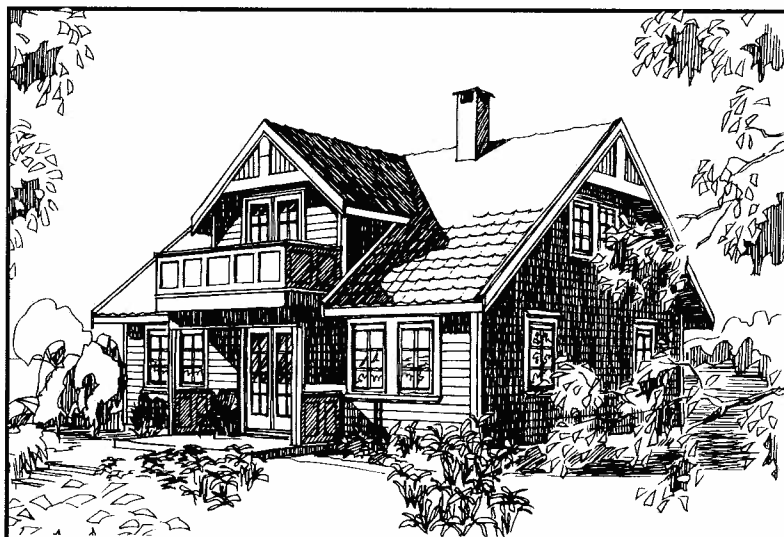
Så prøver vi igjen.

frøs til skikkelig kompakt is bak heater blankets området. To dager senere fikk vi beskjed om at systemet skal deaktiveres ved snøvær. Switch i off. Verre var det at vi samme natten tok en titt oppå vingene på en MD90. Is langsmed hele bakkanten i tankområdet.

MD90 har ikke heater blankets. Her tar man og varmer opp fuelen ved å bruke den til å kjøle motoroljen (oil cooled fuel heater). Den varme fuelen returneres inn på tanken og i løpet av forbausende kort tid har tanken en temperatur på mellom 10 og 20 plussgrader. Ved bakkestopp og snøvær får vi samme is effekten her som på heater blankets, rent bortsett fra at man får problemet i hele vingetankens lengde.

I dette systemet finnes det ingen "av"-bryter. Ryktene om at med MD90 er vi kvitt alle isingsproblemer er i bestefall noe overdrevet. Vi er klar over problemet, og issjekk inngår som en del av teknikerens Pre Departure Check som gjøres før hver avgang. Verre er det ikke.

Knut



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
----------------	------------	-------------	-----



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.

SAS TECHNICAL DIVISION

SAS' tekniske vedlikeholdsbase på Fornebu har ansvaret for det tekniske vedlikehold av mellomdistanseflyene MD80/MD90/DC9 i tillegg til vedlikeholdsarbeider på andre selskapers fly. Vedlikeholdsbasen vil også bli gitt ansvaret for det siste tilskuddet til SAS' flyflåte, Boeing 737-600, som SAS har bestilt i et antall av 41 fly. Første levering av disse blir høsten -98, og deretter fortløpende levering i 4 år fremover. Vedlikeholdsbasen betjener således det største antall MD80/MD90/DC9 og Boeing 737-600 fly i Europa, totalt ca 150 fly.

SAS Technical Division flytter sin virksomhet til Gardermoen oktober -98.

Traffic Related Maintenance, TRM, er en enhet i Technical Division, og er ansvarlig for å utføre det trafikkrelaterte flyvedlikeholdet på en mest mulig ressurs- og kostnadseffektiv måte. Enheten består idag av ca. 450 medarbeidere på landsbasis.

Til vår avdeling i Oslo søker vi

FLYTEKNIKERE/FLYSYSTEMMEKANIKERE

Arbeidsoppgaver:

Trafikkrelatert flyvedlikehold (line/base), dvs. ramptjeneste, feilretting og planlagte flyvedlikeholdsaktiviteter.

Kvalifikasjoner:

FLYTEKNIKERE:

- Inneha ICAO type II-sertifikat/CRS-autorisasjon på en eller flere av flytypene DC9, MD80, MD90, B737, B767, F28.
- God formuleringsevne på engelsk
- Selvstendighet og gode samarbeidsevner.

FLYMEKANIKERE:

- Inneha flyfagbrev.
- Gode tekniske engelskkunnskaper.
- Selvstendighet og gode samarbeidsevner.

Stillingene innebærer skiftarbeid og er plassert i Flyteknikeroverenskomstens/Flyoverenskomstens tariffområde.

Spørsmål vedrørende stillingene rettes til Bjørn Starholm, tlf. 67 59 69 56 eller Turid Rasmussen, tlf. 67 59 76 82.

ARBEIDE PÅ GARDERMOEN??



NOR
eiendom

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

Telefon: 63 98 65 60

Telefax: 63 98 65 40

Besøksadresse: Gotaasalléen 7, 2050 Jessheim

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 Arnes - Tlf.: 63 90 07 90

Ole Jørgen Lystad A/S

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

TILSLUTTET

MESTERHUS

ROMERIKE

Mot bemanningskrise

Økende vekst i trafikken. Flere fly. Lengre tid mellom overhalingene. Betydelig mer tungvindt operasjon på Gardermoen. Introduksjon av ny flytype. Ja, så sier det seg selv at vår arbeidsbelastning vil øke betydelig. Vår tekniske ledelse har også innsett dette og søkt om å få ansette flere folk. Det fikk de ikke lov til. Det var med et nødsrik at man fikk lov til å erstatte de stillingene som står ledige etter folk som har sluttet. Det vil si i overkant av 20 mann.

30.000 timer overtid i fjor

Bare i NFO avd. SAS ble det registrert nær 30.000 timer overtid i 1997. Vi er jo ikke spesielt mange, så det blir noen timer på hver. Bedriften skal ha ros for at de nå har bra rutiner vedrørende søknader om dispensasjoner. etc. Foreningen blir orientert og skal anbefale alle søknader. Ikke alle blir det.

Bare med flyttingen til Gardermoen kunne det dokumenteres at bemanningsbehovet vil øke med 15%.

Vår tekniske ledelse har dokumentert at vår operasjon på Gardermoen vil kreve 15% flere ansatte. På bakgrunn av dette er det søkt om å få utøke bemanningen, men søknaden ble avslått. De fleste oppegående skjønner at dette vil skape problemer i trafikkavviklingen.

170 færre ansatte i ATD

I 1996 gikk produktiviteten ned med 5%.

Det er ikke vanskelig å finne svar på hvorfor. Det mangler motivasjon, og det mangler gnist og arbeidsglede. Jeg har flere ganger hevdet at vi kan ta inn 25% effektivisering hvis bedriften var villige til å investere i arbeidsmiljøet. Det er man ikke. I 1997 har vi i teknisk divisjon hatt en økt effektivitet på 4%. Årsaken er at vi har blitt 170 færre ansatte. Det minner meg om bonden som sparte penger ved å ikke gi for til hesten sin. Han sparte masse penger de første fjorten dagene. Så døde plutselig hesten.

Fare for at vi må parkere fly

Med den bemanningen vi har i dag, utelukker ikke vår planleggingsavdeling at vi når veggen i april-mai. Dette blir tunge måneder vedlikeholdsmessig. Det utelukkes ikke at et, muligens to fly må tas ut av trafikk og parkeres på grunn av manglende vedlikeholdskapasitet.

Det er bestemt at det blir mindre feil på flyene i år

Dette høres utrolig ut. Like fullt er det sant. Våre økonomer har nemlig funnet ut at det blir mindre feil på flyene i år enn det var i fjor. Normalt ville det være naturlig å tro at jo eldre flyene blir og jo lengre de flyr mellom overhalingene, dessto flere feil vil det oppstå i trafikk. Slik er det bestemt at det ikke er i SAS. Ganske betydelig mindre med feil blir det i år. Så mange at vi kan redusere antall stillinger. På papiret trenger vi derfor ikke flere folk.

60 mann på kurs fra 16. februar

16. februar forsvant 60 teknikere i TRM på 5 ukers kurs. Det har vært tilløp til lettere panikk i leiren vedrørende sertifikatkursene på den nye B737. Vi er mildt sagt på "hæla". Årsakene har vært mange, men det har ikke gjort situasjonen bedre at myndighetene underkjente kursprogrammet to ganger. Dertil kommer problemet med å finne fly å ha praksis på. Boeing var villige til å stille et fly til disposisjon. Det takket SAS nei til da vi skal ha en -600 versjon. Ingen vet pr. dato hvor eller når praksisen skal gå. I tillegg til dette har det enda ikke lyktes å få bestilt simulatorplass til oss. Så følg med. Her kan alt skje. Forhåpentligvis er sertifikatene i boks når flyene kommer.

Ferie

På toppen av dette skal vi prøve å få avviklet ferie. Med bedriftens tilbud om en ekstra feriedag for hver ferieuke vi flytter til 1999, har de fleste forbannet seg på at ferien skal de ha i år. Dette "generøse" tilbudet fra vår personalsjef har falt på stengrunn.

Som man ser er det nok av utfordringer som ligger og venter på oss. Vi skal virkelig få kjørt oss fremover. Vi skal gjøre så godt vi kan, med de ressursene vi har.

Knut



Braathens SAFE - Teknisk Divisjon søker nye medarbeidere

Oppdragsmengden ved Teknisk Divisjon øker og vi har behov for nye medarbeidere innen fly (base og line), motor og komponent.

Fly (base)

Flysystem, Flystruktur, Flyinteriør- og utstyrmekanikere og Systemavionikere

Arbeidsoppgaver:

Vedlikehold, reparasjoner og modifikasjoner på B737-300/400/500 og B737-700

Kvalifikasjoner:

Flyteknisk fagbrev eller fagbrev som systemavioniker
Praksis fra flyvedlikehold

For nærmere opplysninger om stillingene, kontakt produksjonssjef-fly T. Gjermundsen, tlf. 51 65 91 50, eller verksmester W. Petterson, tlf. 61 65 91 70

Linjevedlikehold (line) OSL og TRD

**Sertifiserte flyteknikere (ICAO II)/
Flysystemmekanikere**

Arbeidsoppgaver:

Linjevedlikehold av selskapets fly

Kvalifikasjoner:

ICAO type II sertifikat eller fagbrev som flysystemmekaniker

For nærmere opplysninger om stillingene, kontakt driftssjef

H. Øverland, tlf. 51 65 91 40, eller seksjonsleder T. Hilseth, tlf. 51 65 91 43

Motor

Flymotormekanikere

Arbeidsoppgaver:

Vedlikehold og reparasjon av flymotorer av typen CFM56-3

Kvalifikasjoner:

Fagbrev som flymotormekaniker eller tilsvarende
Praksis innen området er ønskelig

Delekontrollører

Arbeidsoppgaver:

Inspisere deler av flymotorer av typen CFM-3

Kvalifikasjoner:

Fagbrev som flymotormekaniker eller tilsvarende
· Min. 2 års erfaring fra arbeid innen fagområdet flymotor/fly
Kjennskap til myndighetsforskrifter (JAR/FAR)
Kjennskap til EDB er en fordel

For nærmere opplysninger om stillingene, kontakt produktlinjeleder K. Galta, tlf. 51 65 91 01

Komponent Komponentavioniker

Arbeidsoppgaver:

Reparasjon og annet vedlikehold av komponenter

Kvalifikasjoner:

Fagbrev som komponentavioniker
Praksis innen området er ønskelig

For nærmere opplysninger om stillingene, kontakt gruppeleder A. Sanne, tlf. 51 65 94 70

For samtlige stillinger gjelder:

Generelle kvalifikasjoner:

Gode engelskkunnskaper
Ordenssans og systematisk legning

Forsikringer:

Pensjonsordning og gruppelevsforsegling i henhold til selskapets regler.

Søknad:

Skriftlig søknad med kopier av attester og vitnemål, som ikke returneres, sendes til Braathens SAFE, Personalavdelingen, Postboks 504, 4055 Stavanger Lufthavn.

Braathens SAFE er det største flyselskap på norske ruter og har et økende antall ruteflyvninger til utlandet i tillegg til charter-flyvninger. Selskapet har opptil 300 flyavganger daglig. Totalt fløy 5,4 millioner passasjerer med Braathens SAFE i 1996.

Braathens SAFE går inn i en allianse med KLM og vil utvide sin internasjonale aktivitet. Selskapets filosofi bygger på effektivitet, service og vennlighet gjennomført med god kvalitet og lønnsomhet. Vi er stolte av å ha et meget godt arbeidsmiljø med 3.500 ansatte.

BRAATHENS SAFE

Vi har hørt at...

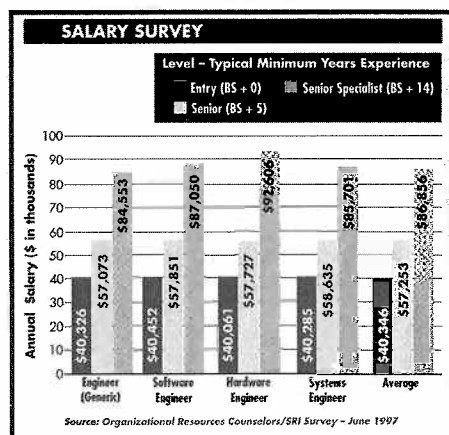
Mærsk nekter å motta sin første next generation 737

Mærsk har forlangt at hudplater og spant må byttes ut på deres første bestilling av next generation B737. Arbeidet som er utført holder ikke mål i følge Mærsk. Ovale naglehull og hudplater hvor etseprosessen ved en feiltagelse ikke har blitt stoppet, skal være noe av årsaken til leveringsnekten.



MD95 blir Boeing 717

Etter sammenslåingen av McDonnell Douglas og Boeing, har det nye konsernet valgt å døpe om MD95 til B-717. Produksjonen av det første leveringsklare B-717 startet nylig hos Douglas Production Division i Long Beach California. Mottaker er Air Trans som har bestilt 50 stk., med opsjon på ytterligere 50. Air Trans er bygget på restene av Valu Jet.



Sterk lønnsvekst for flyteknikere i USA

Organizational Resources Counselors har foretatt en undersøkelse blant de ti største flyselskapene i USA vedrørende lønnsutviklingen for flyteknikere de siste to årene. Den viser at den gjennomsnittlige

lønnutviklingen innen denne gruppen har vært på 16%. Det er betydelig over gjennomsnittet i USA og gjenspeiler bare mangelen på kvalifisert arbeidskraft i flyindustrien i USA, ifølge ORC.



Første tur for ny Dash 8-400

31. januar lettet den første modellen av den nye de Havilland Dash 8-400. Dette er en forlenget versjon av de Dash-8 maskinene Widerøe opererer i dag. Flyet skal ta 70 passasjerer, som er 24 fler enn dagens -300. Flyet vil bli utstyrt med to Pratt & Whitney Canada, PW150A motorer. Testcrewet konkluderte med at flyet oppførte seg eksemplarisk. I dag har Bombardier 25 faste bestillinger på typen, hvorav SAS har den største bestillingen.

KLM/Northwest Airline of the Year

Prestisjetunge Air Transport World har utnevnt alliansen KLM/Northwest til Airline of the Year.



Begrunnelsen for dette er det banebrytende arbeidet denne første kommersielle alliansen innenfor sivil luftfart har skapt. I tillegg har Northwest snudd fra konkursens rand i 1993 til et av de best drevne med et solid overskudd i 1997.

Havarirapporten ferdig

Havarirapporten etter at en motor på en MD-88 fra Delta Airlines disintegreerte og deler fra motoren drepte to passasjerer og skadet to andre hardt, er nå ferdig. Årsaken var en produksjonsfeil fra Volvo Aeroengine. Feilen ble ikke oppdaget i kontrollprosessen. Heller ikke teknikere hos Delta fant feilen, som var fullt mulig å oppdage.

100 millioner passasjerer

Delta Airline ble det første selskapet i verden til å transportere over 100 millioner passasjerer på et år. Hele 103,3 millioner passasjerer fraktet selskapet i fjor. Det er 23 % fler enn nummer to på listen, som er United Airlines med 84,2 millioner.

Ny flap pos. transmittere til DC9

De gamle flap position transmitterne volder oss teknikere stadig hodebry. Nå har Rosemount Aerospace fått godkjent en elektronisk utgave, som ifølge fabrikanten reduserer antall feil med 75 %.

De nye modellene virker etter "Plug and Play" metoden, og det skal ikke være nødvendig med noen justering eller kalibrering.

Breakdown of operating costs

Input	N. America	Europe	Asia
Labor	32.5%	32.5%	20.0%
Fuel	11.2	9.2	12.6
Capital	17.1	13.1	15.3
Materials	39.2	45.2	52.1

SOURCE: Winning Airlines: Productivity and Cost Competitiveness of the World's Airlines.

Lønnskostnadene lik i USA og Europa

Dette viser en nylig foretatt undersøkelse. Lønnsnivået i USA har tatt seg opp, og den lønnsfordelen amerikanske flyselskaper hadde tidligere kontra sine europeiske konkurrenter, er tapt. Lønnskostnader utgjør nå på 32,5 % for flyselskapene både i USA og Europa. Billigst er det i Asia, hvor lønnskostnadene utgjør 20 % av de samlede utgiftene.

European airline traffic

	November, 1997		November, 1996		Load factor (%)	+/- 1996
	RPKs (billions)	% chg. 1996	ASKs (billions)	% chg. 1996		
BA	8.1	3.6	12.2	8.0	66.1	-2.8
KLM	4.3	9.8	5.8	7.0	74.3	+1.9
SAS	1.6	7.1	2.6	2.9	62.8	+2.4

SOURCE: Airline reports.

1997 Orders

Boeing 1997 "gross" orders*

Model	Total units	Announced value (bil.)
737	320	\$14.4
747	37	6.1
757	45	3.0
767	98	10.6
777	51	6.9
MD-11	11	1.5
MD-80	6	0.3
Total	568	\$42.8

*Excludes 66 cancellations and/or conversions to other models.
SOURCE: Boeing

Airbus 1997 orderst†

Model	Total units
A319	240
A320	74
A321	50
A310-300	1
A330-600R	6
A330	64
A340	25
Total	460

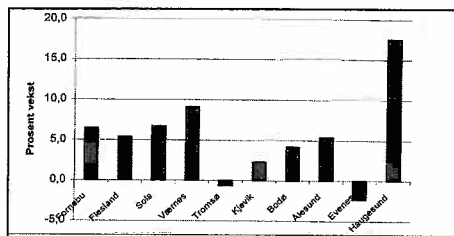
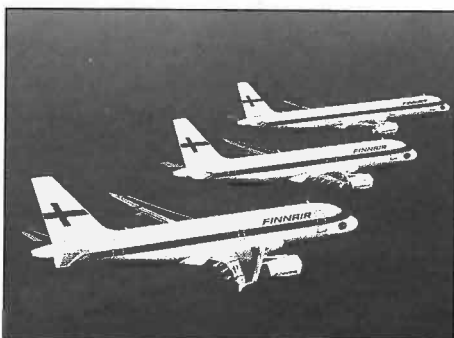
†Excludes 211 commitments for which contract purchase agreements are pending.
SOURCE: Airbus

1997 rekordår i antall bestillinger av nye fly

1997 var et rekordår når det gjelder bestillinger av nye fly. Bare Boeing og Airbus fikk alene inn bestillinger på 1028 nye fly. Både Boeing og Airbus regner med færre bestillinger i 1998, mest fordi den økonomiske krisen i Asia helt vil stagnere videre investeringer på dette området.

Finnair kjøper Airbus

Finnair, som har vært en trofast kunde hos McDonnell Douglas, har bestemt seg for å konvertere til Airbus. Selskapet har lagt inn bestilling på 9 fly i A320-familien, med en opsjon på ytterligere 12.



Flytrafikken stagnerer i nord

Dette viser luftfartsverkets statistikk over trafikktviklingen i Norge. Mens trafikkveksten er sterk i resten av landet, vises tegn til stagnasjon i trafikkveksten i nord.

50 år siden Braathens SAFE flyttet teknisk vedlikehold fra Gardermoen til Sola

16. februar 1998 var det 50 år siden Braathens SAFE flyttet sitt tekniske vedlikehold fra Gardermoen til Sola. Dette ble feiret med bløtkake på Sola nylig. Det er litt av en utvikling selskapet har gått igjennom fra en brakketilværelse på Gardermoen, til topp moderne lokaliteter på Sola.

Braathens SAFE overtar resten av Transwede

Braathens SAFE har brukt sin opsjonsrett og kjøpt de resterende aksjene i Transwede. Fritidsräsogruppen har lenge ønsket å kvitte seg med tapsbringende Transwede. Selskapet har påført sine eiere et tap på nærmere en milliard kroner. Braathens SAFE kjøpte de første 50 % av Transwede for en krone. Den resterende aksjeposten som selskapet har kjøpt nå antas å ha kostet rundt ti millioner. Selskapet opererer i dag med fire stk. Fokker F-100 og to stk. Boeing B737-300.

Lovforslag mot aldersdiskriminering

Myndighetene i Nederland har fremmet et lovforslag som forbyr diskriminering basert på alder. En undersøkelse har vist at et stort antall bedrifter i Nederland har satt en øvre aldersgrense for inntak av ansatte. I følge lovforslaget skal kun bedrifter hvor store deler av de ansatte allerede er aldrende, kunne påberope seg retten til å dispensere fra loven.

Sterling på banen igjen

Sterling European Airlines har vunnet en

kontrakt på å fly 90.000 skandinaviske turister til Syden i år. Kontrakten er tildelt av den britiske turoperatøren Thompson. I avtalen inngår at Sterling skal betale en større bot til Thompson Travel Group ved hver forsinkelse. Selskapet har snart sluttført sin fornyelse av flyflåten. Inn kommer nye next generation B737. Ut går de aldrende B727. Selskapet eies av Fred Olsen.



Israel lager business jet

25. desember 1997 fløy for første gang Galaxy business jet. Dette er et fly som er konstruert og bygget ved Israel Aircraft Industrie. Flyet ble testflyet fra Ben Gurion International, og testflyver Adi Benaya kunne etter landing slå fast at flyet oppførte seg som forventet. De første leveringene av denne flytypen ventes å finne sted mot slutten av året.

FLS kjøper TEAM Aer Lingus

Danskeide FLS Aerospace ekspanderer sterkt på flyvedlikehold. Nylig ble en intensjonsavtale tegnet med British Airways om vedlikehold av alle selskapets A320 og DC-10. Kontrakten var verd over en halv milliard NOK årlig. For å kunne greie dette har FLS tegnet en intensjonsavtale om å kjøpe opp hele TEAM Air Lingus. Bemanningsmessig er TEAM Aer Lingus i dag større en FLS, men produserer bare halvparten så mye. Med dette oppkjøpet blir FLS den største aktøren innenfor flyvedlikehold i Europa.

Premiair legger ned eget flyvedlikehold

Charterselskapet Premiair har besluttet å sette bort alt sitt tekniske vedlikehold til FLS. Selskapets ansatte vil få tilbud om ansettelse i FLS. Premiair har også vært i kontakt med SAS for om mulig å få SAS til å gjøre mer vedlikehold på selskapets nattstoppende fly på Gardermoen. På grunn av mangel på flyteknisk personell i SAS, har SAS måtte si nei til dette.

For den som blir fløyet til Oslo med livstruende sykdommer, handler det om minutter.

Christensen Gaasland/foto: Yann Akker



* Dokumentert av Hjeltnes COV-19-rådsgivende ingeniørgruppe. En undersøkelse gjennomført på Fornebu er tre ganger så mange som de som er i mot.

Ikke alle gleder seg til en storby uten flyplass.

Hvis rullebanen på Fornebu graves opp er flyplassen tapt for alltid. En dag kan det bety forskjellen mellom liv og død for deg eller dine – uansett hvor i Norge du bor.

Oslo er i ferd med å miste den flyplassen som har gjort Norges hovedstad lett tilgjengelig for oss alle. Meld deg inn i Fornebuaksjonen og vis at dette også betyr noe for deg. Det koster bare 150 kroner. Pengene går uavkortet til arbeidet med å bevare Fornebu som nærflyplass for landets hovedstad.

Fornebuaksjonen er en tverrpolitisk folkebevegelse som allerede har samlet betydelig støtte. Flytter vi hovedflyplassen til Gardermoen og beholder fordelene ved Fornebu, kan det fortsatt drives ambulanseflyging og begrenset ruteflyging på Fornebu til og fra de viktigste byene i Norge og Europa. Ca. 70% av arealet frigjøres til andre formål* og støyen reduseres til et minimum.

Ring 815 33 066 og meld deg inn i Folkeaksjonen for nærflyplass på Fornebu, eller be om mer informasjon.



Fornebuaksjonen, O.H. Bangs vei 17, Postboks 208, 1322 Høvik. Faks: 67 58 28 33. E-mail: fornebu@online.no Hjemmeside: <http://www.sol.no/fornebuaksjonen>



Exxon Turbo Oils



**PRODUCT SUPPORT
MANUFACTURING
RESEARCH**