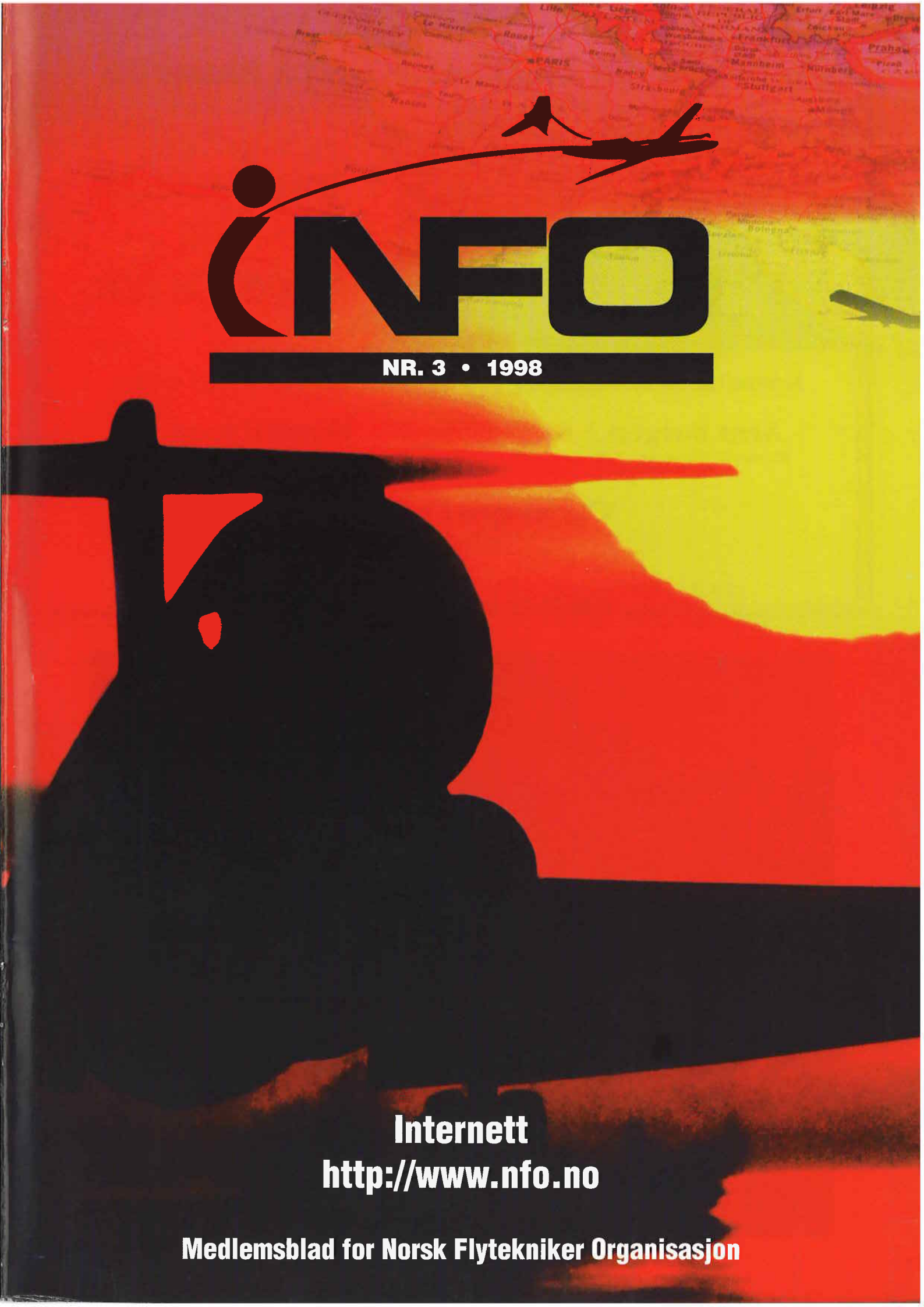




# **iNFO**

**NR. 3 • 1998**

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

**Medlemsblad for Norsk Flytekniker Organisasjon**

Vi bygger ditt **MESTERHUS** på Romerike



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

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

**Arnt Borgen A.S**

Myrvegen 77, 2050 Jessheim v/Industrifeltet  
Tlf.: 63 97 99 15

**Fenstad Bygg AS**

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

**Ole Jørgen Lystad A/S**

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

TILSLUTTET

**MESTERHUS**

ROMERIKE



**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



# norsk flytekniker organisasjon

Postboks 60, 2061 GARDERMOEN. Tlf.: 67 59 06 60. Fax: 67 59 66 88  
Internett: <http://www.nfo.no>. E-mail: [nfo@nfo.no](mailto:nfo@nfo.no)

## SENTRALSTYRET 1998

### Formann:

|                                    |       |             |
|------------------------------------|-------|-------------|
| ROLF DYBWAD                        | Arb.  | 74 84 32 45 |
| Braathens 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-O/3                      | Priv. | 32 85 05 75 |
| Berberissvn. 33 B, 3408 TRANBY |       |             |

### Org.sekretær:

|                          |       |             |
|--------------------------|-------|-------------|
| BJØRN KYRRE LARSEN       | Arb.  | 67 59 68 88 |
| OSLTM-O/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                           |       | <a href="mailto:sgronska@online.no">sgronska@online.no</a> |

### NFO avd. Braathens

|                                  |       |                                                              |
|----------------------------------|-------|--------------------------------------------------------------|
| Pb. 504, 4055 Stavanger lufthavn | Tlf.  | 51 65 93 19                                                  |
|                                  | Fax   | 51 65 94 95                                                  |
|                                  | Mobil | 93 06 46 40                                                  |
| E-mail                           |       | <a href="mailto:nfo.bra@rl.telia.no">nfo.bra@rl.telia.no</a> |

### NFO avd. SAS

|                            |      |                                                                |
|----------------------------|------|----------------------------------------------------------------|
| Pb. 60, 1330 Oslo lufthavn | Tlf. | 67 59 65 45                                                    |
|                            | Fax  | 67 59 66 88                                                    |
| E-mail                     |      | <a href="mailto:SXX003@aft.online.no">SXX003@aft.online.no</a> |

### NFO avd. Widerøe

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

### Styremedlemmer:

|                   |                     |
|-------------------|---------------------|
| Roger Handeland   | Braathens SVG       |
| Bjørn Bråtveit    | Braathens SVG       |
| Jan-Erik Pedersen | Braathens 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 Grønskar, SAS FBU   |
| Avd. Braathens:     | 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. Grønskar         |

**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:  
MD80 tar av i solnedgang.

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

# Formannen har ordet

Nye koster feier best.

Gammelt ordtak, men har det gyldighet hos flyselskapene fortsatt? Jeg tenker nå på et selskap som i disse dager etablerer seg, og som skal konkurrere med SAS og Braathens på de innenriksrutene hvor det er mest passasjerer å hente. Jeg skjønner godt at de ikke starter på Røros eller i Alta. Skummer de fløte og lar de gamle traverne fly der det ikke er inn-tjening? Det ser jo unektelig ut som om de kynisk er ute etter å tjene penger? De kjøper nødvendige tjenester kun når de har absolutt behov for det. Ingen stuere ansatt – trafikkfolk – ingen ground power innkjøpt – hangar?? You name it!

Billig – billig – billig

En fremstiller det som om hele verden kan reise billigere her enn ellers. Her er det ikke snakk om gardin, foran eller bak. Når alle sitter bak kan en jo hive hele tøyflikken og få folk til å tro at de sitter foran.

Dyktig – dyktig – dyktig

Jeg skal vedde en kasse øl på at de ikke melder seg inn i NHO i 1998 og får ryddige tariffavtaler for de få ansatte.

Billig – dyktig – billig

Det vil nå bli så stor overkapasitet hos SAS og Braathens, at hvis en må kansellere en avgang – er det ikke problemer å få passasjerene over på et annet fly.

Gjennomtenkt

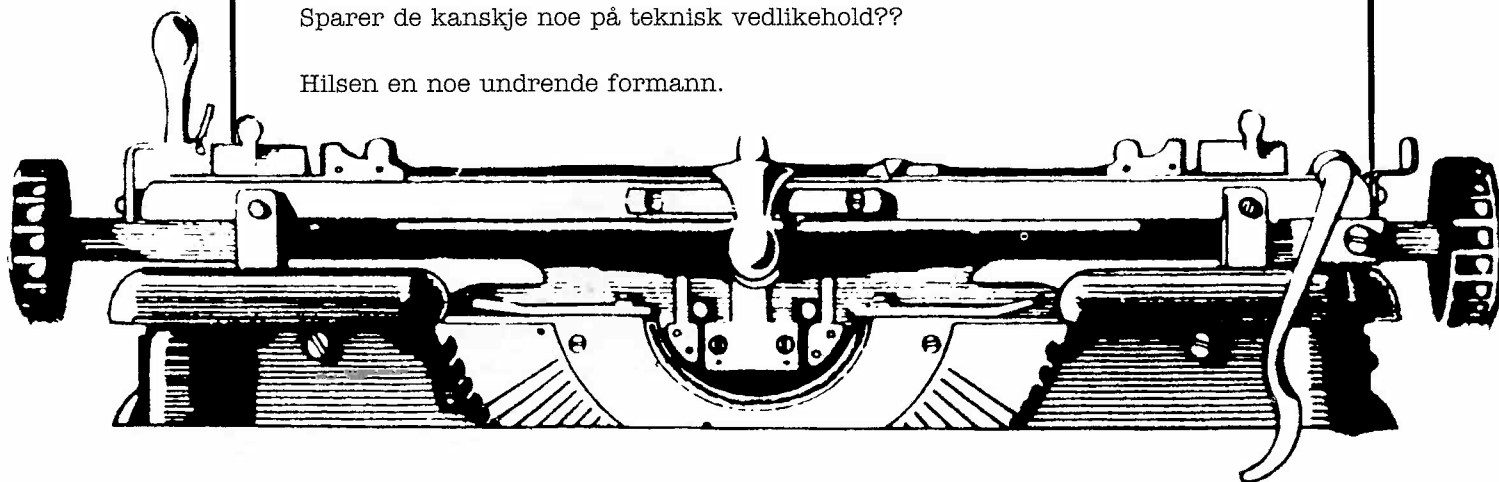
Hva med de som frem til nå har delt det hele seg imellom? De øker antallet flyginger! Det vil si færre passasjerer i hvert fly. Uten å ha gått på Handelsskolen i Bergen, har en kanskje ikke fått de økonomiske læresetningene helt inn, så hos meg er det noe som ikke stemmer med kalkulatoren. Når det blir flere fly som går mellom Oslo og Trondheim (kanskje noe navlebeskuende), er det nå en riktig og fornuftig reaksjon å sette inn flere egne fly?

????

Jeg har forståelse for at dette rotteracet kan kreere noen nye trøndere som skal til Oslo, men dette som nå skjer er det jeg kaller panikk.

Sparer de kanskje noe på teknisk vedlikehold??

Hilsen en noe undrende formann.



# LEDEREN



**S**å er vårens tariffoppgjør over for de fleste. Ord som lønnskalas, rekordoppgjør, historiske lønnstillegg blir brukt om resultatene. Det er ikke noe tvil om at enkelte grupper har fått et meget bra oppgjør i år. For oss flyteknikere gjenstår de lokale lønnsforhandlingene. Før disse er i havn er det umulig å si hvordan vi kommer ut. Forventningene er store og mulighetene er gode. Så langt viser statistikken at gjennomsnittlig lønnsvekst i Norge vil ligge på rundt 8%. Norges Bank er noe mer tilbakeholden ved å antyde en lønnsvekst på rundt 7%. Nesten før blekket har tørket på protokollene kommer den ene rentehevingen etter den andre. Matvareprisene har gått opp med 5,6% hittil i år. Totalt sett har nå renteøkningen spist opp de gjennomsnittlige lønnstilleggene.

Noen har fått mer i tillegg en andre. De som taler mest om moderasjon har sørget for at de selv har fått mest. Nemlig bedriftslederne. Gjennomsnittlig har lederlønningene i norske børsnoterte selskaper steget med 30% siste år. Dagens Næringsliv har gjort en beregning hvor de har kalkulert inn fordelene med gunstige opsjonsavtaler. Da kommer lønnsveksten for ledere opp i 42% for 1997. De er ventet å bli enda høyere i 1998. Sammenlignet med våre ledere kan jeg godt koste på meg litt mode-

rasjon. Jeg kan nøye meg med halvparten. Selv med 20% lønnsvekst i år har jeg vist et enormt måtehold sammenlignet med lederskapet i norske børsnoterte selskaper.

Ikke før er tariffforhandlingene ferdige i moder Norge, før hylekoret er ute og bombarderer streikeretten. Vi har altfor mange streiker i dette landet. Streik er avleggs, og dette må det bli slutt på. Spesielt innenfor offentlig sektor har streikeretten blitt satt under press. Sannheten er at vi i Norge ikke er plaget med spesielt høy streikeaktivitet. Ca. 0.0038% av norske arbeidstakere var i streik i år. Kun et fåtall av arbeidstakerorganisasjonene var i streik. Faktisk fant 99,8% av alle forhandlingene sin løsning uten streik. Likevel signaliserer regjeringen at den vurderer å begrense streikeretten. Planen er å fremme et forslag for Stortinget i løpet av høsten. Det nevnes også at Arbeidsrettsrådets omstridte forslag til ny Arbeidstvistelov er plukket frem fra skuffen. Det er på tide å begrense streikeretten, sier fungerende informasjonssjef i LO, Øyvind T. Hansen til Dagsavisen, Arbeiderbladet. Arbeidsrettsrådets innstilling ligger til behandling i Kommunal- og Regionaldepartementet, bekrefter politisk rådgiver Eva Lian. Det er ingen tvil om at det er sterke krefter igang for å begrense

menneskerettighetene her i landet. Kanskje er streik avleggs, men hva er alternativet? Det finnes ikke. Det er makten som bestemmer lønningene, ikke rettferdigheten. Uten kampmiddel, ingen makt, og arbeidstakerne står igjen som en total taper. Så kan bedriftseierne og lederskapet fortsette å bevilge seg 40% lønnsøkning hvert år. Et sted må de jo hente pengene fra.

Hvis tilbud og etterspørsel skulle regulere lønningene for flyteknikere, så skulle lønnsnivået vårt ligge på rundt en million i året. Det er det Forsvaret og flyselskapene betaler for å leie inn mekanikere for å fylle opp det aktuelle behovet. Stadig flere leies inn. Løselig anslått jobber det mellom 70 og 100 utenlandske flymekanikere i Norge i dag. Behovet er sterkt økende. Det er ikke bare i Norge det er mangel på flymekanikere. Over hele førstesiden på siste utgaven til det meget velrenommerte tidsskriftet Air Transport World står det «MECHANICS WANTED». Det er underskudd på flyteknikere i hele verden. Bransjen har ikke greid å følge opp på utdannessiden. Det er ikke tatt høyde for den veksten man har hatt og fortsatt venter i luftfarten. Konklusjonen på cover up artikkelen er at «There's no question that technicians is a seller's market these days».

Blant kollegaer i et av våre naboland har det lenge vært vanlig å bruke friskiftene til å jobbe utenlands. Lønnen her er firedobbel av hva de får i eget firma. Klart det er attraktivt. Når folk så reiser ut på friskiftene har det vært vanskelig å få dekket opp overtidsbehovet i egen bedrift. Alt overtidsarbeid i det tunge vedlikeholdet til SAS på Fornebu kompenseres nå med 100% overtidsbetaling. Tidligere fikk man dette bare på natt-, søndags- og helligdagsarbeid. Det sier litt om hvor presset man er. I tillegg utbetales alle en bonus på kr 5.000,- hvis flyet blir ferdig på tid. Oppe i dette skal vi igang med lokale lønnsforhandlinger. Får vi ikke til et godt oppgjør i år, så får vi det aldri.

red.

# Å være syk - og å få LOV til å bli bedre!

Artikkelen er hentet fra Ft-posten, nr. 3 april 1998, internbladet til Statens forvaltningstjeneste.

**Noen ganger er vi syke over litt lengre tid. Ikke influensa eller sånne greier som går fort over, men sånn litt mer varige sykdommer, slik at vi går noen uker eller måneder hjemme - og venter på å bli bedre...**

**M**en så er det det, da - at vi skal temme oss: Vi kan jo ikke vise oss ute "på ting" - for da kan jo kollegaer se oss - og arbeidsgiver! - og da vil jo de tenke: "Han er jo ikke syk - han klarer jo å gjøre det og det! - men borte fra arbeidet det er han!". Styggedom!

Vet du hva? Det som gjør meg frisk igjen (av sånne litt langvarige greier), det er å gjøre det som gir MEG glede. Det er å gjøre det som bygger meg opp, det er å delta i livet på områder som nærer meg! Da tar jeg selv ansvar for min egen rehabilitering!

Når du er langvarig syk, så blir du ikke frisk av å mure deg inne. Du blir ikke frisk av ikke å tørre å gå ut på noe gøy. Du blir friskere av å søke dit det er glede. Å gå dit du opplever glede! Når du er belastet av sykdom og er sykemeldt (utendom de tilfellene der du er pålagt fullstendig ro, altså): Så lev!

Gå turer. Gå ut og dans. Vær i naturen. Gå i butikker. Meld deg på et lystbetont kurs. Møt kollegaer. Gå på kino. OG: Kom på jobb! 15 minutter i uken, eller 6 timer i uken. Gå blant kollegaene dine. Sug inn det nærrende fra dem - ikke stresset, men «glad-i-heten» fra dem. Og ta i et tak i 5 minutter hvis DU har lyst. Ikke ellers.

Eller jobb (langsomt) en dag, hvis du har lyst. Kom til lunsjpausen på jobben! Drikk en kopp kaffe/te der. Vit at du ikke er blitt syk med vilje - og at det vet de (de andre, «farlige» som du har vond samvittighet overfor - som ikke er farlige).

Og vit: Dette er et pålegg: DU har selv ansvar for å gjøre det du kan for å bli frisk. Og du er pålagt av arbeidsgiver å gjøre dette ved de metoder som du vet at du kan bli friskere på. Og dine kollegaer vil bli vant til en kultur i bedriften der dette ikke bare er godkjent, men også forventet.



Dette hadde du ikke trodd, nei! Men slik er det. Og slik har også Fylkestyngdekantoret sagt til oss at det bør være. De har gått rundt rundt til arbeidsgivere nå - med dette temaet; kultur på arbeidsteden som gjør at folk tør å gjøre det som skal til for å bli friske - med god samvittighet. Og her er presentasjon av denne kulturen.

God bedring! Med deltakelse i det DU har lyst til.

## TOMTERÅSEN I NES — en perle på Romerike

*Tomteråsen i Nes har en flott beliggenhet nær fri- og turområder, har egne lekeområder og kort vei til skole. Vi ønsker både små og store velkommen!*

Hilsen



Nes  
kommune

Tomteråsen II vil bli bygd ut med ca. 120 eneboliger på store tomter. Tomtene er lagt ut for salg, og byggingen er i gang.

**Utbygger: Tomteråsen AS**

Tomtestørrelser fra 900 til 1150 kvm, og priser fra kr. 181 000.

Ring oss for mer informasjon, visninger m.m.!

(Kjør Rv. 2 mot Årnes, følg skilting mot Gamle Hvam.)



**GLOMMA HUS**

**BOLIGLEVERANDØR**

Gotaasalléen 9, Jessheim. Tlf. 63 94 72 00

# EXXON AVIATION FLUIDS

## Exxon HyJet IV-A<sup>plus</sup> Hydraulic Fluid

### Advantages

- Low Density Fluid
- Excellent Erosion Control
- Superior Rust Protection
- Highly Resistant to Acid Buildup



### Selected List of Approvals

|                     |            |
|---------------------|------------|
| Aerospatiale/Airbus | NSA307110  |
| Boeing              | BMS 3-11   |
| Bombardier/Canadair | CMS564-03  |
| British Aerospace   | BAC.M.333  |
| Gulfstream          | 1159SCH302 |
| Lockheed            | C-34-1224  |
| McDonnell Douglas   | DMS 2014   |

## Exxon Turbo Oils



MIL-L-7808L  
(GRADE 3)



MIL-PRF-23699F (STD)  
DEF STAN 91-101/2



MIL-PRF-23699F (HTS)



DOD-L-85734  
DEF STAN 91-100/2



DEF STAN 91-98/1

### ETO 2197 was specifically formulated . . .

- to provide unsurpassed high temperature performance.
- to be a "fleetwide" oil (engines and accessories).
- to exhibit excellent hydrolytic stability (acid control).
- to provide acceptable color, load, and odor.

# REFORM -94

**Høsten er her og med den følger alltid en tid med mange nye ansikter. Det siktes her spesielt til de som har fått lærlingeplass.**

**D**et som slår oss er det lave nivået de nye lærlingene viser seg å ha når det gjelder de praktiske kunnskapene. Det er ingenting i veien med interessen og engasjementet til den enkelte. Som teknikere må vi bare bli klar over dette og de endringene som har kommet i forbindelse med Reform -94.

Lærlingene må følges opp på en annen måte enn før og dette tar mye mer tid enn tidligere. I tillegg har de ikke samme kunnskap innen teknisk engelsk, mekanisk arbeid generelt og uten arbeidserfaring.

Vi vet ikke om de som har utarbeidet denne

reformen for yrkesopplæringen innen flyfag vet helt hva de har gjort. De lærerne på flymekanikerlinjene undertegnede har snakket med er forferdet.

Lite eller ingenting er bygd i en logisk rekkefølge lenger. Det er altfor lite trening i praktisk flyjobbing. (Hvordan skal man da lære flysikkerhetsholdning?) Elevene er kun tatt inn fra elektro grunnkurs? Dette skaper liten spredning i kompetansen på elevene etter endt skole.

Et tankekors er at veldig få av oss som skal lære de opp er blitt skikkelig informert om endringene i Reform -94. Det er heller ikke

sagt at alle av oss er kompetent til å ta oss av ferske lærlinger.

Selvfølgelig skal vi få det til og vi ønsker lærlingene lykke til, men dette er et tankekors til de som skal lage opplæringsplaner for fremtiden. Det er også et tankekors for flyselskapene og et problem det må tas høyde for å få løst i den enkelte bedrift.

Kanskje ikke så rart at flere lærere har sluttet fordi de føler seg motarbeidet og at det blir for tungt i lengden å bare jobbe i motbakke?

Hilsen Roger Handeland

## 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**

# Per Sætre pensjonist



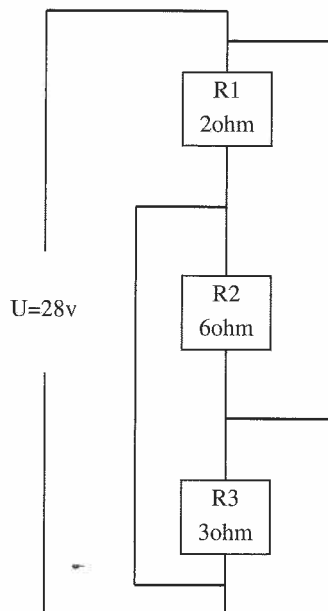
Per Sætre mottar en takk for stor innsats for oss flyteknikere gjennom mange år.

**D**et kom som en overraskelse at Per Sætre var i ferd med å forlate yrkes-skolen på Sogn. Mange av oss har hatt ham som lærer i elektro og avionic og kjenner ham svært godt. Vi ser tilbake på skoletiden som fin og nyttig, mange trivelige minner og nyttige erfaringer. Det er ingen tvil om at de to årene på Sogn yrkes-skole har satt sitt preg på alle oss. Faglig kunnskap, forståelse for faget, reflekterende holdninger og ikke minst lyst til å angripe problemstillinger er noen element som sitter plantet i oss fra skoletiden.

Per Sætre hadde en helt særegen lærerstil med evnen til å trekke inn paralleller fra kjente fysiske elementer. Og ga seg heller ikke før vi alle hadde forstått hans budskap. Hvem husker ikke fremstillingen om drikkefontenen. Denne problemstillingen ble tatt opp etter at vi hadde gjennomgått serie/parallellkoblinger. Spørsmålet var: En drikkefontene med fem hull hvor det spruter ut vann. Hva hender om dere holder fingeren for et av disse hullene? Svaret var enkelt. Det spruter høyere fra de andre hullene. Ja, dette er riktig, men hvorfor??? Vi trodde vi hadde forstått serie og parallellkoblinger for motstand i en elektrisk krets. Alt var gjennomgått og

vi trodde vi hadde alt under kontroll. Men her ble vi altså svar skyldig.

Jeg husker også en annen vrien oppgave. Et av spørsmålene på den første elektro-prøven. Vi var grundig forberedt, tradisjonen tro hadde vi pugget læreboka opp og ned trygge på at dette mestret vi. Hva hendte? Ballongen ble fort punktert da vi sto ovenfor denne oppgaven.



## Beregn strømmen i kretsen

Kun en mann i klassen klarte å løse oppgaven. Etter dette begynte diskusjonen om forskjellen på pugget lærdom og virkelig forståelse. Forståelse gir mulighet for å finne løsninger på problemstillinger som ikke er debattert og belyst tidligere, mens pugget lærdom (formler) har svært begrenset nytteverdi. Klasseromsundervisning og praksis (laboppgaver) fulgte hverandre slik at teorien kunne omsettes til praktiske oppgaver. Dette gav oss nyttige aha-opplevelser.

Per Sætre har lang erfaring på nettopp dette. Han hadde røtter inn i det flytekniske miljøet, og fikk nødvendige tilbakemeldinger fra bransjen. Det flytekniske miljøet er i kontinuerlig forandring. (Teknologi, kravspesifikasjoner, opplæringsmetodikk, vedlikeholdssystemer, utnyttelse av flyflåten, menneskelige faktorer etc). Her må skolen henge med, og skal de klare det må skolen ha nødvendige røtter og være nært knyttet til det tekniske miljøet i flyselskapene. Utdannelsen skal gi grunnlaget for flytekniske sertifikater utgitt av nasjonale myndigheter (Luftfartsverket). For å få dette til er det viktig at skolemiljøet har gode kanaler inn i sivilt operativt flymiljø. Vi hadde absolutt trengt Per Sætre og hans erfaringsdata i dette arbeidet. Det og overta etter ham blir "Nasse Nøff's rolle i Ole Brums fotspor".

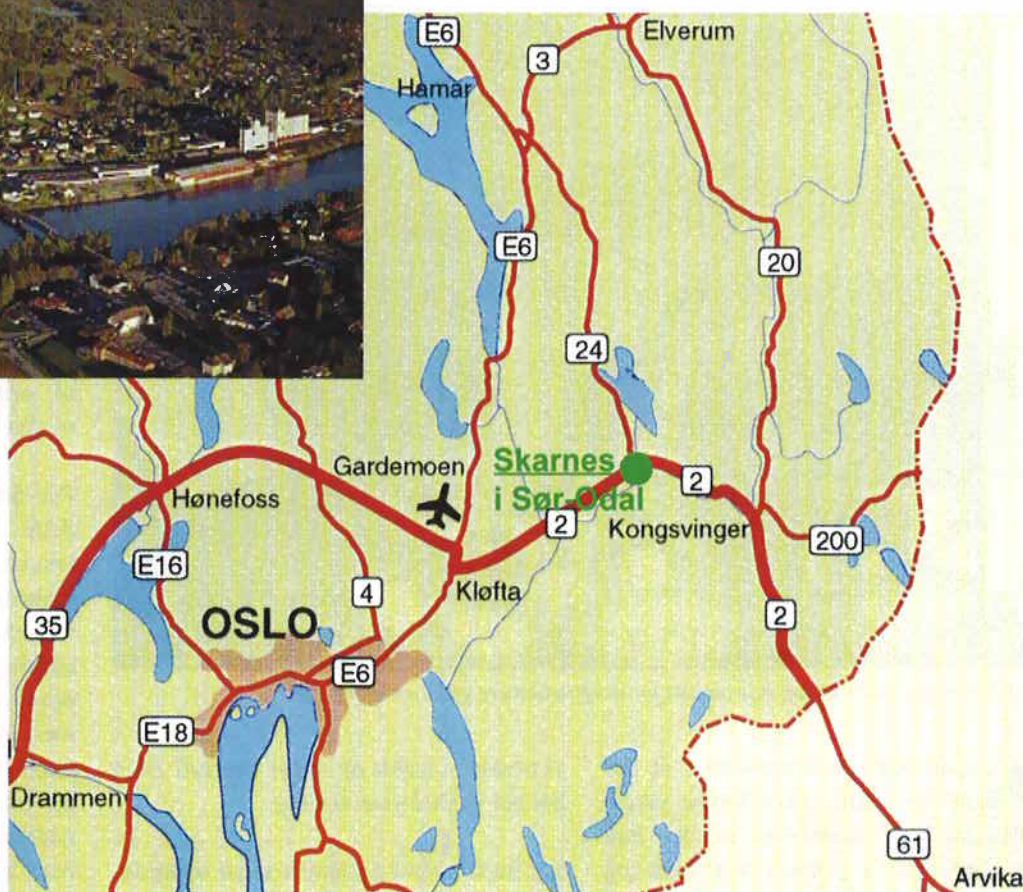
Et enkelt avslutningslag 24. juni 1998. Blomsterbukett og tinnkrus med inngravert tekst "Dette krus kan ikke slukke din kunnskapstørst, men er en liten hilsen fra gode venner i SAS" ble overrakt. Vi ønsker Per Sætre lykke til som pensjonist. Takk til en virkelig dyktig og engasjert lærer. Vi sitter igjen med det inntrykket at du deler filosofens betraktninger: "Belønningen for en god gjerning er å ha utført den".

NFO avdeling SAS  
E. Jenssen



# Sør-Odal

- nærmere enn  
du tror...



## Til Oslo

|                |         |
|----------------|---------|
| Bil            | 55 min. |
| Tog eller buss | 60 min. |
| Avstand        | 75 km.  |

## Til Gardermoen

|              |         |
|--------------|---------|
| Bil          | 40 min. |
| Ekspressbuss | 50 min. |
| Tog          | 70 min. |
| Avstand      | 45 km.  |

**Kollektivtrafikk-tilbudet**  
dekker de fleste behov.

✓ 30 daglige tog-/  
ekspressbuss-avganger  
fra Skarnes til Oslo

✓ 30 daglige tog-/  
ekspressbuss-avganger til  
Gardermoen

- Positiv befolknings-  
utvikling
- Et næringsliv i vekst
- Tilrettelegging for  
telependling

- kort sagt -

**Livskvalitet  
i Sør-Odal**

## Oppvekstmiljø

Et trygt oppvekstmiljø med videregående skole, med trafikksikre skoleveier og et allsidige kulturtilbud bidrar til at så mange liker seg i Sør-Odal.

## Skarnes

I kommunesenteret Skarnes som er det nest største tettstedet i Glåmdals-regionen, finnes det et variert tilbud av varer, tjenester og fritidstilbud for både barn og voksne.

## Boligområder

Kommunen tilbyr attraktive boligområder som omfatter både eneboliger, rekkehus og terrassehus. Tomtepriser fra kr. 50.000,-.

## Ta kontakt for nærmere opplysninger!

Vi inviterer gjerne interesserte til omvisning i kommunen,  
også på lørdag/søndag!

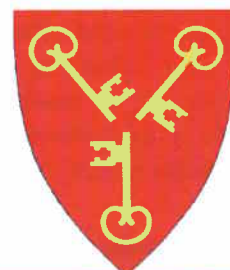
Sør-Odal kommune, 2100 Skarnes

Tlf.: 62 96 83 00

Faks: 62 96 16 69

E-post: [postmottak@sor-odal.kommune.no](mailto:postmottak@sor-odal.kommune.no)

Internett: <http://www.sor-odal.kommune.no>



# «FLYTTE PÅ LANDET»

## (Det bor flere der enn du tror)

### Hamar-tur '97

Onsdag 17. september kl. 09:00 møtte jeg opp på ankomstterminalens bussholdeplass, da Rune Thuv heldigvis var forhindret. Hamar-regionen skulle ha omvisning for flyttekomitéens fagforeninger. Turen startet fra Fornebu med buss, og det ble holdt en uoffisiell konkurranse om Hamar-regionen på vei opp til Gardermoen. Da vi kom dit fikk vi se de nye boligfeltene langs E-6/Mjøsa. Espå, Tangen (25 minutter fra Gardermoen), vestvendt og trivelig. Er man villig til å kjøre helt til Hamar, så er ikke dette mer enn 50 minutter med bil fra Gardermoen. Oddvar Norlie holdt et kåseri om Hedemarkingen i Hamars gamle kino. Der fikk vi litt smøring i form av lett øl og kanapeer.

Etterpå fikk vi en tur med Skibladner, hvor stedets næringsliv holdt foredrag om sine aktiviteter. Har du en kone/mann i IT-bransjen – så er mulighetene store for begge. Dette var et fint opplegg som flere kommuner burde gjennomføre. Hamar har som sagt en mann på terminalkantinen tre dager i uken som fremmer Hamar/Stange regionen ovenfor Fornebus ansatte. Dette har hittil ført 57 familier til regionen. Det er imidlertid et tankekors at ikke flere kommuner satser hardere mot de flyplassansatte, da dette er skattepenger rett i kassa. Hamar er her et godt eksempel. Skjønt Nes er vel ikke langt etter med Tande-P? Det tilfører også friskt blod i befolkningen.

Jeg har flyttet til Hadeland, nærmere bestemt Brandbu, med utsikt til Rands-

fjorden og dens fasiliteter, som er ca. 40 km unna i luftlinje og ca. 30-40 minutter med bil fra Gardermoen når den nye veien blir ferdig. Til Oslo tar det 50-60 minutter. Men hvis jeg hadde blitt med Frank Strype fra Hamar før jeg flyttet, og hadde funnet min "perle" her – kunne det like godt ha gått den veien. Frank sa også på turen at hvis noen familier kunne tenke seg en omvisnings-tur, så stilte han gjerne opp. Så ta kontakt. En ting som Oslofjorden ikke har – det er Skibladner; en flott dame som salte sjølker kan misunne ferskvannsbaderne.

Hilsen en som ble "Hadelending"  
Andreas Sundt

## ROMERIKES NYE BOLIGPERLE

Vi har lagt ut for salg 75 eneboligtomter (800–1300 m<sup>2</sup>) i Lauvåslia i Maura, Nannestad kommune. Priser fra kr. 260.000,-. Tomtene er byggeklare.

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

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

**Visning etter avtale.**

**SALG VED:**

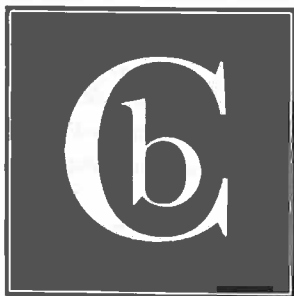


**Eiendom**

**Advokat Bjørn Carlberg**

Trondheimsveien 72, 2040 Kløfta

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



# Farnborough '98

Så var det dags for årets store begivenhet innen flyindustrien. Farnborough Airshow. I år var det 50 år siden det første airshowet på Farnborough ble avholdt. Dette ble markert med en egen utstilling av veteranfly fra årene 1945-1950. Showet i år var større og mer omfangsrikt enn noen gang. Hele 70.000 kvadratmeter med utstillingshaller og 37.000 kvadratmeter med utendørs oppstillingsplasser.

I år var det 1189 utstillere fra 31 land. 169 fly var utstilt, hvorav 25 var på Farnborough for første gang. Arrangørene forventet ca. en halv million besøkende. Undertegnede var invitert over på åpningsdagen mandag 7. september. Med første flyet over på morgenen og siste hjem på kvelden ble det 6 intense timer på stevneplassen. Mandag var fremdeles ikke alle deltagende fly kommet på plass, og det hersket en ganske hektisk stemning på plassen.

I år var første gang rakk jeg ikke over alt. Kanskje jeg begynner å bli gammel. Men så skal det da også litt til å trække seg igjennom 70.000 kvadratmeter med haller og 37.000 kvadratmeter med statiske utstillinger, i tillegg til flyoppvisninger som foregikk omtrent kontinuerlig. Boeing var



*Braathens var representert med en flott stand.*

representert bl.a. med en ny B777-300, malt i 'Thai Airways' farger. Flyets levering var blitt utsatt grunnet vanskeligheter med betalingen pga. den økonomiske krisen i Østen. En halvtime i cockpiten med Boeing sin testpilot var meget interessant. Bl.a. er flyet utstyrt med egne videokameraer, et i hver stabilizer og et under buken. Bildene blir overført til en egen monitor i cockpit, hvor



*B777-300 er større enn du tror.*



pilotene

kan se bedre hvor de takser. Flyet er også utstyrt med et eget maintenance panel bak ryggen til styr-mann. B777-300 er imponerende stort og kan ta maks. 500 passasjerer, men representanten innrømmet at det måtte være japanere. I resten av verden kan den ta rundt 350 passasjerer. Helt bakerst oppunder taket er det sleepere for crew. Thai hadde ikke dette innmontert, og noe sier meg at det må bli trangt.

INFO red. falt helt for et nytt lite helikopter. Et enmannshelikopter som bare veide 100 kg. Det hadde ingen vanlig motor, men to små reaktorer montert i tippene av rotorbladene. Drivstoffet var en blanding av hydrogen peroxide og parafin. Blandingen ble pumpet opp til reaktorene, hvor den ble antent og rotoren begynte å gå rundt. Løfteevnen var 150kg. Kanskje ikke så stort, men nok til å løfte en person. Pris ca. NOK. 150.000,-. Dette hadde vært noe å ha for å komme seg til å fra Gardermoen.

Det er alltid hyggelig å treffe landsmenn på slike show. Braathens SAFE hadde en fin stand som var godt besøkt. Det var faktisk kø av interesserte kunder som ønsket vedlikehold på både skrog og motorer. Produsjonslinjene var fylt opp for halvannet år fremover. Dette vil kreere behov for flere folk, og Braathens SAFE kjører for fullt og tar inn alt de kan av læringer. I tillegg regner man med å måtte ansette et betydelig antall nye mekanikere.

Under det ukelange showet ble det i år notert et rekordstort antall bestillinger av nye fly. Hos Boeing og Airbus ble det

signert avtaler for nærmere 150 milliarder NOK. Boeing tegnet kontrakter på salg av 86 fly med opsjon på ytterligere 16, der i blant 12 bestillinger fra SAS på de større modellene av B737NG, dvs. -700 og -800. KLM tegnet seg som første europeiske kunde av 737-900. Airbus solgte også godt. 79 fly med opsjon på 50 til. Allerede fullbookede ordrebøker ble om mulig enda fullere. Hvor lenge skal disse gode tidene vare? Flyselskapene har jo en tendens til å bestille fly i oppgangstider og motta dem i nedgangstider. Også prisen på nye fly går oppover. Airbus har hevet sine priser med 3% og Boeing med 5%.

Ikke bare de store fabrikantene kunne notere seg for rekordsalg. Segmentet med mellomstore commuter jetfly ser ut til å vær en hiter. Brasilianske Embraer noterte seg for et salg av 100 fly av typen Embraer RJ135 og 145. Bombardeier sa seg godt fornøyd med et salg av 27 nye Regional Jets. Dette er det raskest voksende segmentet i luftfarten i dag.

Til slutt vil jeg få avslutte med en sann historie fra et lignende flyshow noen år tilbake i tid. Tre kollegaer fra Fornebu var på tur med stor T. De hadde dresset seg skikkelig opp og hadde tydeligvis sittet på Business Class. I alle fall var stemningen god. I dress og med rosa stresskoffert toget de rundt på utstillingsområdet. Til slutt kom de til en stand med forskjellig typer raketter utstilt. Dette fanget de tres



I cockpit på B777-300.



Modifisert utgave av MIG 29. India kjøpte 50 stk. under utstillingen.



Det begynner å bli store dimensjoner.

interesse. Nå fikk de ikke den store servicen her og begynte å bli litt irritert på en araber som fikk hele oppmerksomheten. Til slutt tok en av gutta tak i araberens og flyttet han til side. Hvoretter han pekte på den største raketten og spurte: How much for the big one? De ble pent avvist.

Knut Grønscar



# Kriseplan etter personellflukt

Forsvaret snekter nå sammen en krisepakke for å beholde personellet. I oktober reiser fire nyetablerte kriseteam landet rundt for å demme opp for anseflukten blant offiserene.

## IV HEGNA

Siden 1995 har antallet offiserer som er ute i permisjon økt med 54 prosent. De ferskeste 1998-tallene viser at 101 velkvalifiserte befalingsmenn er på perm fra det militære. Luftforsvaret har lest ute med 377, Hæren har 179 mens Sjøforsvaret har 145 ansatte ute i permisjon.

Det er bekymringsfullt høye tall. Det er smertelig for oss når kvalifiserte folk forsvinner ut, sier fungerende sjef for personellstaben i Forsvarets overkommando oberst Jan Smedsrud til Arbeidsposten.

På Forsvarets stabsskole på Akershus snekres det nå sammen en krisepakke. Fire team med toppfolk fra overkommandoen skal besøke 18 forskjellige avdelinger i oktober for å se på situasjonen. Det skal selvsagt være en del av oppgaven å se på mulighetene for å demme opp for anseflukten. Det er smertelig for oss når kvalifiserte folk forsvinner ut, sier fungerende sjef for personellstaben i Forsvarets overkommando oberst Jan Smedsrud til Arbeidsposten.



PERMISJON: 901 velkvalifiserte befalingsmenn er på perm fra det militære. Luftforsvaret har flest ute med 377, Hæren har 179 mens Sjøforsvaret har 145 personer ute i permisjon. FOTO: PER SVENSSON

## Må leie inn flyteknikere fra USA



FORSVINNER: Fenrik Bjørn Andre Johansen slutter som elektrotekniker på Rygge i juni. Ingen overtar. FOTO: ANDREAS IADUM

RYGGE: Fra august kan F-16 og F-5 ved Rygge hovedflystasjon bli satt på bakken. Avdelingen mangler personell, og planen er å leie inn fem amerikanere med en pristapp på fem millioner kroner.

Om kort tid vil hovedflystasjonen ha bare to elektroteknikere til å betjene alle fly på stasjonen. I tillegg er det bare en person som kan vedlikeholde instrumentene. Behovet er fem elektroteknikere og seks instrumentteknikere.

14 flyteknikere har sluttet de to siste årene ved Rygge. Alle er gått ut i sivile stillinger.

Jeg har avtjent pliktjenesten som flytekniker her på Rygge. I juni slutter jeg og begynner i sivil stilling på Kjeller. Grunnen er penger, sier

fenrik Bjørn Andre Johansen.

Forsvarets forum har tidligere skrevet at Luftforsvaret har slitt med personell til mellomsteds vedlikehold av F-16, blant annet på Rygge. Nå betrakter stasjonsledelsen situasjonen rundt mangelen på elektroteknikere som meget kritisk.

Vi må ha hjelp utenfra. Hvis ikke stopper aktiviteten 1. august, sier stabssjef ved Rygge hovedflystasjon, oberstløytnant Jan Hage-lund.

Luftforsvarsstaben har planer om å leie inn fem flyteknikere fra USA for å bistå Rygge i problemene.

Beregningene viser at amerikanerne vil få en årslønn på en million kroner hver, opplyser major Hans Ek, sjef for plan og kontrollstaben ved Rygge hovedflystasjon.

lønn, kompetanseheving og karriere, er lederutvikling, familiepøkk og helsestak.

Smedsrud avviser at man kan snakke om permisjonstak med rekrutteringen. Det er et militært spørsmål, og må altså vurderes.

## Ny streikeparole:

## Det går alltid et fly

Det går alltid et fly, men fra i morgen kan du ikke selv velge hvilket flyselskap du vil benytte. Årsaken er konflikten mellom flyteknikerne og flyselskapene.

De streikende har valgt en utspilert strategi for å ramme flyselskapene, men ikke passasjerene. De vil sørge for at Braathens flyr som normalt fra Bergen mens SAS fra i morges morgen ikke får av gårde en eneste maskin fra Vestlandets hovedstad.

I neste uke er det Braathens tur. SAS kan fortsette som normalt med sine flyvninger fra Trondheim, men torsdag stanser all trafikk med Braathens maskiner fra Værnes.

Samtidig rammes SAS på Sola mens Braathens kan fly som normalt. Allerede ved innledningen av streiken sist torsdag markerte Norsk Flytekniker Organisasjon (NFO) sin strategi ved symbolsk å ta ut en flytekniker i hvert selskap.

Grunnen var at flyvelederne allerede hadde lam-

met all lufttrafikk. En streik blant flyteknikerne ville da ikke hatt noen som helst virkning.

Etter hvert som flytrafikken ble normalisert etter AF-konflikten, innledet så flyteknikerne sine aksjoner for å ramme selskapene mens passasjerene mest mulig går fri.

I tråd med strategien vil flyteknikerne heller ikke ramme chartertrafikken fordi det i praksis ikke finnes noe alternativ. Widerøe blir først rammet på Torp fra i dag, men problemene blir størst når selskapet rammes i Bodø kommende torsdag.

Årsaken til streiken er uenighet om ulønnselighet. Forhandlingsleder for NFO, Rolf Dybwad, kan ikke anslå hvilke beløp det kan dreie seg om fordi sidsen fra Riksmeklingsmannen etter hans vurdering ikke tok hensyn til denne siden ved oppgjøret.

Arbeidsgiversiden, Flyselskapenes Landsforening, godtok skissen fra meglingsmann Ellnor Houm. NTB

## Widerøe flyr igjen

Flygerstreiken i Widerøe ble avblåst tirsdag, etter at flygerne og selskapets ledelse ble enige om en ny lønnsavtale. Avtalen stiller alle andre lønnsavtaler i Norge denne sommeren fullstendig i skyggen, og gir de best lønte flykapteinene opptil 100 000 kroner i lønnsstillegg det første året.

80-90 prosent av Widerøes flyginger vil være i rute fra onsdag. Torsdag vil trafikken gå som normalt fra morgenen av, opplyser selskapet.

## Rekordhøyt sykefravær

Fjorårets sykefravær var det høyeste som noen gang er registrert i Norge: I gjennomsnitt 10,5 dager - 8,5 prosent mer enn i 1996.

Sosialminister Magnhild Meltveit Klønne mener ok-

kun møte de viktigste partene i arbeidslivet for å diskutere tiltak mot utviklingen.

Det økte sykefraværet skyldes for en stor del en mindre gruppe med mange sykemeldinger og personer som tidligere har mottatt rehabiliterings- og etterbehandling. NTB

## Widerøes på ville veier

Widerøes Flyveselskap ønsket å leie ut permittert teknisk personale til SAS, men fagforeningene avviste forslaget.

På grunn av mangelen på fagfolk henvendte SAS seg til Widerøes med forespørsel om å leie teknisk og mekanisk. Ved

å leie ut personale kunne det streikerammende selskapet ha tjent penger under den pågående pilotkonflikten.

For oss er dette et spørsmål om moral, sier formannen for teknikerne, Jens Valdal, til Nordlands Framtid. (NTB)

Skal du arbeide på Gardermoen fra høsten 1998?

# FLYTT...

Mediatur AS, Jessheim

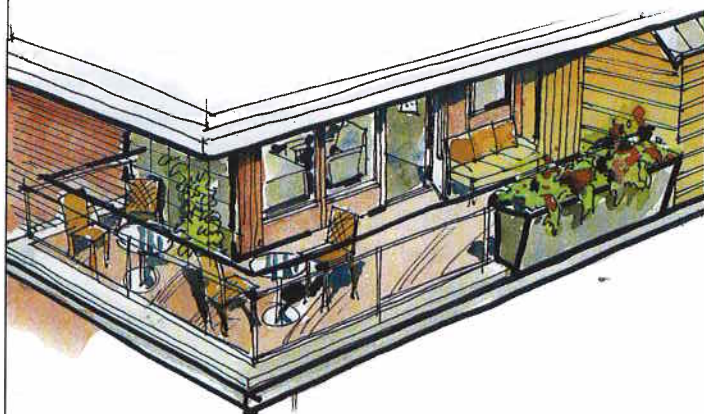
- ◆ hvis du IKKE vil bruke tid og penger på TOGET
- ◆ hvis du IKKE liker å sitte 2-3 timer i BIL eller BUSS hver dag
- ◆ til et sted hvor du kan sykle til flyplassen når været tillater det
- ◆ til Romerike mens boligprisene ennå ligger godt under Oslo-nivå
- ◆ til en hyggelig småby som Jessheim
- ◆ til et sted hvor barnehager, skoler, idrettsanlegg, butikker og offentlig service er i gangavstand
- ◆ inn i en moderne, romslig terrasseleilighet med stor, solrik, vestvendt terrasse
- ◆ allerede i høst – det er noen få leiligheter igjen i 1. byggetrinn
- ◆ til våren i 1999 når neste byggetrinn blir innflyttingsklart



Manesjen

Et nytt prosjekt fra

**BACKE  
BOLIG A/S**



## FLERE GODE GRUNNER

til 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

# Innlegg fra NFO avd. Braathens

**P**å Sola har det den senere tid vært en fin tid. Sommeren er endelig over og samtaleemnet om det dårlige været har roet seg. Det fine været i nord er nesten ikke nevnt, og ikke tror vi at det har vært så fint heller.

Braathens SAFE har vedtatt å gå for en linje to produksjon på 737 vedlikehold, og man har senket "febertendensene" på motorverkstedet. Som kjent; dette var vedtatt nedlagt for knappe to år siden.

De fleste ansatte føler seg nå rimelig trygge på at ledelsen vil satse på fremtiden, ikke bygge ned eller outsource. Det er bare et minus; det finnes ikke folk som kan utføre jobben.

## Trenger folk og kompetanse

Det ansettes lærlinger som aldri før, og man sier at det er behov for 40-50 mann for å ha en oppgående produksjon. Disse trenger sannsynligvis også en del opplæring. Hvem som skal stå for denne opplæringen har vi problemer med å se, men vi skal være med på å utarbeide rutineene så godt det lar seg gjøre. På motorverkstedet klarer man ikke å ansette flere personer enn akkurat det som behøves for å holde tritt med avgangen.

I hangaren er vi 5-6 mann med mer enn to års erfaring som tekniker, og det er før de ledige stillingene på line maintenance er besatt.

## Større belastning enn vanlig

På line har en slitt mer enn normalt i sommer da man ikke har fått nevneverdig hjelp fra heavy. Utstrakt bruk av overtid har vært løsningen. Dette vet vi går for en periode. Men det at ledelsen ikke klarer å planlegge lett og tungt vedlikehold slik at man kan utnytte ressursene mer fornuftig, er for oss en gåte.

I dette ligger det store fakta at flyflåten har vokst betydelig de siste år, bemanningen er redusert og 737'ene nærmer seg vel 5-6 år i gjennomsnittsalder. Da er -700 ikke tatt med. Dette problemet gir seg utslag i

flere ting: Stadig flere tidsintervallmessige inspeksjoner, komponentskifter, flere feil som er gjengangere – og mye mer som en følge av at flyene drar på seg timer og cykler.

Disse jobbene skal alle sammen utføres på nattskift, det minst effektive skiftet som er. Vi har tatt saken opp med ledelsen, og bedt om at selskapet nå får i gang den hjelp line maintenance har behov for. Tekniske forsinkelser øker, må vi ha bevis for å bli hørt? Vi har lansert ideer på supplering begge veier, men line ledelsen stiller ikke en gang opp på møte.

Det vi snakker om er vanlig planlagt arbeid, men det virker ikke som om en har tenkt på at det skal utføres av noe personell. Vi må få lov til å si at vi i to år har gjort oppmerksom på at Braathens SAFE kommer til å få et kjempe bemanningsproblem på teknisk side om man ikke får gjort noe med dette omgående. Nå har man endelig fått ut finger'n, men det har de andre også. Vi sa hvor mange som kom til å gå av med pensjon, slutte, begynne i andre stillinger internt, etc. Har man tatt dette til følge?

Vi ble faktisk møtt med at det er ikke vårt problem.

## Leier inn engelskmenn til 60-70.000 i måneden

Selskapet har hatt penger til å betale innleie av ICAO II personell i over et år. Da snakker vi om 3-4 personer med lønninger på 60.000-80.000 pr. måned. Vi har konkludert med en ting, og det er at det finnes mye penger og at budsjettansvar må være et lett ansvar.

Vi har de siste 15 år måttet slite med å høre at vi har gjort for mye unødvendig arbeid på flyene på C-checker. Det har blant annet vært et gjentakende tema om det er nødvendig å ta flapsen ned ved hver check. Det står jo ingen steder at det skal gjøres, sies det. Kontrollører og erfarne teknikere sto på sitt, heldigvis.

I dag brukes dette fra ledelsen som et punkt på hvor gode vi er på preventivt vedlikehold i forhold til andre store selskaper. Vi bare spør: Hvem er gode og hvor hadde vi vært hvis ikke de kyndige hadde fått det som de ville?

## Synergieffekten mangler

Vi ser i disse dager med argusøyne på Braathens Sverige's tekniske struktur. Vi kan ikke si vi liker at selskapet vårt synes det er behagelig å drive butikken uten å ha egen kontroll med flyene. Vi mener å ha ordene i behold når vi sier at det vil lønne seg å ha eget personell for å utføre denne jobben, og vi blir gjerne med på noen møter for å debattere dette. Kanskje selskapet ønsker en slik struktur i Norge også?

Vi har gjennomført en stor organisasjonsundersøkelse hvor man skal forsøke å få frem det "syke" i selskapet. Vi håper undersøkelsen kan få frem en del ting og at selskapet er villig til å gjøre noe med det. Vi venter i spenning.

## Nye PC'er.

### Men ikke til de ansatte

Vi kan også nevne at Braathens SAFE nettopp har skiftet ut samtlige PC'er. Dette blir bra når vi skal inn i den effektive prosessen med å bruke de. Dette kunne vært en god start, men det har ikke kommet frem et eneste spørsmål om billige PC'er til de ansatte.

Når dette leses er vi sannsynligvis kommet godt i gang på OSL. Vi håper det ser godt ut og all ære til dem som har stått for flyttingen - og spesielt de siste timene. Jeg håper det går bra med oppstarten også. Det er blitt sagt at det er litt liten klaring mellom broene når flyene skulle snu etter push back.

Det blir et verdig tidsskille for flybransjen i Norge. Lykke til, både til SAS, Widerøe, Color Air og andre tøffinger som våger seg i denne bransjen. Takk så langt til Flyttekomiteens arbeid.

Best og Back konseptet ser nå ut til å ha kommet noenlunde på sporet. Men det var i våre øyne (de litt utenforstående fra stasjonssiden) en del ting som kunne vært unngått. Mange har måttet tåle mye surt og dette har gått utover enda fler. Det har vi som reiser på fribilletter fått merke. Hvor man skal sitte ser ut til å bli avgjort mer eller mindre på kjennskaps- og vennskapsnivået. Dette har ført til mange merkelige situasjoner med passasjerene som vitner. Det regner vi med at vil komme til å endre seg.

### Og dette kaller man overhaling?

Til slutt en liten epistel om hva som ble funnet ombord på en maskin som var på D-check hos Braathens SAFE. Understellet på flyet ble sendt bort til en annen vedlikeholdsinstans for overhaling; Braathens hadde ingenting med dette å gjøre. Ved

ankomst til Sola skulle understellet gjøres klart for montering på flyet. Vi gikk så igjennom delene, og ble da oppmerksom på flere uregelmessigheter.

Disse ble notert:

- Ikke "overett" merker på "downlock" på understell
- Mye slark i "input" staget til styre-aktuatorene
- Styrekabel nesten knekt av
- Mye korrosjon, spesielt under/nær forringer
- Ikke utførte låsinger/feil låsinger
- Flere smørenippler var borte
- Kulelager som overfører bevegelse ved manuell utløsning av understell korrodert fast
- Hovedlager til hovedunderstell ikke reparert i henhold til prosedyre
- Elektriske ledninger løse/skadet
- Skiver under bolthode borte

- For korte bolter
- Ikke utført oljeskift
- Uleselige/manglende dataplater

Dette var noe om en ikke alt. Samtlige defekter ble fikset og rapportert.

Dette viser igjen hvor påpasselig vi må være. Flyteknikerens oppgaver er å sørge for luftdyktighet og sikkerhet. Det er også vår oppgave å sørge for å rapportere rutiner/prosedyrer som ikke fungerer eller som er utilstrekkelige. I dette ligger selskapets prioritering på Human Factors; vi ligger ikke akkurat først i køen her heller. Men husk: Vi er det siste leddet i kjeden av tekniske vedlikeholdsrutiner.

Roger Handeland  
Formann



# Ferieavløser!

Akk ja! En ny "sommer" er forbi. Jeg var en av de heldige som ble tildelt et par ukers avveksling fra den regntunge hverdagen på Vestlandet. To uker i Nordens Paris med sydentemperatur og midnattsol.

tone mellom trafikk-, teknisk og stueravdeling. Jeg vil med dette avrunde med en stor takk til mine kollegaer i nord som

gjorde oppholdet til en trivelig opplevelse!

Hilsen Johnny Mangersnes

Det var med både glede og spenning jeg tok fatt på oppgaven. Glede med tanken på å oppleve nye ting, treffe nye og gamle kollegaer i et annet miljø, og ikke minst være turist og teste de nordnorske bryggerikunster. Spenningen var mest jobbrelatert. Ville jeg klare de nye utfordringene. Jeg som vanligvis var i "trygge" omgivelser i H6C på Sola, nå helt alene på en utestasjon. Men med god hjelp fra kollegaer som holdt lynkurs med oppfriskning i både loggføring, diverse prosedyrer, toalett, vannvogn, samt telefonliste – så gikk det hele veldig greit. Hvis det var noe jeg ikke var sikker på, så var det alltid en utstrakt hånd klar til å hjelpe.

Generelt synes jeg det var en veldig god



# Har du

Motorverkstedet holder til i moderne, store og praktiske lokaler. Her gjør man alle typer vedlikehold inkludert NDT og plasm spraying. Verkstedet har også en av Europas mest moderne testceller for motorer. Verkstedet har spesialisert seg på serien CFM56-3, men ser også på muligheten for å begynne med den nye CFM56-7 serien.

Teknisk Divisjon har erfaring med Boeing 737ere siden Braathens fikk det første flyet av denne typen i 1969. I dag vedlikeholder vi selskapets moderne flåte av 737ere i 400-, 500- og den helt nye 700-serien. Dessuten tilbyr vi våre tjenester til andre selskap, og vi har kunder fra hele verden.



Braathens Teknisk Divisjon tilbyr et komplett vedlikeholdsprogram for Boeing 737ere. Vi gjør alle sjekker fra A, B, C til og med D, samt modifikasjoner.

Braathens gjør også komponentvedlikehold og har egne verksteder for avionikk, elektronikk og instrumenter samt hydraulikk, pneumatikk, mekanikk og understell. Et annet viktig tilbud er flylakkering, og Braathens har ett av de mest avanserte lakeringsverkstedene i Europa hvor vi kan ta imot fly på størrelse med Boeing 727 og Airbus A320.



Braathens opererer noen av de nordligste og tøffeste flyrutene i verden. En skole som har vært med på å legge grunnlaget for det faglig høye nivået Teknisk divisjon holder.



# kamerater på jobben?

Kamerater eller bare noen du arbeider sammen med. Nesten litt tilfeldig? Gleder du deg til å gå på jobben om morgenen? Er du fornøyd?

**Jobben tar en så stor del av dagen vår at vi må trives med den. Hvis ikke kaster vi bort store deler av livet. Derfor er trivsel kanskje det vi setter høyest på prioriteringslista her i Teknisk Divisjon. Punkt nummer to er det faglige nivået. For det er helt avgjørende for at vi skal lykkes i å nå våre mål.**

**Braathens Teknisk Divisjon skal bli best i verden på 737!** Dette er vårt ambisiøse og klare mål. For vi tror at vi kan bli den internasjonalt mest anerkjente spesialisten på vedlikehold av Boeing 737ere når det gjelder effektivitet og produktivitet - og ikke minst kvalitet. Vi er det nesten, men vi er litt for små. Derfor utvider vi nå slik at vi får to hele produksjonslinjer på flyvedlikehold. Det betyr at vi trenger rundt seksti flymekanikere i alle fagkategorier.

Dette burde være attraktive stillinger - for Boeing 737 er verdens mest utbredte kommersielle fly som svært mange flyselskaper satser videre på. Noe som gir deg aktuell og relevant kompetanse for mange år fremover.

**Motorverkstedet skal doble kapasiteten!** Braathens har ett topp moderne motorverksted - og det skal vi utnytte fullt ut. Derfor bygger vi det opp. I dag vedlikeholder vi rundt 40 CFM56-3 motorer per år. Om fem år skal det tallet være 80. Men for å få det til, må vi ha flere folk. I første omgang er vi ute etter 20 motormekanikere. Vi er også på jakt etter maskinarbeidere.

Når vi satser, tenker vi selvsagt langsiktig. Derfor vurderer vi også å bygge opp kompetansen vår for å kunne vedlikeholde den nye generasjonen motorer av typen CFM56-7, da vil vi ha behov for langt flere motormekanikere!

## **Hva er egentlig viktig for deg?**

Lønn selvsagt. Og betingelsene har vi på plass. Men det er andre faktorer som spiller kanskje like stor rolle. I alle fall slik vi ser det. Hva med faglig utvikling? Hva med å bli med på bedriftens største satsing til nå?

## **Hva kan vi tilby?**

Variasjon på jobben er viktig for ikke å gå lei. Derfor legger vi opp til rullering mellom tungt vedlikehold og linjearbeid. Bredden i arbeidsoppgaver gir erfaring fra flere områder og nyttig multikompetanse. Vi legger dessuten opp til at de som ønsker å bli teknikere på flyvedlikehold, kan utvikle seg i den retning. Det vil også bli muligheter for kortere innenlands- og utenlandsoppdrag.

## **Få slutter i Braathens**

Og av dem som gjør det, kommer en rekke tilbake til oss. Vi vet ikke helt hvorfor det er slik, men vi er overbevist om at det har med kulturen vår å gjøre. For vi har et svært godt arbeidsmiljø her. Dette er rett og slett en spennende arbeidsplass hvor folk trives.

## **Kontakt oss i dag og få vår omfattende informasjonspakke!**

Vi er som sagt på jakt etter 80 nye mekanikere og teknikere til Braathens Teknisk Divisjon på Sola flyplass utenfor Stavanger. Erfarne og ferske. Lokale og tilflyttere. Vi oppfordrer jenter til å søke. Vil du vite mer om stillingene eller om oss som selskap, kontakt personalavdelingen. Du kan også ta direkte kontakt med leder for flyvedlikehold, Tormod Gjermundsen. Eller leder for motorverkstedet, Olav Sekse.

Vi sender deg presentasjonsmaterieell som også omfatter Stavanger-regionen og tilbudene i området. For har man familie, får det automatisk omfattende konsekvenser for alle medlemmene om man rykker opp røttene og flytter til en annen del av landet. Derfor er det viktig å vite hva man flytter til.

## **Adressen er:**

Braathens Teknisk Divisjon  
Postboks 504  
4055 Stavanger Lufthavn.  
Merk konvolutten "I av 80".  
Du kan også nå oss via e-mail på adressen: [eva.frafjord@braathens.no](mailto:eva.frafjord@braathens.no)

**BRAATHENS**

Braathens Teknisk Divisjon  
Postboks 504  
4055 Stavanger Lufthavn  
Telefon 51 65 90 00  
Telefaks 51 65 90 33  
[www.braathens.no](http://www.braathens.no)

# 80 nye mekanikere og teknikere til Braathens på Sola!

# Hvem skal ta på seg verv i fremtiden?

**V**i går nå mot årsmøter og valg i de enkelte Norsk Flytekniker Organisasjon-avdelinger. I denne forbindelse har under-tegnede gjort seg noen refleksjoner.

NFO blir drevet av entusiasme og engasjement for vår jobb som flytekniker. Dette er en stor jobb i den hektiske tid vi lever i, og dette gjøres stort sett i fritiden.

Selskapene kaller oss inn på møter, ønsker innspill, kommentarer og deltakelse i forskjellige prosjektgrupper. Medlemmene kommer med stadig nye vinklinger på saker som til forundring ofte har vært løst før. Vi ser at hvis vi ikke stiller opp i møter, kommer ikke flyteknikerens syn frem, og selskapene tar ikke de rette avgjørelsene. Dette er alvorlig og kan få store økonomiske konsekvenser for selskapene. Vi er den eneste forening som snakker kun fra det tekniske ståsted.

For i det hele tatt å få stilt opp på noe av dette, er det noen som må jobbe litt fortere eller litt mer for å dekke inn fraværet. Ved slike episoder føles det derfor veldig tungt at ledelsen ikke støtter mer opp om tillitsmannsapparatet, i tillegg er det noen

medlemmer som heller ikke støtter opp.

Dette henger imidlertid nøye sammen med selskapenes forståelse ut i rekkene for den jobben som blir gjort. Hovedavtaletekst på tillitsmannsapparatet er lite verd når ord og handling gjenspeiler noe helt annet. Signaler blir gitt ut fra mange kanter som ikke er positive, og dette er utgangspunktet for å få nye tillitsvalgte?

Man blir kalt inn på forskjellige møter, legger frem argumenter for og imot, og ser til slutt at argumentene ikke er tatt med i vurderingen allikevel. Man blir enige om prosjektgrupper, måter å løse ting på, ideer legges frem, for så å glemmes. Det må purres på ting man er enige om.

Dette kan brenne ut mang en tillitsmann. Og hvordan skal vi da få en ny engasjert medarbeider som ser at det nytter, at man føler både selskap og medlemmer respekterer og forstår jobben som blir gjort?

Noen foreninger blir så utvannet at noen medlemmer ikke lenger i realiteten har noe de skulle ha sagt, andre er mer opptatt av hvem de har tariffavtale for. Dette bidrar jo ikke akkurat til øket forståelse

for tillitsmannen verken hos medlemmene eller i selskapene.

Hvem kan være tillitsvalgt? Jeg mener vi trygt kan si at de aller fleste i vår yrkesgruppe er kompetent til å være tillitsvalgt. Generelt høyt kunnskapsnivå og praktisk forståelse er inne hos de fleste. Det eneste som mangler er at man får litt igjen for å ofre fritid og familieliv. Hva kan dette være?

PC-kurs av selskapet, PC'er til tillitsvalgte, betalt kurs på øknomiforståelse, høyere lønn i den perioden du fungerer som tillitsvalgt, gratis bil, gratis bensin? Dekket avisutgifter? Hva som helst egentlig?

Hvordan ønsker selskapene at tillitsmannsapparatet skal fungere? Vil man ha personer som sitter på heltid og dingler med bena, vil man ha personell som blir sittende i noen år slik at man får helheten? Skal man få apparatet til å fungere, kan man starte med å planlegge fraværet inn i "manhours" og sørge for at skiftet alltid er fulltallig. Når dette ikke gjøres slik arbeidssituasjonen er nå, blir dette umulig.

Til slutt det viktigste: Vil medlemmene at vi som yrkesgruppe skal la andre snakke vår sak, skal vi ikke engasjere oss (selskapet mener at vi faktisk er FOR engasjert), skal vi snakke med selskapene en gang i året og da bare regulere satsene på lønnskalaen?

Vil vi flyteknikere ha en heltidsstilling på NFO kontoret? Hva skal til - og er dette egentlig mulig å få til? Skal vi på grunn av manglende vilje til å ta verv gi oss med dette arbeidet? Dette er resultatet av det arbeidet som noen før oss klarte å få til med nebb og klør; nemlig forhandlingsretten!

Hilsen Roger Handeland  
Formann, NFO Avd. Braathens



NFO sitt sentrale forhandlingsutvalg.

# Reisenytt

Etter oppfordring prøver jeg med et nytt innlegg i INFO.

Denne gang var vi hos Team Aer Lingus med en C-check på en B737-500. Opprinnelig skulle flyet vært hos KLM, men her var det stopp på grunn av pause i heavy maintenance ettersom det var sommersesong og ferieavvikling. Da flyet gikk på siste rest av gangtiden, måtte det søkes andre plasser. Valget falt på Team Aer Lingus, Dublin.

Dette var et nytt bekjentskap med hyggelige folk. Vi var et team på 3 mann, 1 produksjonsplanlegger, 1 autorisert flytekniker og undertegnede som innehar CS-funksjonen etter heavy maintenance.

Team Aer Lingus hadde satt av 8 døgn til vår jobbpakke. Etter en noe treg oppstart grunnet en B747 fra Virgin Atlantic, fikk de problemer med liggetiden. Sett fra mitt ståsted var den snau i utgangspunktet. Resultatet var to døgn forsinkelse. Det er helt tydelig at arbeidsmengden på våre fly, spesielt på vinger og gear, overrasker både KLM, British Midland og Team Aer Lingus. Dette er jo et resultat av at vi har mellom 4.000-6.000 cycles i løpet av 18 måneder, som er gangtiden mellom hver C-check. Snagemengden er langt over deres hverdag. Det ble hentydet når vi var misfornøyd med en del ting at det er D-check vi forlanger. Min utmerkede flytekniker satte deres tålmodighet på mange prøver. Spøkefullt sagt ble hans innreisetilattelse til Irland inndratt for lang tid.



Braathens LN-BRF. En av flere fly som blir sendt vekk pga. personellmangel!



Helge Kyllingstad under en av Virgin's jumboer.

En annen ting som gir tidsbesparelse ute er den alminnelighet som defueling/refueling i hangar gir, samt kjøring av APU. Det være seg om flyet står på jekker eller ei. Det er dermed ikke sagt at vi ønsker slike forhold, tvert imot.

Da "delay" på avgangen var klar, ble det et råkjør på en del av mekanikerne hos Team Aer Lingus. Folk ble sågar hentet inn fra ferie for å få flyet ferdig. Da fredag kveld kom og sluttspurten begynte, var det lite mekanikere igjen, helst bare ledelse. Derfor var det ikke populært å forlange flyet i hangar for finalesjekk av oss, dette på grunn av kraftige regnbyger. Når en forsøkte å få korrigert en del ting falt en fort i miskredit. Det er jo egentlig forståelig, ettersom alle egentlig skulle hatt helgefri eller ferie.

Det har vært sagt mye og ment mye om at i Braathens SAFE har vi lagt inn en del preventive virkemidler i C-sjekkene. Både med og imot en del ledesers vilje, men en fersk analyse viser at det har sin hensikt. Målt imot en annen B737 operatør viser tallene at vi har ca. 1/3 av deres unscheduled stopp i daglig operasjon målt over 8-9 år. Det skulle vel vise at preventivt vedlikehold svarer seg.

"Denne gangen bestemte vi oss for å få et hotell i byene fremfor å ta inn på et

av flyplasshotellene. Vi bodde svært sentralt i Dublin City med gangavstand til de fleste områder. Dermed føltes det hele mer avslappet enn det som har vært tidligere. Det største problemet var faktisk parkering av bilen, spesielt i helgen, hvor vi havnet midt i løypa for Tour de France. Rittet kunne vi se fra hotelltrappen hvis vi ønsket det. Stort sett var værgudene på vår side under oppholdet. På denne jobben ble det også anledning for familien til å komme over ettersom det var ferietid hjemme, og ikke minst fordi vi bodde i byen. Dette satte de pris på, selvom de så lite til meg. Det blir helst lange dager på slike turer.

Alt i alt var dette en av de bedre turene på grunn av dette, og fordi arbeidsoppgavene fordeles når en er flere.

Med hilsen Jan Kr. Langebro



Hangaroversikt Team Aer Lingus.

The Anatomy of Flight

Melvær & Lien RRA7

# The BODY & SOUL



Our company has soul. It's manifested in the attitudes of everyone who works here. Because good maintenance is not just a question of professional expertise. It's also about pride. The people at Braathens S.A.F.E. Technical Division love their work and take responsibility.

The painstaking care we invest is shown in the accuracy and thoroughness of our maintenance of Boeing 737s - whether it's an A, B, C or D check. It's a simple fact of life that all bodies need care. They run better that way, to the satisfaction of operators and passengers alike.



ADDS UP TO 737

# Bedriftsutvikling!

Som leder av NFO avd. SAS har jeg hatt mange opplevelser, og jeg synes innholdet i følgende historie bør gi alle og enhver en tankevekker! Den handler om bedriftsutvikling. Jeg vil for ordens skyld gjøre oppmerksom på at historien ikke er sann!

## «En roer blant syv sjøfer»

SAS og et annet firma avtalte en årlig kapproing i en åtter. Begge mannskapene trente lenge, og da dagen kom var begge lag i absolutt toppform. Likevel vant det andre laget med en kilometer.

Ledelsen i SAS besluttet at neste år skulle de vinne, og engasjerte et konsulentfirma for å undersøke hvor problemet lå. Konsulentfirmaet fant ut etter nøye undersøkelser at det andre firmaet hadde syv mann til å ro og en til å styre. I denne krisesituasjonen viste ledelsen for en gangs skyld handlekraft. De engasjerte straks et rådgivningsfirma til å undersøke SAS-lagets struktur, og ekspertene kom etter flere måneders arbeid frem til at det var for mange til å ro.

På bakgrunn av ekspertenes rapport, ble det straks foretatt endringer i lagets struktur –

man hadde nå fire styrmenn, to overstyrmenn, en styreleder og en roer. Dessuten besluttet ekspertene å gi roeren større arbeidsområde og mer ansvar.

Året etter vant det andre firmaet med to kilometer.

SAS rasjonaliserte så bort roeren grunnet dårlige prestasjoner, og de besluttet å utvikle en ny type båt. Konsulentfirmaet ble rost for et godt stykke arbeid, og ledelsen ble belønnet for et godt prosjekt...»

Rune Thuv

# Til Gardermoen med lik i lasten

Det blir stadig klarere at vi ikke har nok bemanningen til å greie den produksjonen vi blir pålagt på Gardermoen. Vår lokale ledelse har stått på og jobbet som noen helter for å få gjennomslag for en bemanningutøking. Noen høyere opp i systemet har kategorisk avslått alle slike søknader. Det betyr i realiteten at vi skal møte produksjonsvolumet på Gardermoen med samme skiftbemanningen som vi har i dag på 37 mann. Til sammenligning var bemanningen i 1987 på 39 mann pr. skift. Det har vært en betydelig vekst i flytrafikken på Fornebu i løpet av de siste 11 årene. Det skal i rettferdighetens navn tilføyes at vi i dag er 6 skift mot i 87 hvor vi var 5. Dette er gjort for i størst mulig grad å styrke nattproduksjonen. Det betyr at det er den daglige driften, det vil si dag- og ettermiddagsskiftet som får den store belastningen på Gardermoen.

I august møtte vi veggen. Aldri før har vi hatt så mange kanselleringer grunnet "Lack of manpower". Det er brukt betydelige mengder med overtid. Nå begynner stadig flere å nå årskvoten av hva man har lov til å jobbe overtid. Dette er snøballen vi dytter foran oss. Vi ser det. Skiftledelsen ser det. Våre ledere ser det. Men noen ønsker tydeligvis å lukke øynene for livets

realiteter. Det store spørsmålet blir: Hvordan skal vi greie å møte trafikkveksten på 30% på Gardermoen, når vi har store problemer med å greie produksjonen vår på Fornebu i dag?

Joda, vi har fått aksept på 23 nyansettelser. 10 begynte 1. juni og 13 begynte 1. september. Disse skal erstatte den naturlige avgangen vi har hatt de siste årene. Det vil si; opp til den bemanningen vi hadde i 1996. Det vil ta lang tid å få disse 23 operative. Vi pleier å regne ca. ett år. I tillegg har vi i sommer tappet Fornebu for teknikere til HAUOM – TRDOM og TOSOM. På sensommeren ble det bestemt at KRSOM og AESOM hver skal besettes med fire teknikere. Ytterligere to skal til SVGOM. I tillegg til dette har vi blitt pålagt å bemanne Traffic Excursion Center med 8 teknikere. Samtidig vil vi i høst ha naturlig avgang på en inspektør og en MOZ. Ytterligere tre teknikere har gått over i administrative stillinger. Når alle de nye stillingene er besatt, har vi mistet 24 teknikere. Dette er gjennomsnittlig fire teknikere pr. skift – eller 23% av skiftets flyteknikere. Oppå dette har det akkumulert seg et betydelig kursvolum i form av Continuous Training. Vi står i fare for at autorisasjonene våre går ut.

Kan de ansvarlige som har avslått vår ledelses søknader om bemanningsøkning komme ut av buskene og forklare hvordan vi skal klare dette? Løselige kalkyler viser at vi må ha en bemanningsutøking på minst 7 mann pr. skift for å klare avviklingen på Gardermoen. På oppholdsrommet går allerede diskusjonene om hvordan vi skal prioritere. Fly med slottider må ha første prioritet. Deretter utenriksflyvninger - og til slutt norsk innenriks. Når vi får tid. Spøkefullt sies det at det eneste som kan redde oss er at bagasjebåndet bryter sammen. Da slipper i det minste vi å få skylden for forsinkelsene.

I TRM Norge er vi i den lykkelige situasjon at vi har kvalifiserte søkere. Vi ber derfor om at blårusen i posete Armanidresser, hvis oppgave er å spekke egne bankonti og skape utrivelige forhold for alle oss andre, ser på denne saken en gang til. Noe er forferdelig galt!!

**Det siste:** Det er besluttet å ansette ytterligere 10 fagarbeidere i TRM fra 1. desember.

Knut G.



# Continuation Training

NFO avdeling SAS har deltatt i et prosjekt for å utvikle CTS (Continuous Training System) i SAS. Utgangspunktet vårt var at vi skulle utvikle et Continuous Training System som alle traffic related maintenance i Sverige/Danmark/Norge kunne akseptere. Vi er en approved JAR 145 organisasjon, og er dermed avhengig av å ha et felles system som vi fremlegger for våre myndigheter til godkjenning.

Det ble således nedsatt et SAS teknisk divisjon CTS forum bestående av:

- STOMX-H G.Anderson
- OSLTB-H E.Throndsen
- STOTB-H B.Kloefelt
- CPHTB-H F.Kristensen og J.Olsen
- Klub 537 P.Hansen
- CFF/seksjon 9 O.Eriksson
- NFO E.Jenssen

Vi har kommet frem til en anbefaling som er basert på følgende faktorer:

1. Et felles skandinavisk system
2. Økonomi
3. Fleksibilitet
4. Historikk
5. Produksjonsforhold

## SAS CTS Harmonized lay- out for JAR 145 DNS 101

### Main groups yearly:

|                          |        |
|--------------------------|--------|
| DC9 / MD80 / MD90 module | 3 days |
| B767 module              | 2 days |
| F28 module               | 1 day  |
| Common ADMIN             | 1 day  |

### Training schedule:

A/C type modules roll period is 3 years. Practical organized to give max synergy between administration and A/C modules. TECH COMM office to all Certifying staff and maintenance approval holders.



*Bytte av skadet kompressor.*

### Normal module A/C and administration:

A/C technical and organization changes including procedure training, problem areas addressed to human factors as well as organized recurrent training selection. In addition: Major A/C modification/ changes as decided by TEB (Technical Education Board) E.g. TCAS/ACARS/ TFTS/SAS FINE.

### Development:

Progressively implementation of updated CBT and communication technology to provide enhanced individual training s elections.

### Foreign operators:

Will be further discussed by CTS forum to fulfil JAR 145.30 as required through valid contracts.

### Maintenance

#### Continuous Training Bulletin:

To be developed and issued pr. A/C type on DC9/MD80, MD90, B767, B737. During a period of time refined practical distribution routines will be completed to reduce overinformation and paper flow. In near future the maintenance bulletin will

be replaced by electronic media. Status as approved maintenance documentation will be investigated.

### B737:

Will be further discussed by CTS forum, completed before medio 1999.

### Non Certifying Staff

The need of training has been discussed , but not concluded. The subject will be reviewed after CTS mainframe completion.

### Union influence

Through current CTS forum 3xTB-H, MX-H, 1 klubb537, 1CFF/9, 1NFO/SAS. Until otherwise commonly agreed.

### Betraktninger:

Dette er anbefalingen som ligger til godkjenning i DT ledergruppen. Styret i NFO avdeling SAS ser dette som et fornuftig utgangspunkt. Recurrent-kursene vi hadde tidligere var på 10 dager hvert tredje år; et relativt intensivt opplegg som flere hadde problemer med å komme gjennom på en forsvarlig måte. Tanken er nå at vi i løpet av 3 år har vært igjennom alle ATA chapters. Årlige moduler er



Sprekker funnet i sideroret. Roret byttes.

tenkt bygget på den inndelingen som allerede er etablert i skolemiljøet.

- Powerplant, APU, Pnaumatic, Aircond, Fire, Fuel, Ice protection
- Airframe: Landing-gear, Flight controls, Hydraulic, Doors, structure.
- Electro, Avionics

Det er umulig å vedlikeholde kunnskapsnivået med kun dette systemet. Det

må ligge egeninnsats bak, for å klare å opprettholde kompetansen. Continuous Training System skal motivere til egeninnsats. Vi er ingen av oss like, og på sikt må vi nok se for oss et system som er individuelt basert.

CTS forum har foreslått en ramme. Denne rammen skal fylles med et fornuftig og vel tilpasset innhold som gir produksjonsresultater. Dette er en relativt omfattende arbeidsoppgave som krever at skolen og produksjonen jobber tett sammen for å finne optimale løsninger. Vi har brukt altfor lang tid på prosessen frem til nå. Medlemmene sitter med følelsen av at kunnskapsnivået synker fordi vi ikke har kommet i gang med recurrent training, og fordi det er innført nye systemer på våre fly som ingen har tilstrekkelig kjennskap til. Vi forventer at bedriften setter av tilstrekkelig med ressurser slik at denne prosessen kan avsluttes raskt, og vi kan komme i gang med Continues Training courses. Det samme gjelder for Foreign Operators, hvor vi attesterer for certification of release to service DNS 101. SAS har erkjent at det må utvikles et Continues

Training System for de flytypene som står på DNS 101 capability list, og hvor vi attesterer for Certificate of Release to Service (CRS). Hvordan dette skal løses er ikke behandlet ennå. Dette er viktig og skal etableres, og må etter vår oppfatning reguleres gjennom kontrakten med den fremmede operatør.

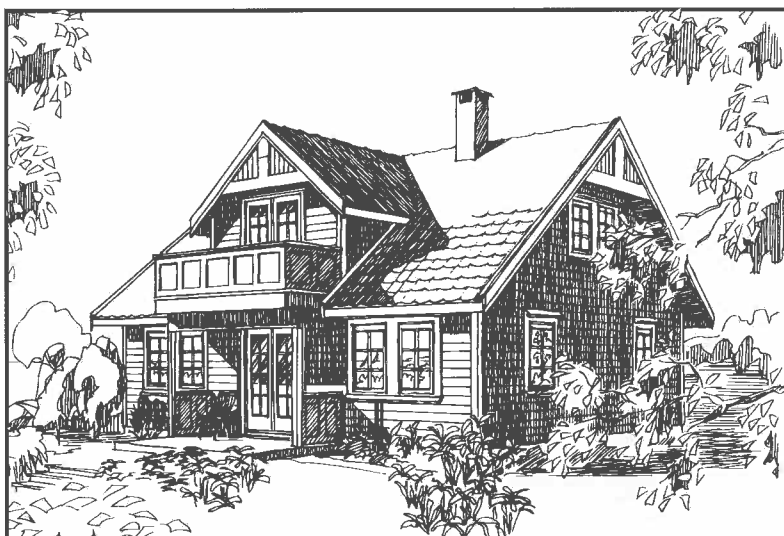
Vi ønsker skolemiljøet og produksjonen lykke til med den arbeidsoppgaven som ligger foran.

E. Jenssen.

NFO avdeling SAS

*Red anm.*

*I det INFO skal gå i trykken er det klart at det nye CTS programmet har blitt godkjent av ledergruppen i Teknisk Divisjon, med John Dueholm i spissen. Dermed skulle alle uklarheter vedrørende CTS være ryddet av veien. Dette begynner å haste, da det ikke har vært kjørt slike kurs på nesten 2 år, og våre autorisasjoner holder på å løpe ut.*



## VI FLYTTER!!!

Vår nye adresse er: Prost Stabels vei 26  
2020 Skedsmokorset

Ring oss på telefon 64 83 56 20 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 <sup>2</sup> | Vår |
|          | Rekkehus    | 112-132 m <sup>2</sup> | Vår |
|          | Leiligheter | 68-120 m <sup>2</sup>  |     |

### EIDSVOLL KOMMUNE

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

# Slitasje på produksjonspersonellet i SAS Teknisk Divisjon Norge

**8.** oktober er åpningsdatoen for den nye hovedflyplassen på Gardermoen. Prøvedriften på nye Gardermoen har vist store innkjøringsproblemer. Også etter den 8. oktober må Teknisk divisjon påregne innkjøringsforstyrrelser. Ingen vet hvor lang denne perioden blir.

Men noe vet vi, og det er at arbeidsbelastningen for den enkelte i dag ved TRM/FBU (Traffic Related Maintenance Fornebu) er meget høy, da bl.a kursbehovet, ferieavvikling, avløsninger, materiellsituasjonen og planleggingen ikke er slik som forutsatt. Det må derfor straks ansettes flere flyteknikere og fagarbeidere slik at alle kan få en tilnærmet normal arbeidsbelastning.

Personellsituasjonen i kombinasjon med volumet av vedlikehold som skal utføres ved TRM/basestasjonen i Norge har hittil vært slitsom for alle ansatte. Dette gjelder på alle nivåer, og her kan nevnes produksjonspersonellet, planleggingsavdelingen, material/lageravdelingen, skoleavdelingen osv.

Det kom en omorganisering, i form av prosjektet TOD96, som skulle bidra til

bedre organisering av utførelsen og driften av teknisk vedlikehold i SAS. Alle parter ble enige om at arbeidsvolum, og deletilgjengelighet og planlegging var tre av de viktigste hovedstolpene. Hittil har ikke planleggingen og deletilgjengeligheten blitt som forutsatt. Det er kanskje en utopi å tro at planleggingen og delesituasjonen noen gang vil bli helt optimal i en avdeling som TRM. TRM produserer kun ferskvarer og ingenting for lager. Alt TRM produserer er å betegne som ferskvarer, og det skal ikke store forstyrrelser til før helheten berøres.

I tillegg ser vi at intervallene mellom de planlagte vedlikeholdssjekkene økes. Dette gjør at feilrettingen flyttes mer ut til driften, og ingen vet når eller hvor behovet melder seg. Resultatet blir altså mer feilretting på fly ute i dagens drift, og mindre av samme feilretting på planlagte vedlikeholdssjekker i hangaren ved nattstopp. Vi ser samtidig at det oppstår nye typer av feilsymptomer på flyene som antakelig oppstår på grunn av lengre tid mellom vedlikeholdssjekkene.

Resultatet av denne form for tiltak gir et økt behov for ytterligere fokusering på bedre material- og planleggingsfunksjoner.

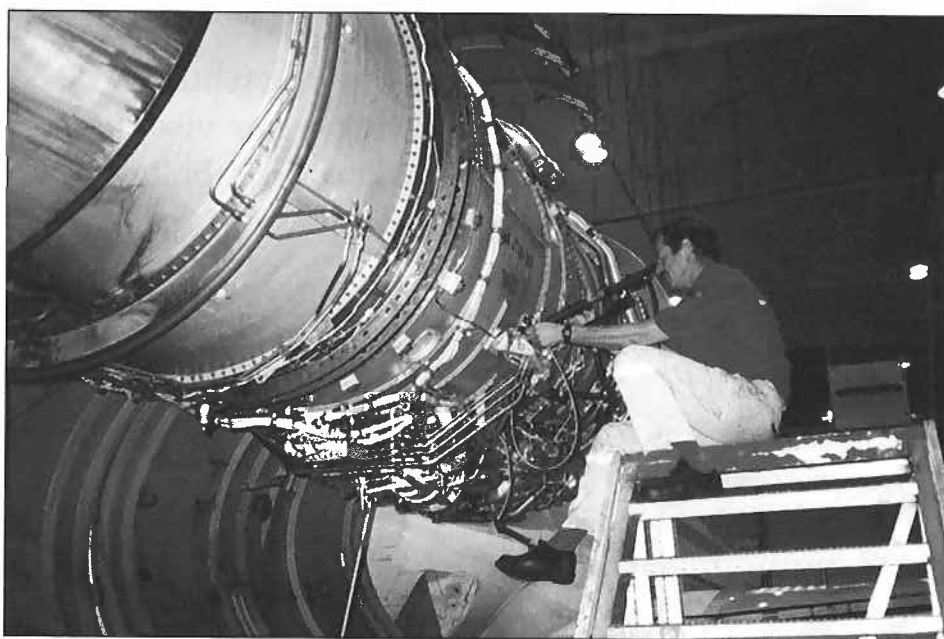
Spørsmålet blir om SAS er villig til å satse så store ressurser på disse områdene! Uansett gir virkningene av dette lengre intervaller mellom sjekkene og derav sikkert lavere vedlikeholdskostnader, men det gir samtidig større belastning på personellet som tar hånd om flyene ute i driften. Det er imidlertid ikke blitt ansatt flere flyteknikere for å ta hånd om denne merbelastningen. Og for å få flyene opp i luften må det fortsatt, og altfor ofte, lånes deler av fly på bakken. Dette gir igjen ytterligere merarbeid, samt forstyrrelser i arbeidsdagen. Mange føler derfor med god grunn belastningen som slitsom og uholdbar.

Hittil har bl.a budsjettene vært sterkt styrende for det totale antall av flyteknikere og fagarbeidere som utfører flyvedlikeholdet, men det er på tide å tenke nytt og benytte også andre grunnlagsplaner som styrende for bemanningsbehovet. Imidlertid ser vi at det foregår en stor utøkning av arbeidsstokken i administrasjonen, og ingen utøkning av personellet som utfører vedlikeholdet i produksjonen. Det kan virke som om ledelsen kun ser belastningen i sitt nærområde!

I de siste årene har det sluttet flere flyteknikere og fagarbeidere, og det pågår ansettelser for å erstatte disse. Det planlegges å fullføre de siste erstatningsansettelsene den 1. september. Men det er dessverre ingen planer fra ledelsens side i å ansette flere flyteknikere og fagarbeidere slik behovet tilsier.

Etter flyttingen til Gardermoen den 8. oktober vil SAS øke antallet av daglige rutefrekvenser betydelig til og fra Gardermoen. Og når vi så vet at dagens personellsituasjon på Fornebu er uholdbar, så blir belastningssituasjonen ikke bedre etter flyttingen. NFO mener helt klart at fremtiden viser at TRM har et behov for en utøkning av antallet flyteknikere og fagarbeidere.

Rune Thuv



Baroscope inspeksjon på en MD80-motor.

VI BYGGER ROMERIKE

NYHET:

# NYENGA

## BORETTSLAG - FROGNER

Attraktivt  
botilbud  
i Sørums!

*Prisgunstig – kort vei til Gardermoen*

- ✓ Attraktive leiligheter sentralt på Frogner i Sørums. Totalt 36 leiligheter, fordelt på 3-roms og 4-roms. Størrelse fra 74,2 kvm til 112,7 kvm BOA (boareal)
- ✓ Ferdigstilling/innflytting høst 1999. Borettslaget har både heis og biloppstillingsplass i garasjekjeller.
- ✓ Kjøpesum fra kr 397.500,- til kr 685.500,-. Livsløpsstandard. Ring i dag for prospekt.

ALLE HENVENDELSER TIL



**Romeriks-  
megleren as**  
Et selskap i Romerike Boligbyggelag

TLF. 63 89 28 28  
FAX: 63 81 86 20

Vi har byggeprosjekter og botilbud over hele Romerike -kontakt oss nå. Bli medlem og finn din bolig!



**Romerike  
Boligbyggelag**

**BO TRYGT  
BO GODT  
BO LETTVINT**

RB IDÉ 98

BRØTERGATA 1 - LILLESTRØM - TLF. 63 89 28 20 - ALL EIENDOMSHANDEL UNDER ETT TAK!

# Ny bolig i Jessheim sentrum

4 stk. 2-mannsboliger legges nå ut for salg!

**Block Watne**

Trondheimsvn. 64, 2050 Jessheim, tlf. 63 97 00 89

**HUS**

det er godt å  
komme hjem til

LOKOMOTIV

# Maintenance Program

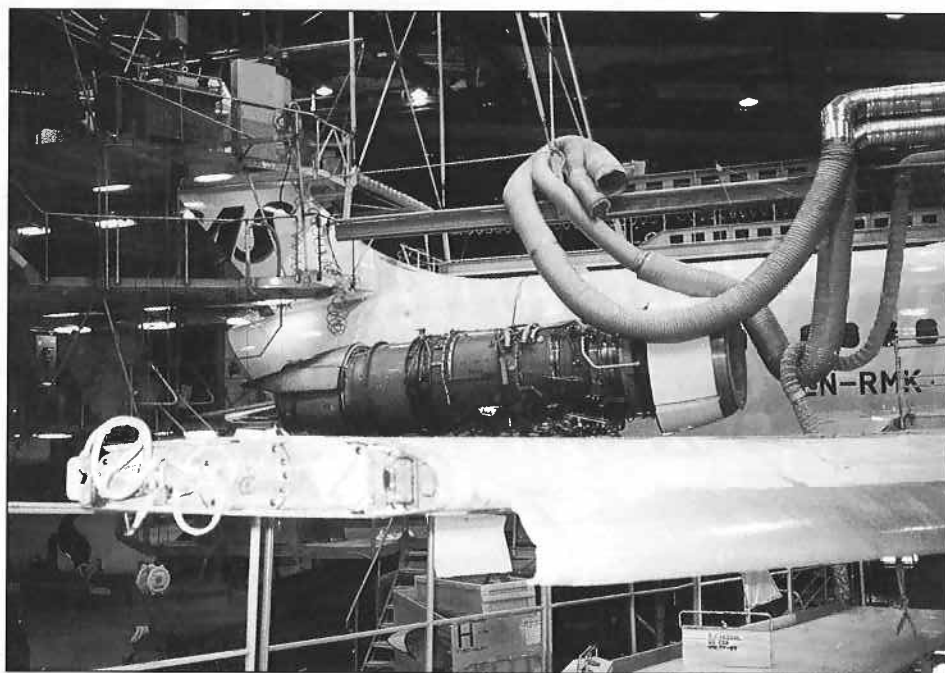
## Er preventivt maintenance kostbart?

**V**Jeg leste med interesse Knut Grønnskars innlegg om vedlikeholdsprogram og mangel på flyteknikere / flymekanikere. Det han beskriver er et faktisk fenomen som vi alle er nødt til å reflektere over. Første bud i SAS er sikkerhet. Punktlighet og regularitet settes også veldig høyt. Vi tar mål av oss til å være et selskap som etterspørres av kundene på grunn av disse tre faktorene. Helt enkelt kan vi fastslå at SAS ønsker punktlighet og regularitet opp mot 100%, men det skal samtidig koste minimalt. Og slik må det selvfølgelig være. Et kostnadseffektivt vedlikeholdssystem, men samtidig med et sikkerhetsaspekt som er udiskutabelt og en punktlighet og regularitet som tangerer 100%. Dette er selvfølgelig en hårfin balansegang, og for å komme ut riktig må prosessene starte fra et riktig utgangspunkt. Dette utgangspunktet er at vi har en flyflåte, og med den ønsker vi å betjene et ruteprogram. Kostnadseffektivt, men med en høy punktlighet og regularitetsfaktor. Seks elementer inngår sentralt her.

- Maintenance program
- Spareparts/tools
- Human resources
- Maintenance planning
- Maintenance facilities
- Maintenance training

Vi ser i dag en maksimal utnyttelse. Flyene henger i luften fra kl. 06:30 til kl. 23:00 hver eneste dag. Turnaround tidene er krympet til et minimum, og det er i gjennomsnitt 500 passasjerer som går inn og ut av hvert enkelt flyindivid hver dag. Nothing lasts forever.

Maintenance program skal løse flyindividene forsvarlig gjennom denne høye utnyttelsesgraden. Hvilket maintenance program (maintenance tasks maintenance checks) må flyene igjennom for å klare kravene til punktlighet og regularitet? Når denne rammen er satt må nødvendig spareparts, tools, human resources, maintenance facilities, maintenance training tilpasses.



*D-sjekk på LN-RMK.*

I vår tekniske organisasjon har vi ved hjelp av dyktige økonomer klart å speilvende denne prosessen. Vi har kravet om å være kostnadseffektive hengende over oss. Det vi da har sett på er tilgjengelige ressurser, og så har vi brukt dette som basis for vårt maintenance program. Dette har ført til eskalering av tidsintervallet mellom maintenance checks, og at vedlikeholdsoppgavene i checkene er redusert til et minimum. Dette får selvfølgelig konsekvenser for traffic related maintenance, hvor vi kan konstatere følgende:

1. Mer og større jobber i traffic related maintenance.
2. Øket mengde unscheduled maintenance.
3. Større administrasjon for å planlegge og styre flyene inn til maintenance rectification/checks.
4. Økende antall log remarks.
5. Økende antall MEL remarks.
6. Økende back log.
7. Cabin standard dårlig.
8. Ikke tilstrekkelig hangarkapasitet.

Det skal ikke store analytiske egenskaper til for å se at når flyene genererer alder, må en

deeskaleringsprosess iverksettes for å møte de krav som stilles til punktlighet og regularitet. Vi ser helt klart resultatet av denne eskaleringen som har pågått. Vi har flyene på bakken i opptil 30 dager på grunn av unscheduled maintenance. Og dette er ikke et enestående individ, men det er dessverre en trend.

Vi er en approved JAR OPS 1 organization, og vi må drive vår tekniske virksomhet i henhold til JAR OPS 1 SUBPART M. Her finner vi de spesifikke krav som stilles til vårt maintenance program.

For å klare å vedlikeholde et effektivt maintenance program er vi avhengig av et aktivt reliability program; en monitoring av maintenance programets effektivitet. Og et direkte sitat fra AMC OPS 1.910 (a) følger her:

*"The purpose of a reliability program is to ensure that the airplane maintenance program tasks are effective and their periodicity is adequate. It therefore follows that the actions resulting from the reliability program may be not only to escalate or delete maintenance tasks, but also de-escalate or add maintenance tasks, as necessary"*

Skal vi komme i mål og klare å møte de krav som stilles er en deeskaleringsprosess nødvendig. Det må også opprettes fornuftige maintenance tasks/maintenance checks. **Vi krever et fornuftig preventivt vedlikeholdsprogram, slik at de menneskelige ressursene i traffic related maintenance igjen kan oppnå verdige arbeidsforhold.** Vi i traffic related maintenance må også tørre å stille spørsmålstegn ved kvaliteten på den jobben vi gjør. Hvorfor forfaller standarden, og hvorfor er findings i heavy maintenance så graverende. Selvfølgelig er tiden mellom checkene (heavy maintenance visits) altfor lange, men en del av problemet ligger også i at vi ikke utfører maintenance tasks på en forsvarlig måte. Lubrication, conservation etc. Det å produsere en sjekk er ikke noe

mål i seg selv. Det er rectification av de feil vi åpenbart ser som hever standarden.

I teknisk divisjon er vi flinke med statistikker og kurver, men dette reparerer dessverre ikke flyene. Skal vi lykkes i å nå de mål som stilles til teknisk divisjon må vi alle dra lasset sammen. "Spille i et orkester under samme dirigent". Det er ikke sikkert at økonomenes vurderinger er de riktige. Ingen enkeltpersoner eller enkeltavdeling klarer å holde den totale oversikten over alle elementer som påvirker sivil luftfart, og den konkurransesituasjon vi utsettes for. Vi er avhengig av impulser fra alle kanter for å kunne trekke riktige konklusjoner. TQM var et ord i vinden for noen år siden; dette verktøyet må aktivt benyttes og

styrkes. Det er ikke snakk om å snu flyene opp ned før vi trekker dem inn til overhaling; det er ikke her nøkkelen ligger. Men nøkkelen ligger i å lytte til medspillere som har vært aktører i en dyktig og anerkjent vedlikeholdsorganisasjon i mer enn 50 år. Alt kan effektiviseres og forbedres. Kravet er at det er fornuft i de tiltak som iverksettes. Fokus må være på målet som er satt for teknisk divisjon. "Hindringer er de fryktelige tingene man ser når man tar øynene vekk fra målet". Brett opp armene og ta imot denne utfordringen!!

E. Jenssen  
NFO avdeling SAS



## Som ferieavløser på linjenettet

**INFO** red. har vært på farten fra Stavanger til Kirkenes, som ferieavløser i sommer. Det har vært interessant og hyggelig. På små stasjoner blir det et mye tettere samarbeid avdelingene imellom. Ikke minst får man en mye bedre kontakt med besetningene. På Fornebu ser man snaut crewet annet en når man leverer fuelingorderen. Stressfaktoren er også høyere på basen. Ikke for det; det var mye å gjøre på linjenettet også. Spesielt Stavanger utpekte seg som en stasjon med stressfaktor som på Fornebu. Muligens kom det av at vi hadde fly AOG omtrent annen hver dag i den perioden jeg var der.

I Tromsø gikk det også jevnt. Her dekker man Kirkenes i helgene og alle turene til Svalbard. En Flightmech tur til Lakselv ble det også, da det var tåke i Kirkenes. Det var en nydelig tur lavt over Finnmarksvidda og ned Stabbursdalen, hvor minnene om tidligere fisketurer ble vekket til live. Vi fikk birdstrike på finalen inn til Lakselv, så det var jo greit at det var med en tekniker. Heldigvis var det ingen strukturelle skader, men det så ut som om det hadde vært mord på den venstre vingen.



*På flight-mech tur til Lakselv (inkl. bird-strike).*

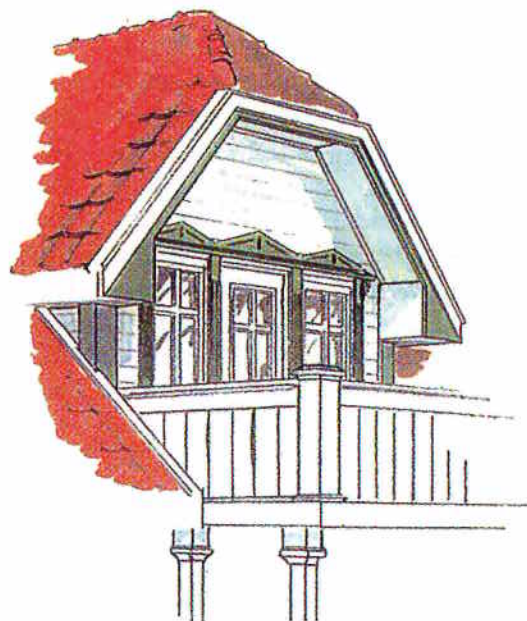
Etter å ha vært en slik runde å sett hvordan ting fungerer på en linjestasjon, er jeg hellig overbevist om at teknikerens tilstedeværelse er verd kostnaden. Det var et eller annet støtt. Base og linjenett utgjør en helhet hvor vi lever i symbiose. I naturen betyr det at vi er avhengig av

hverandre for å overleve. Jeg kan anbefale alle å søke som ferieavløser. Det var spennende, interessant og utforderende. Og så møter man mange veldig hyggelige mennesker.

Knut G.



# Hus med tradisjon....



## ...skapes gjennom godt håndverk

Gardermovn. 5, 2050 Jessheim  
Tlf.: 63 97 22 17

### BoligPartner



## Vi selger boligen din - enkelt, trygt og lønnsomt og har alltid gunstige betingelser på lån!

Ta kontakt med oss! Vi vet hvordan boligen din skal presenteres i annonser og prospekter for å få flest mulig på visning!

Trenger du hjelp til finansiering eller refinansiering, ta kontakt med oss på kundesenter Lillestrøm. Her kan du få finansieringsbevis på dagen, så kan du slå til fort når du finner noe du liker!

#### Postbanken Eiendomsmegling:

Eidsvoll - advokat Knut Idland tlf 63 96 23 33

Jessheim - advokat Per Hostad tlf 63 97 10 73

tlf 63 97 58 94

#### Kundesenter Lillestrøm

tlf 63 89 32 99

[www.postbanken.no](http://www.postbanken.no)



# Flott gravøl for SAS Teknisk

**F**redag 14. august markerte SAS teknisk på Fornebu slutten på nærmere 60 års drift på Fornebu.

Alle medarbeidere i teknisk var invitert på gravøl i hangar 4. Mange er de som har hatt sitt virke her opp igjennom tidene. Fra en sped begynnelse i brakker på gamle Fornebu, til i dag et topp moderne teknisk anlegg. Hele 807 gjester hadde funnet veien til arrangementet. Spesielt hyggelig var det at også alle våre pensjonister var invitert. Folk traff pensjonerte kollegaer de ikke hadde sett på mange, mange år.

I inngangsdøren sto arrangementskomiteen og ønsket alle velkommen, akkompagnert av feiende musikk fra SAS Janitsjarorkester. Deretter ble vi bedt om å gå ut på plattingen mot rusegropa. Like etter kom en Dakota og en Harvard i low pass over plassen. Harvarden rakk en liten snittflyoppvisning før den avsluttet med en nydelig low pass i formasjon med Dakotaen. For mange vekket lyden av herlige stjernemotorer til live minner fra svunnende tider.



*På menyen sto grillede lammelår.*

HMK Garde var på plass med sin drilltropp og holdt en oppvisning av gammelt godt slag nede i rusegropa. Deretter var det visning av en interessant video på storskjerm. Videoen fulgte



*HMK Garde med drilltropp i anmarsj.*

Fornebu fra fødsel til grav. Mange historiske godbiter her. Den vil også bli vist på NRK.

Så kunne vi forsyne oss av grillet lammelår så mye vi ønsket. Rundt omkring i betongørkenen var det satt opp diverse oaser, hvor man kunne tanke opp

med øl og vin så mye man orket. Jeg greide ikke å få øye på noen som ble overstadige, men det skal visst ha vært en. Folk koste seg og praten gikk høyt. Sjefsguru Stenberg bæret oss også med et besøk. Jeg merket meg at han i sin tale tilsto at han hele tiden hadde hatt Gardermoen som sin favoritt, med hensyn



*God stemning i hangar 4.*



*Hvorfor havner alltid alle cognac-glassene hos meg?*

til flyttingen av SAS sitt tunge vedlikehold. Han ønsket oss alle lykke til med flytting og etablering på Gardermoen.

Det var god tid til å gå rundt og snakke med folk. Både Stenberg, Leivestad, Haugland og Throndsen fikk litt input fra grasrota. Dette er forferdelig sunt og godt for arbeidsmiljøet. Vi skulle bare hatt det oftere. Ikke gravøl, men muligheten til å



*Jan, nå må du høre her...*

nå vår toppledelse face to face over en halvliter.

Utpå kvelden gikk man tom for både øl og vin. Jeg tor ikke det gjorde noe. Folket var godt fornøyd. Busstransport var satt opp og noen busset hjem. Andre dro på nachspiel eller på by'n. Det er med vemod

vi nå skilles av med Oslo Lufthavn Fornebu. En hjertelig og stor takk til arrangementskomitéen som hadde sydd i sammen et flott program. Vi storkoste oss. Dette var en verdig avslutning for teknisk æra på Fornebu.

Knut Grønkar



# **TOMTER FOR SELVBYGGING JESSHEIM/GARDERMOEN**

A/S Ullensaker Tomteselskap, et kommunalt eiet selskap, har for salg 27 eneboligtomter i Møllerstadringen v/Mogreina skole. Feltet ligger ca. 10 min. biltur fra Jessheim og Gardermoen.

Området ligger utenfor flyplassens støysoner, er barnevennlig og har gode solforhold.

Tomtenes størrelse varierer fra ca. 800-1.800 m<sup>2</sup>.

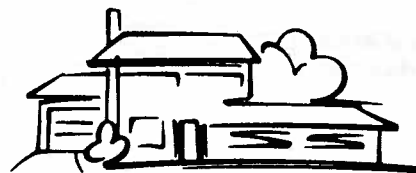
Pris pr. m<sup>2</sup> er fastlagt til kr. 250/270,-.

Tomtene tildeles ihht. kommunale tildelingsregler.

Kreditkassen kan gi finansieringsbistand.

For prospekt, henv.:

**NOR Eiendom v/Terje Buraas, tlf. 63 98 65 50, Gotaasalléen 7, 2050 Jessheim**



## **A/S ULLENSAKER TOMTESELSKAP**

Fakkelsenteret, 2050 Jessheim

# Tøffe lokale lønnsforhandlinger

Når dette leses har vi så vidt kommet i gang med de lokale lønnsforhandlingene i NFO avd. SAS. I motsetning til tidligere år har medlemmene denne gangen vist et stort engasjement og kreativitet rundt hvilke krav som burde stilles. Alle skiftene har avholdt egne møter og satt opp ønskeliste. Dette har så vidt meg bekjent ikke vært gjort tidligere. En sterk grasrotbevegelse forlangte også at NFO avholdt almannamøte med to punkter på agendaen. 1. Lokale lønnsforhandlinger. 2. Kompensasjon for merkostnader ved flytting av arbeidsplass til Gardermoen. Det er registrert en viss usikkerhet i medlemsmassen om forhandlingsutvalget er tøffe nok. Man ønsket derfor å klargjøre for forhandlingsutvalget hvor minimumsgrensen av det akseptable lå. I samme moment ble det også gjort klart at medlemmene er villige og innstilte på å fighte for å få kravene igjennom, hvis nødvendig.

## Folk slutter

I TRM (Traffic Related Maintenance) har antall folk som har sluttet vært meget lavt. Derimot har bedriften i stor grad rekruttert teknikere til lederstillinger og andre administrative stillinger. I Heavy Maintenance er situasjonen annerledes. Der har man hatt et skred av mekanikere som har sluttet. Hele 55 mann! Dette er prekært. For å dekke opp for alle som slutter har bedriften måtte leie inn et større antall engelske mekanikere. Dette koster bedriften tett opp under en million i året pr. mann. Det er tre ganger så mye som de betaler sine egne mekanikere.

## Kompensasjon for merutgifter til Gardermoen

NFO har ved flere anledninger purret denne saken i AFS, samarbeidsforaet for alle fagforeningene i SAS Norge. Responsen her har vært liten. Tilbakemeldingen har vært at det kommer noe. Personal jobber med noe. Dette noe har fremdeles ikke sett dagens lys tre uker før

lysbyteren slås av på Fornebu.

Dette er en sak som berører alle

SAS ansatte. Det er derfor på grensen av det utilgivelige at AFS ikke ønsker å kjøre denne saken mot bedriften. Holdningen i NFO har hele tiden vært at vi ikke vil akseptere noen dårligere kompensasjon enn det alle de lufthavnansatte på Fornebu har fått av sin arbeidsgiver, Luftfartsverket. De hadde sogar dette klappet og klart for over et år siden, så folk visste hva de hadde å forholde seg til. SAS har kjørt en "det skal komme noe", uten at noe konkret har kommet på bordet.

## Må inn som et ekstra krav i de lokale forhandlingene

Dermed har vi ikke noe annet valg enn å kjøre denne saken på egenhånd. Det er nok det alle de andre fagforeningene venter på også. La NFO gå foran og kjøre brøytebilen, så får vi andre det samme etterpå. Dette er jo en ganske kjent problemstilling for oss. Jeg ser for meg tøffe forhandlinger. Dette vet bedriften også. Gir de NFO kompensasjon, så må alle de andre få det samme. Det er viktig å skille disse sakene. Lokale lønnsforhandlinger er en bit, Gardermoen-kompensasjon en annen. Fordelen med å trekke dette inn i lokalforhandlingene er at det gir oss mulighet til å sette makt bak kravene ved å gå sakte. Derfor må vi bli enige om de lokale forhandlingene først, så tar vi Gardermoen.



## Kun 8% har flyttet til Gardemoen

92% av våre medlemmer på Fornebu blir nødt til å pendle til sin nye arbeidsplass. Vi jobber helkontinuerlig skiftarbeid og vil ikke alltid kunne reise kollektivt. Vi har bedt om mulighet for å kunne ha et sted å legge seg ned på noen timer før vi kjører hjem etter nattskift. Dette er blitt avslått. I gjennomsnitt vil merkostnadene ved økt reisevei pr. medlem utgjøre ca. kr 1.700,- pr. måned, eller ca. kr 20.000,- i året. Regner vi en skatteprosent på 50%, så vil vi bare for å opprettholde status quo, måtte få et reisetillegg på kr. 40.000,- minus skattefordelen. Finnes det noe alternativ? Et alternativ kan være å legge reisetid inn som en del av arbeidstiden. Det hadde vært den beste løsningen for oss. Begge deler er like uspiselig for arbeidsgiver.

## Summa summarum:

Det er litt av en oppgave vi har pålagt vårt forhandlingsutvalg. De er mer bundet av medlemmene i år enn tidligere. Gardermoen kommer som en kompliserende faktor. Havner vi ut i en "go slow" håper jeg at alle de andre ansatte skjønner at de får ta del i det resultatet NFO oppnår. Hvis vi havner i en "go slow", vil det bli fra midten av november.

# Vi har hørt at...

## innenriks flyginger øker med 40% på Gardermoen

Når nye Gardermoen åpner for fullt, vil trafikken øke enormt i forhold til dagens innenrikstrafikk på Fornebu. Ifølge avisen Vårt Land vil omlag 406 innenriksfly ta av eller lande på Gardermoen hver dag. Vigra flyplass ved Ålesund vil alene få hele 16 daglige frekvenser.

## Staten overfører 30 millioner fra Torp til Båtsfjord

30 av de 45 millionene som var bevilget til bygging av nytt tårn på Torp er blitt trukket tilbake og pengene er i stedet blitt overført til byggingen av ny flyplass i Båtsfjord.

## 3 års fengsel

Dette fikk en 36 år gammel amerikaner for å kastet varm kaffe på en flyvertinne. Seansen fant sted på en Continental flight fra Huston til Los Angeles. Passasjeren skal ha blitt rasende fordi han ikke var blitt oppgradert til første klasse. Mannen må i tillegg til å sone tre år i fengsel betale flyvertinnen US\$ 10.057 i erstatning. Mannens venninne, som også var med på turen, fikk 2 års fengsel for å ha sparket hull i døren inn til cockpit, og for å ha truet med at det var en bombe ombord. Et trivelig par.

## Premiair får to nye Airbus A330-200

Flyene vil kunne ta 362 passasjerer og



skal settes inn på Premiairs oversjøiske destinasjoner neste år. Med dette mener Premiair at de mange forsinkelsene i selskapet skal være et tilbakelagt stadium. Vedlikeholdet av flyene skal skje hos FLS. På Gardermoen er det SAS som har den tekniske handlingen av Premiair. Premiair er svært interessert i å fornye denne kontrakten.

## Usikker fremtid for Sjøflyhavna

Mange er de av oss som har slukket tørsten over en duggfrisk pils på Sjøflyhavna. Nå vurderer Bærum kommune å selge eiendommen og rive stedet. Det vurderes også å stenge for all sjøflyaktivitet. Kommunen begrunner dette med at aktiviteten kan gå utover friluftssinteressene. Nå har det vært sjøflyaktivitet i

området i snart 70 år, uten at friluftssinteressene har tatt skade av det så langt.

## Tok av samtidig på kryssende baner

En MD11 og en DC9 fra Finnair tok nylig av samtidig på kryssende baner i Helsinki. Flyene unngikk med et nødskrisk å komme borti hverandre. MD-11 fikk abortert og stanset mens nieren valgte å ta av. Feilen synes å ligge hos en av pilotene som mente at han hadde fortrinnsrett til å ta av fremfor den andre.

## Tore Båslund ny generalsekretær i Norsk Aero Klubb

Tore Båslund er ansatt som ny generalsekretær i Norsk Aero Klubb. Båslund avløser generalmajor Olav F. Aamoth. Tore Båslund kan se tilbake på 15 års innsats for SAS, hvor han de siste årene hadde ansvaret for teknisk og økonomisk planlegging, drift og vedlikehold av SAS sin flyflåte i Skandinavia.

## Første tur for nye B717

Flyet er kanskje bedre kjent under betegnelsen MD95. Etter fusjonen mellom Boeing og McDon Douglas har flyet fått typebetegnelsen B717. Flyet hadde sin første testtur fra Long Beach, California 2. september i år. Dette er betydelig senere enn planlagt, og skyldes problemer med den nye BMW/Rolls Royce motoren som flyet er utstyrt med. Testturen forløp som planlagt i følge test-crewet.





## 188 Airbus fly til British Airways

Dette er den største enkeltordre Airbus har tegnet utenfor USA. Flyene som er bestilt er av typen 5A319, 320 og 321. Kontrakten er verd 62 milliarder NOK. Dette er også den største enkeltstående kontrakt BA har tegnet noensinne.

## Stor mangel på flyteknikere world wide

Både i internasjonale tidsskrifter og på Internett avvertes det for tiden heftig etter flyteknikere. Det er muligheter for både korttids- og langtidskontrakter. Lønnen som tilbys ligger på omtrent det dobbelte av hva normallønnen ligger på i Norge.

## Salg av flybilletter over Internett tredoblet

Salg av flybilletter, hotellrom, leiebil etc. via Internett tredoblet seg i fjor. Bare i USA ble det solgt flyreiser og andre relaterte tjenester for 6 milliarder kroner via Internett i fjor. Tallet ventes å tidoble seg innen år 2002.

## 30% av flyteknikerens tid går med til papirarbeid

En undersøkelse gjort i USA viser at 30% av flyteknikerens tid går med til å finne frem underlag, deler, elektronisk logging og annet papirarbeid. Denne delen av flyteknikerens arbeidsdag har økt kraftig, på tross av utstrakt bruk av elektroniske hjelpemidler.

## Finnair hushkitter 12 DC9-S1

Finnair hadde i utgangspunktet tenkt å kvitte seg med disse flyene. Pga. sterk vekst i markedet og mangel på fly, er det nå bestemt at 12 av selskapets DC9-51

skal støydempes. I tillegg skal cabin og cockpit moderniseres. Programmet vil koste 240 millioner kroner.

## Mangler teknikere - setter flyene på bakken

Både Delta, Continental og North West innrømmer at de kuttet for mye på flyvedlikeholdet under de vanskelige årene på begynnelsen av nittitallet. Tallet på antall ansatte ble sterkt redusert. Når nå markedet tar seg kraftig opp, greier man ikke å dekke behovet for kvalifisert arbeidskraft. To av selskapene har måttet parkere fly pga. mangel på flyteknisk personell. Man merker også at ungdommen i dag heller velger andre yrkeskarrierer enn luftfart. Luftforsvaret, som man tidligere rekrutterte mekanikere i fra, har vært nødt til å

betale sine mekanikere markedslønn for å kunne beholde dem. Dermed har denne rekrutteringskanalen nærmest tørket opp.

### ● Reduced working hours: Snapshot of Europe (and the United States)

In France, the Parliament voted a law foreseeing the move to a 35-hour week between now and the year 2000 or 2002 based on the size of the enterprise. In Italy, a law was proposed by the government, foreseeing the same legal work week in 2001 for enterprises employing more than 15 persons. In Germany, trade unions are divided on demanding 30 hours per week. In Spain, the Secretary-General of the UGT is asking for a reduction in the legal duration of work to 35 hours per week at the beginning of the next century, without any cut in salary. (Source: Social International)

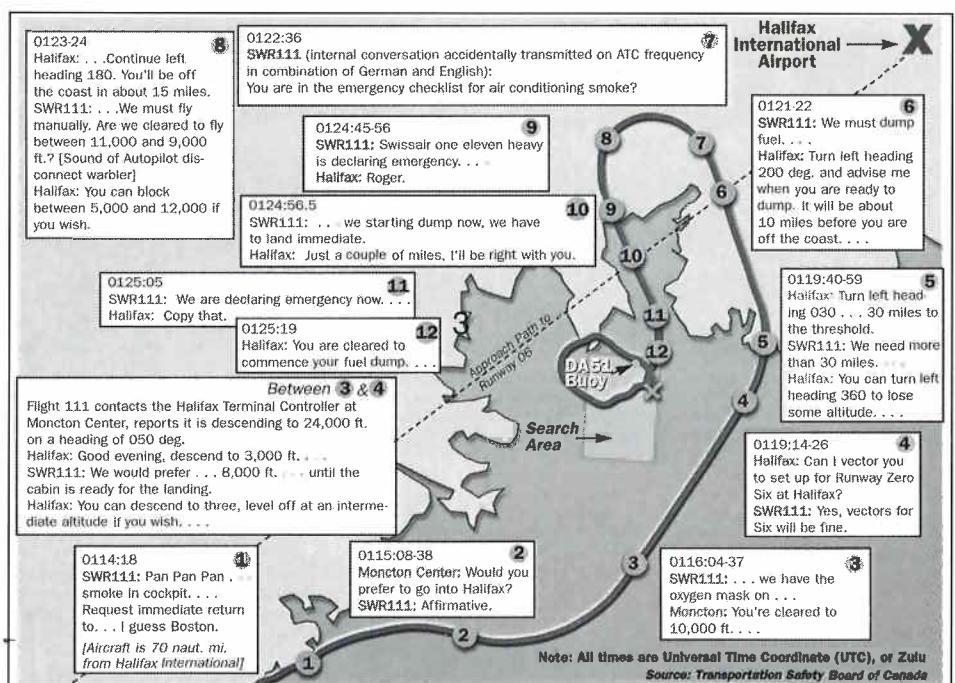
Here is a table showing the evolution of the conventional length of working time in industry between 1987 and 1997\*

| State           | Annual conventional average duration of work (in hours) |       | Modification in percent of working time |
|-----------------|---------------------------------------------------------|-------|-----------------------------------------|
|                 | 1987                                                    | 1997  |                                         |
| Portugal        | 2.025                                                   | 1.823 | -10                                     |
| West Germany    | 1.716                                                   | 1.573 | -8.3                                    |
| Japan**         | 2.138                                                   | 1.990 | -6.9                                    |
| Denmark         | 1.756                                                   | 1.665 | -5.2                                    |
| Finland         | 1.784                                                   | 1.716 | -3.8                                    |
| Italy           | 1.800                                                   | 1.736 | -3.6                                    |
| Switzerland     | 1.913                                                   | 1.844 | -3.6                                    |
| Ireland         | 1.864                                                   | 1.802 | -3.3                                    |
| Belgium         | 1.756                                                   | 1.702 | -3.1                                    |
| Sweden          | 1.800                                                   | 1.752 | -2.7                                    |
| The Netherlands | 1.748                                                   | 1.715 | -1.9                                    |
| Austria         | 1.743                                                   | 1.713 | -1.7                                    |
| Spain           | 1.800                                                   | 1.782 | -1.0                                    |
| Luxembourg      | 1.800                                                   | 1.784 | -0.9                                    |
| United States   | 1.912                                                   | 1.904 | -0.4                                    |
| Norway          | 1.740                                                   | 1.733 | -0.4                                    |
| United Kingdom  | 1.778                                                   | 1.774 | -0.2                                    |
| France          | 1.771                                                   | 1.771 | +/-0                                    |
| Greece          | 1.840                                                   | 1.840 | +/-0                                    |

\*The number of potential working days was 261 in 1987 and in 1997.

\*\* Working time on average during the period 1986/1996 in enterprises of at least 30 workers.

## Swissair-ulykken i Halifax - de 11 siste minuttene



# Hadeland

I et levende kulturlandskap, ligger tettstedene på rekke og rad. Hadeland har allerede en omfattende infrastruktur i alle ledd, - et samfunn med de aller fleste næringer og tjenester representert. Når de siste store utvidelser i vegnettet står klare, har vi et kommunikasjonsnett som gjør Hadeland lett tilgjengelig fra hele Østlandsregionen, Oslo og ikke minst den nye hovedflyplassen på Gardermoen.

B A R K U L I  
H A D E L A N D  
A N D E L R N E K R E A S J O N T U R N D B R U K D U S T R I

Mangfold i dag  
Og i morgen...



atelier Holtre as, Moelv

Foto: Hadeland Fotoklubb

For ytterligere informasjon,  
ta kontakt med

**N** Hadeland  
**ÆRINGSSKAP** A L

Granstunet, 2750 Gran. Tlf.: 61 32 70 00, Fax: 61 32 70 05  
E-mail: [hadeland@online.no](mailto:hadeland@online.no) Internett adresse: <http://www.sn.no/hadeland>