



iNFO

NR. 2 • 1999



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, Industrifeltet
Tlf.: 63 97 99 15

Fenstad Bygg AS

Elektrovn. 5, 2050 Jessheim, Industrifeltet
Tlf.: 63 94 87 77

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

<http://www.hamarregionen.net>
<http://www.hamgard@online.no>

ALLE
TIDERS
BY

Kontor Gardermoen: 63 98 43 41



norsk flytekniker organisasjon

Postboks 60, 2061 GARDERMOEN. Tlf.: 63 97 68 97. Fax: 64 81 66 88
Internett: <http://www.nfo.no>. E-mail: 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.	64 81 60 58
OSLTM-O/3	Priv.	32 85 05 75
Berberisvvn. 33 B, 3408 TRANBY		

Org.sekretær:

BJØRN KYRRE LARSEN	Arb.	64 81 68 88
OSLTM-O/3	Priv.	22 61 83 01
Asperudlia 10, 1258 OSLO		

Tekn. sekretær:

ROGER HANDELAND	Arb.	51 65 93 19
Smørblomstvn. 68, 4056 TANANGER	Priv.	51 69 60 66
	Mobil	95 25 93 75

Kasserer:

ARNSTEIN MJELDE	Arb.	55 99 82 79
Braathens Bergen	Priv.	55 51 05 91
Olsvikstallen 21, 5184 OLSVIK		ar-mjeld@online.no

INFO-redaktør:

KNUT GRØNSKAR	Arb.	38 19 94 89
KRS OM	Priv.	37 04 44 32
Kjekstadvn. 100, 4888 HOMBORSUND	Fax	37 04 44 31
E-mail		sgronska@online.no

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		nfo.bra@rl.telia.no

NFO avd. SAS

Pb. 60, 2061 Gardermoen	Tlf.	64 81 65 45
	Fax	64 81 66 88

NFO avd. Widerøe

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

Styremedlemmer:

Kurt Torland	Braathens SVG
Alf Kåre Mydland	Braathens SVG
Jan-Erik Pedersen	Braathens FBU
Rune Thuv	SAS FBU
Frank Godeng	SAS FBU
Steinar Isaksen	SAS FBU
Trond Hedsten	SAS TRDOM
Jens Valdal	Widerøe BOO
Atle Edvardsen	Widerøe BOO
Evelyn Westvig	Widerøe BOO
Lasse Andersen	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, OSLTM-O/5	Arb.	64 81 68 88
	Priv.	22 74 55 37

Studieutvalg (SU):

Alf Kåre Mydland, Braathens SVG	Arb.	51 65 93 19
	Priv.	51 42 80 44

Støttekasse:

Georg Cvijanovic, OSLTM-O/1	Arb.	64 81 68 88
	Priv.	66 78 07 23

INFO-REDAKSJONEN

Redaktør:	Knut Grønscar, KRS OM
Avd. Braathens:	Tom Skjørestad, BU SVG
Avd. Widerøe:	Atle Edvardsen, WF BOO
Avd. SAS:	Harald Øverland, SAS SVG
Avd. SAS Commuter:	Tom Lauritzen
Layout, redigering:	Siri R. Grønscar

Produksjon: FokusGruppen AS, 1309 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:
Boeing B-777. En aktuell
kandidat når SAS skal fornye
sine langdistansefly.*

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

Formannen har ordet

Noen av medlemmene har kanskje lurt på hvor det blir av det sentrale lønnstillegget en skulle forhandle frem 1. april. Det som kan sies i den forbindelse er at en har gjennomført et møte, og blitt enige om at en på nåværende tidspunkt ikke vil bryte forhandlingene. Det er enighet om at lokale forhandlinger kan gjennomføres på tradisjonell måte.

Når en så vet at det er inngått flerårig lokalavtaler i et par av selskapene, ligger det an til en fredelig sommer for mange av medlemmene. Hva som vil skje i de selskaper som skal gjennomføre lokalforhandlinger, er det ikke meg gitt å vite. Nå har imidlertid flere av selskapene brukt mye penger på å fly tomme fly frem og tilbake, så en kan vel se at tilbudene om lønnsøking ikke vil være dramatisk store.

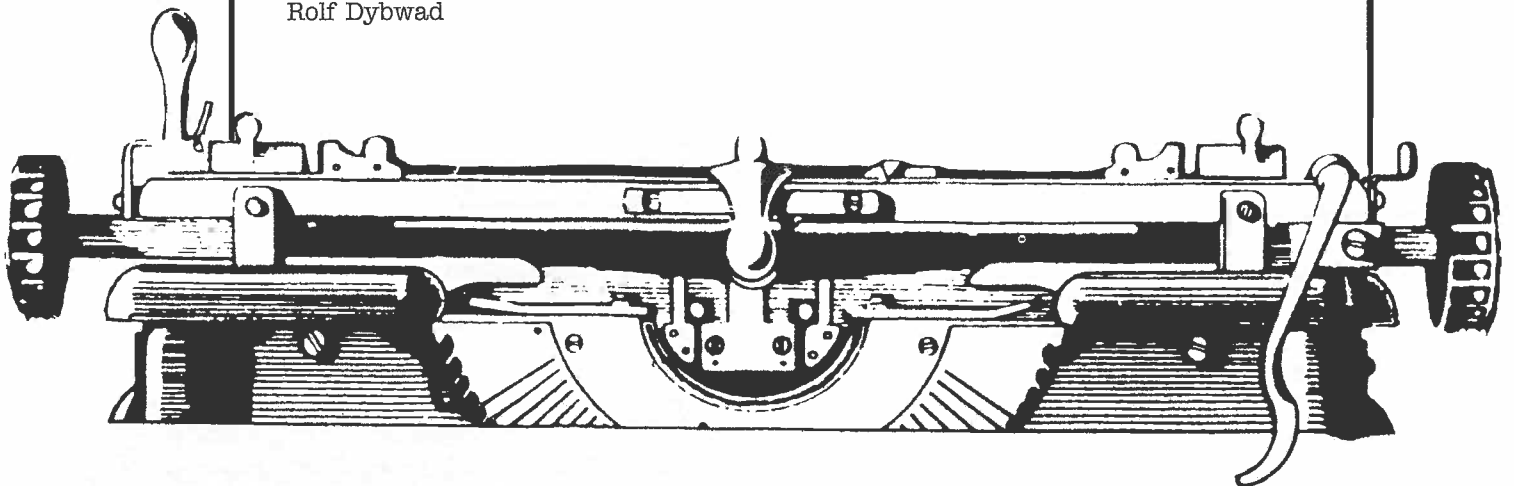
Personlig er jeg svært uenig i å inngå flerårige lokalavtaler, men jeg må erkjenne at denne gangen har medlemmene etter all sannsynlighet tjent godt på dette.

Vi er blitt enige om å nedsette et utvalg med tre representanter fra hver av partene. Disse skal legge grunnlaget for forhandlinger vedrørende kvalifikasjonskrav og lønnsvilkår for personell av kategori A. Utvalget består fra vår side av Heine Richardsen, Arild Helseth og Roger Handeland, og dette er folk med spesiell kompetanse innen JAR-regelverk, tariffbestemmelser osv. Jeg har stor tro på at denne trioen, og mener at de kan legge et godt grunnlag for de forhandlingene vi skal gjennomføre. Utvalget starter i medio juni, og skal være ferdig med sitt arbeide innen 1. oktober.

Men tilbake til de sentrale forhandlingene. Når en vet hva som er skjedd innen privat sektor og vårt lønnsnivå, skal en være særdeles stor optimist for å tro at det kommer et tilbud i 10-kronersklassen. Det får vi vite når vi gjenopptar forhandlingene.

Ha en varm og god sommer, og tenk positivt på hva det er som får vettuge, dyktige ledere til å sende alle disse flyene frem og tilbake, tilpasset oss som reiser på fribillett.

Rolf Dybwad



LEDEREN



MD-80 – en trofast sliter.

INFO kommer dessverre noe forsinket ut denne gangen. Jeg får ta på meg mesteparten av skylden for dette. Typekurs på B737 har slukt all tid de siste månedene. Oppi alt dette holder jeg på å flytte. INFO red. har det med andre ord ganske hektisk for tiden.

Flyselskapene sliter tungt økonomisk. Den frie konkurransen og kampen om markedsandelene tærer på selskapenes kapital. Braathens har lansert sitt spareprogram, og SAS holder på med å meisle ut sitt. Trusselen om at andre kan gjøre jobbene våre billigere har vi hengende over oss. Vi har lenge sagt at luftfarten kommer til å følge i skipsfartens kjølvann. Pris betyr alt. Kvalitet snakker man helst ikke om.

USA har vært foregangsland når det gjelder deregulering av luftfarten. Etter 15 år med deregulering har man høstet mange erfaringer. Først og fremst; det har blitt billigere å fly og rutetilbudet har økt kraftig.

Det amerikanske forbrukerbladet Consumers Report har nylig foretatt en grundig undersøkelse av passasjerenes erfaringer med 55.000 flyreiser i USA. Hovedkonklusjonen er at service og punktlighet har falt markert. Antall klager fra de reisende har økt betydelig. I 1994

ble det gjort en lignende undersøkelse. Da var 52% svært fornøyd med sin flyreise. I 1998 var dette sunket til 39%. Det er liten forskjell på passasjerenes dom over de åtte største flyselskapene i USA. Best ut kommer US Airways, mens i bunn finner vi Northwest. Selskapet har hatt en firedobling av antall klager de siste fem årene.

Billettprisene forventes å holde seg ganske stabile i årene som kommer. Kostnadsøkninger og investeringer må hentes inn ved å effektivisere. Dette betyr færre ansatte, kutt i sosiale ordninger, mindre opplæring, press på diettsatser osv. osv. De ansatte blir taperne i kampen om markedsandelene. Effektivisering må skje i et samarbeid. Da SAS gjennomførte sin sparekampanje SNU94 på begynnelsen av nittitallet, valgte SAS å kjøre en tøff og arrogant linje ovenfor sine fagforeninger. Dette resulterte i stadige konflikter. Passasjerene mistet tilliten til selskapet. Målinger i ettertid har vist at SAS tapte 6% av sine fullprisreisende på denne uroen. Disse 6%'ene har man aldri klart å hente inn igjen. Mye tyder på at hadde man beholdt disse 6%'ene, så hadde inntektene økt mer en det man greide ved å effektivisere.

Bemanning opptar oss sterkt for tiden.

Folk slutter og nye folk er på vei inn. Som vi nevnte i forrige utgave av INFO, så er det rene flukten av teknikere fra Braathens og over til SAS. 43 søkere så langt. Skoleavdelingen til SAS teknisk kjører opplæring med egne klasser for bare Braathens teknikere. Det tar bare så forbaskade lang tid å få de nyansatte operative. I mellomtiden står flyene på bakken å venter på ledige teknikere. Når pressen fokuserer på dårlig punktlighet og regularitet, er vi på teknisk en av de største bidragsyterne. Vi kansellerer flighter pga. av tekniske problemer, som vi ikke får gjort noe med på grunn av mangel på personell. Braathens utsatte oppstarten av dokklinje 2 på Sola grunnet mangel på folk. Hvordan de skal greie oppstarten den 1. oktober, når det er innført ansettelsesstopp? Det skal bli spennende å se. SAS har også innført ansettelsesstopp; det vil si døren er ikke helt lukket. Det må søkes spesielt i hvert enkelt tilfelle.

Kompetanse står sentralt. I mangel av kvalifisert flyteknisk personell, er det blitt ansatt et stort antall ufaglærte. Når skoleavdelingene ikke har kapasitet til å foreta den nødvendige opplæringen, har vi et problem. Skoleavdelingene greier i dag kun å dekke rundt 30% av det innmeldte kursbehovet. Dette er kritisk og bekymringsfullt. Dette burde også bekymre myndighetene. Mange av de veletablerte kursene krympes for å spare penger. Kvalitet blir ofret på økonomiens alter. Instruktørene presses også hardere, med mindre og mindre tid til å forberede seg til undervisningen. Teorikompendiene holder ikke mål. Masse bortkastet tid går med til å finne frem i uoversiktlig kursmateriale. Her ligger det i alle fall et stort besparelsespotensiale.

Til slutt vil INFO red. få ønske alle en riktig god sommer. Lad opp batteriene. Det kan være godt å ha litt å gå på når snøen laver ned på Gardermoen igjen.

God sommer!!!!

red.



Tillitsmannskurs 16.-18. april 1999

Som nyvalgt tillitsmann ved OSLTM-P skift 1, og forholdsvis fersk medlem i NFO, var det med stor glede at jeg allerede i januar registrerte at det i løpet av våren skulle gå et kurs for nye tillitsvalgte. At kurset ble lagt til Quality Airport hotel på Gardermoen, var for undertegnede en ekstra spennende opplevelse, da jeg bor i ca. 2 km unna...

Men fredag 16. april satt vi ihvertfall en stille gjeng i et møterom på det omtalte hotell, en gruppe som besto av en fra WF, to fra Commuter, fem fra Braathens samt tre fra oss i SAS. I tillegg til lederen for studieutvalget, samt NFO formann og INFO-redaktøren, som skulle ha den første «skoletimen».

Og tema de første timene var NFO's historie. Et ikke så langt kappittel, fra NFO's spede begynnelse til den tok «dagens form» på slutten av 60 tallet. Dette fikk vi presentert på en artig måte, og med en del gamle brev på overheaden. Vi fikk f.eks. bekreftet at allerede like etter krigen var «autoriserte mekanikere» «på» bedriftene for å få bedre lønn. En av grunnene var bla. at mekanikeren «ikke burde ha økonomiske bekymringer mens han arbeidet, fordi dette kunne gå utover flysikkerheten».

Dette må jo fortsatt være et glimrende argument foran årets lønnsoppgjør?

Etter kaffepause var det AKAN og HMS som sto på timeplanen. «Nå kommer det kjedelige», tenkte nok de fleste. Men der ble vi positivt overrasket. For selv om temaene i seg selv ikke er verdens morsomste, så klarte Trond Gran å engasjere de aller fleste slik at vi fikk en nyttig diskusjon, samt å «avmystifisere» AKAN, dets arbeide og formål.

Litt på overtid ble vi sluppet ut til middag, før ferden gikk til baren, hvor diskusjoner fortsatte i kjent stil, og problemer ble løst med økende hastighet til lang på kvelden. Noen fikk visst også oppleve «Jessheim by night».

Lørdagen skulle innledes med «NFO's vedtekter», og samtlige satt ved pultene sine presis når de skulle, slik at Kjell Paulsen kunne starte sin gjennomgang, supplert av Rolf Dybwad. Og aldri har vel lover og § vært mer interessante! Kjell gikk

gjennom diverse begreper, forklarte om diverse lover som en tillitsmann burde kjenne til, samt gjennomgang av hovedavtalen. Tariff-avtalen ble gjennomgått på overtid, og langt inn det som skulle vært neste time, hadde vi fått en grov gjennomgang av «svart-boka». Og skal man dømme etter deltagerenes engasjement, tror jeg man kunne brukt mange flere timer på dette!

Men timeplanen var stram, og engasjementet vårt var (etter hvert) ikke særlig mindre når Rolf Dybwad holdt sitt lille kurs om «Forhandlingsteknikk». Foruten å forklare gangen i en lønnsforhandling, være seg sentral eller lokal, forklarte han oss også meget godt også om de grunnleggende mål som alltid ligger til grunn ved forhandlinger.

Vi fikk også en del veldig nyttige tips om hva en tillitsmann bør gjøre/ikke gjøre, og noen tips til tillitsmannen generelt.

Før middagen fikk vi også en innføring i hvordan tillitsvalgte skal opptre ved evt. konflikt, og hva en protokoll er, og hva den skal inneholde. Også denne gangen kunne vi nok trengt mer tid, men -men... Etter en bedre middag var det igjen tid for å løse problemer i salongen, men denne kvelden gikk nok det forholdsvis greit, for når klokka mi skiftet dato, så var vi kun tre stykker som ikke hadde funnet senga!

Den siste dagen var avsatt til JAA/JAR og AEI. Instruktør var Pieter Doyer. Han hadde bare 3 timer til rådighet, og i disse tider, når de forskjellige «jar'ene» innføres på løpende bånd, så var det opplagt at tiden ville bli knapp. Informasjonen var god, og spørsmålene mange, og vi fikk ihvertfall greie svar på de spørsmålene som tiden tillot oss å stille. Noe vi fikk vite, som sikkert flere lurer på, er at JAR66, som omhandler flytekniske sertifikater innføres (etter planen) fra oktober -99. Sert. slik som vi kjenner i dag, ICAO type1 og 2 er da «historie». Det vi da får istedenfor er sert. som heter JAR-66 A, B1, B2 og C.

A-mannen har jo vært behørig omtalt tidligere, og det de fleste vel lurer på er om alle med ICAO type2, automatisk får konvertert sitt sertifikat til B1/B2. Dette er iflg Pieter fortsatt ikke helt klart fra myndighetenes side.

B1 sert. tilsvarer i grove trekk dagens ICAO 2, minus endel kompetanse på avionikk, bortsett fra arbeide på slike systemer som har bit-test som sier GO/NO GO.

B2 er har lavere krav om «generell flykompetanse» enn dagens ICAO 2, men en med B2 sert. har CRS kompetanse på iera/elektrodelen. Men om B2 sert. krever mer kompetanse på iera/elektro enn det dagens ICAO 2 krever, det strides de lærde om.

Innehaver av C-sert. kan kvittere ut fly etter tungt vedlikehold, og trenger nødvendigvis ikke å inneha verken B1 eller B2, men har kompetanse som er basert på disse. Så da får vi se hva myndighetene til slutt kommer fram til – direkte konvertering, eller om vi må ha noe ekstra kursing! Antar at arbeidsgiverene også er aldri så lite spente?

Siste del av kurset skulle brukes til informasjon om AEI. Klokka hadde gått (for) fort, og det var kun 40 min. til rådighet. Men Pieter brukte tida godt, og jeg synes at vi fikk et greit innblikk i oppbygning, drift og policy. Det ble også snakket om økonomi, og Annual Congress, som NFO som kjent er vertskap for i år. Vi fikk også høre om AEI's innflytelse i div. saker, og at de faktisk også har medlemmer i hele 8 forskjellige JAR-committeer.

Så hadde også denne kursdagen gått, og etter en kjapp lunsj, så hadde de fleste tatt fatt på hjemturen.

Som en oppsummering av kurset, så vil jeg si at det var meget interessant, og at ihvertfall jeg føler at jeg lærte mye. Selv om det var behov av mer tid til samtlige temaer. Det som nå blir min og de andre kursdeltagerenes oppgave, er å sørge for at dette kommer medlemmene til nytte. Og det er vel kanskje den vanskeligste delen? Helt til slutt, på vegne av oss kursdeltagere: takk til Alf Kåre Mydland for et velordnet kurs, og til alle instruktørene for god innsats. Og til NFO's tillitsvalgte som ikke har gått tilsvarende kurs: slå til hvis muligheten byr seg!

Ronny Nerhagen



Smånytt fra Sentralstyret

Tariff 99

Det har vært avholdt et forhandlingsmøte med Flyselskapenes Landsforbund (FL/NHO). Her ble man enige om å nedsette et parts sammensatt utvalg som skal utrede plasseringen av Certifying Mechanic, eller den berømte A-mannen. Utvalget skal ha sin innstilling klar til 1. oktober. Noe kronetillegg sentralt utover det de andre store organisasjonene har fått, kan vi ikke vente oss. Lønn må vi derfor ta ut i de lokale forhandlingene. Partene er enige om å utsette de videre tariffforhandlingene til 1. oktober.

Norwegian Air Shuttle (NAS) søker om medlemskap i NFO

Teknikerne her har lenge vært enkeltstående medlemmer i NFO. De ønsker nå å bli en egen avdeling. De er for tiden fire teknikere og fem fagarbeidere. Fagarbeiderne er på vei til å bli teknikere.

To av de fire teknikerne kommer fra SAS Commuter.

Loss of license

NFO er blitt kontaktet av et forsikringsmeglingsfirma med tilbud om å eventuelt tegne kollektiv hjemforsikring og en loss of license del. På det siste sentralstyremøtet brukte vi mye tid på å diskutere forsikringer.

SAS sliter med sertifikatdekning på B737

Situasjonen er problematisk. SAS starter opp å fly på Nord-Norge uten at det finnes en eneste flytekniker med B737 sertifikat her. Dvs, det finnes en, men han er overflyttet til Værnes. Rute Sector og Teknisk legger skylden på hverandre. Opprinnelig skulle de nye B737 kun fly på hovedstadstriangelet. Alle håndbøker, manualer, part catalog etc. ligger inne på et nytt

datasystem (JEMIS), som ingen har fått opplæring på.

1999 et konsoliderings år

1999 er bare et konsolideringsår for SAS. I år 2000 vil man satse ytterligere på norsk innenriks. År 2000 vil bli et ekspensivt år for SAS. Selskapet trenger et nytt mellom-distansefly i området rundt 180 seter. Man ser på B757 og en Airbus-variant. I tillegg kommer behovet for å bytte ut B767. Til slutt, på toppen av dette, introduseres den nye Dash 8-400 til neste år.

Tøffe tider i Braathens

Det er stor usikkerhet vedrørende de bebudede sparetiltakene i Braathens. En så lenge er det kun laget en liste med forslag som så skal utredes i samarbeid med de tillitsvalget. Det er alt for tidlig å si hva dette kan avstedkomme.

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

JAR B3-foredrag hos Luftfartsverket

Den 11. mai stilte NFO med to representanter (Arild Helseth og undertegnede) på et foredrag om B3 license. De fleste kjenner nå til A, B1, B2 og C personell. A personell kan i henhold til JAR 66 ha en mindre basic utdannelse og en lettere praksistrening.

Denne personen får så en basic license, for eksempel hjulskift, skifte av lyspærer, nødutstyr og lignende. Dette er oppgaver som er listet i JAR 145. B1 er dekkende for komplett fly uten avionikk. B2 er avionikk. C er Cs base, altså den som releaser flyet fra heavy maintenance. Vedkommende skal i utgangspunktet ha B1-bakgrunn. Så kommer vi til B3; hva mener man med dette? Vi ser at nivået på B1 kanskje er unødvendig høyt, og har ønsket å innføre en ny type license for fly under 5.700 kg og helikoptere under 2.730 kg med en mer spesifikk rating. Det ble derfor lansert flere måter å gjøre dette på:

1. Ved å bruke B1 også på denne klassen fly/helikoptere.

2. Etablere ny B3 klasse med 5 underkategorier: Flyturbin, flystempel, Hel. turbin, Hel. stempel, Avionics. Disse skal dekke alle småfly/helikoptere.
3. Etablere ny B3 klasse med 2 underkategorier: Gruppering fra samme fabrikk, forskjellig type, som skal dekke alle småfly/helikoptere.
4. Etablere ny B3 klasse som skal dekke alle "simple" småfly (inntil 5.700 kg) og helikoptere (inntil 2.730 kg). Simple småfly har ikke trykk-kabin og ikke avionics, fast propellerpitch, fast understell, stempelmotor, ikke listet opp av JAA som complex a/c. Simple helikoptere har metallskrog, stempelmotor, ikke avionics, ikke listet opp av JAA som complex helikopter. Det er nevnt at man kan ha utvidelser utover det som er listet opp her, for eksempel Composite, trykk-kabin, eller noe avionics.

Hensikten med foredraget var å få folket fra småflybransjen på banen. Det var

imidlertid ikke mange som stilte fra den kanten. NHF og NFO var godt representert. Foredraget ble holdt av Bob. Williams, som er leder for JAA og JAR-utviklingen.

NFO og NHF ga sine kommentarer, og de gikk på at man må søke/kreve å opprettholde B1-standarden videre nedover i systemet. Commercial transport med 3 pax er like viktig som med 100 pax. Det kan selvfølgelig sies at småflyene ikke er like komplekse, men vi mener at det er bedre å sikre nivået enn å ta inn nye momenter foreløpig. Småflybransjens seriøse aktører ønsker sannsynligvis også dette. Jeg oppfordrer teknikerne i denne bransjen til å påvirke leddene oppover i de respektive selskapene. En må sette seg inn i hva som kommer. Her må det riktignok sies det har blitt ytre at man ikke ønsker tre sertifikatnivåer i Norge.

Roger Handeland
Teknisk sekretær



Det er fremdeles flyrelatert virksomhet i gamle SAS/FOF hangaren på Fornebu!

Avionic Maintenance AS (AMAS) er et nyan etablert firma innen faggruppen avionikk. Vi fikk vår JAR-145 godkjenning den 20. november 1998.

AMAS ble etablert 22. juli 1997 som en følge av nedleggelsen av Fred. Olsens Flyselskap (FOF). Det ble da dannet et aksjeselskap som overtok FOF's daværende elektroverksted og radioverksted, for å fortsette virksomheten av disse. AMAS kjøpte alt utstyr og underlag som var bygd opp ved disse verkstedene over en periode på mer enn 30 år. Alle de ansatte ved verkstedene fulgte med over til AMAS og har mange års erfaring fra bransjen. Enkelte har faktisk vært med på å bygge opp verkstedene fra starten i FOF. AMAS har således lang erfaring når det gjelder ettersyn, vedlikehold, modifikasjoner, nyin-

stallasjoner og feilarbeider på diverse flytyper (Orion P3B, Hercules C130, DA20 Falcon, Twin Otter, Electra L-188, HS-748, CV-580, Beechcraft, Aerocommander m.m.).

AMAS utfører også reparasjon og overhaling av elektriske og elektromekaniske komponenter (starter-generatorer, generatorer, spenningsregulatorer, kontaktorer, invertere, pumper, ventiler m.m.), samt elektroniske komponenter (kommunikasjon, navigasjon og pulsutstyr). AMAS utfører kompassving, og har i tillegg meget avansert utstyr for test av pitot/static instrumenter og systemer. AMAS kan tilby tjenester utført ved eget verksted eller ute hos kunden. AMAS har for tiden ansatt 4 autoriserte flyteknikere. Av oppdrag til nå, i vår korte eksistens, kan

nevnes: Komponent arbeid og installasjon hos Helikopter Service. Inspeksjon og feilarbeid på DA20 Falcon, 717 skvadron, Luftforsvaret. Inspeksjon og installasjon av diverse utstyr for General Aviation. For tiden har vi personell hos Widerøe's Flyveselskap for AICAS installasjon. Komponentarbeid på eget verksted.

Det var en stor overgang å venne seg til stillheten på Fornebu etter nedleggelsen. 40 års tjeneste her satte sine spor. Når det gjelder lokaliteten råder det en viss usikkerhet, men foreløpig arbeider vi i en "fredet" hangar med tilhørende kontrolltårn, flyrestaurant og kontor-/verkstedbygninger.

Tore Audum, AMAS.



PAINT ▸ QUALITY ▸ SAFETY

INNOVATION 32 89 36 66



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

• EUROPEAN OFFERS YOU •

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

Det var i luften over Amsterdam

Det var i luften over Amsterdam at kabinlyset begynte å blinke, og suset fra ventilasjonssystemet opphørte. Det ble stille. Så var det en lystig gjøk som skar i gjennom denne stillheten med et "Nå går vi i lufta!" Da ingen lo fortsatte toskten: "Vi går i lufta, skjønner dere ikke hva jeg mener...! Ha ha! Betyr jo to ting..."

Da slo vi ham i hjel. Nei, vi gjorde ikke det. Men vi hadde tenkt å gjøre det. Alle sammen. Bare kaldsvetten ga seg – så skulle vi gjøre det. Straks vi fikk løs neglene fra armlenet, straks vi hadde sluttet med å skjære tenner, så snart hjertet hadde sluttet å dundre, skulle idioten tas... eller kveles i sin egen spypose... Da sa kapteinen: "Dessverre har vi fått en feil på generatoren og blir nødt til å vende tilbake til Kastrup", og smilende flyvertinner delte ut karameller. Alle ble beroliget og vi lot moroklumpen få leve.

Men hvorfor styrter fly? Ikke vet jeg. Om bilulykker vet jeg at de skyldes at føreren er beruset, føreren kjører for fort, føreren sovner, bilen er ikke kjøredyktig, eller elgen glemmer å kikke til venstre før den løper over veien. Men om flystyrt vet jeg ingenting. Eller, rettere sagt, jeg får ikke vite noe.

Slik går det for seg etter at et fly har styret. Alle vil vite hvorfor. Flyselskapet sier da: "Vi vil ikke spekulere i dette før vi har funnet ferdskriveren". Så leter og leter og leter og leter de, samtidig som interessen minsker hos allmennheten – ettersom den fokuserer på en annen katastrofe (tre personer fikk ikke kveldskaffen sin på et pleiehjem ved Hundorp).

Så finner man den svarte esken. Men fortsatt får vi ikke beskjed, ettersom flyselskapet sier: "Vi vil ikke spekulere i dette før analysen er klar". Så analyserer de og analyserer de, samtidig som interessen hos allmennheten synker – ettersom den nå fokuserer på en ny katastrofe (müsli-variantene som gjør deg impotent, vi har hele listen).

Så, og dette er virkelig det interessante, dukker det opp en kryptisk notis av tvilsom opprinnelse i noen av våre større dags-aviser. Som denne fra 19. februar, i en av de større avisene: "Mobiltelefon kan ha vært årsaken til flyulykken". Notisen handler om flyet fra Thai Air som i desember styrtet utenfor Surat Thani 53 mil sør for Bangkok, hvilket førte til at 101 passasjerer endte sine liv i en sump av en thailandsk gummiplantasje. Men denne notisen hjelper ikke oss som vil vite hva som virkelig skjedde. For selvfølgelig handlet ikke dette om at en eller annen snakket i en mobiltelefon. Det er ikke noen fly som styrter på grunn av at mobiltelefoner, eller cd-spillere, eller radiostyrte biler, eller elektriske barbermaskiner brukes ombord.

For hvis flyets elektronikk virkelig skulle bli slått ut av disse apparatene, så hadde vi jo selvfølgelig ikke fått ta dem med om bord på flyet – like lite som at håndgranater, pistoler, dynamitt, etsende kjemikalier eller luftvernsroboter er tillatt i håndbagasjen. Det sier jo seg selv. Dessuten kan jeg legge frem et tungtveiende bevis for at mobiltelefoner er ufarlige: En gang glemte jeg å skru av min egen. Ikke nok med det; jeg satt inne hos pilotene.

Det hele begynte med at jeg og kona og ungene ankom i siste minutt til innsjekkingen og fikk beskjeden: "Flyet er fullt". Først boret jeg øynene i innsjekkingspersonalet og sa: "Vet dere hvem jeg er?" Da de ikke visste det, begynte jeg å gråte. Da stuet de familien min inn, og jeg ble spurt om jeg kunne tenke meg å sitte på et ekstrasete i cockpiten – mot en kompensasjon på 800 kroner, selvfølgelig. "La gå", sa jeg, "men bare hvis jeg får en sånn liten pin som det står "Junior Pilot" på".

Uansett, et eller annet sted over Skagerak, da jeg satt der med matbrettet balanserende på knærne rett overfor navigasjonselektronikken, begynte jeg plutselig å kaldsvette. Du vet, sånn du føler deg når du om morgenen, to timer for tidlig våkner

med et pling og et "helvete, det har jeg glemt". Jeg kom på at mobiltelefonen i innerlommen min var slått på. Men vi styrtet ikke.

Avisenes notiser om mobiltelefonen er ikke det eneste eksempelet. Det er et mønster som vi som er konspiratorisk anlagt, gjerne vil fremlegge for å bevise at flyselskapene alltid ønsker å legge skylden for havarier over på passasjerene.

For det var den samme visa ved den forrige store flyulykken, da et fly fra Swissair styrtet på vei fra New York til Genève. Da ble det publisert en artikkel som lød: "Røyking på toalettet kan ha vært årsak til flyhavariet". Og noen år før dette, da et TWA-fly styrtet, sto det først: "Vi utelukker ikke at det var en terrorhandling" (I en av de større tabloidavisene sto det selvfølgelig: "Flyet styret rett ved sommerstedet mitt").

Mønsteret er tydelig etter en flykatastrofe. Først taushet. Så mer taushet. Deretter en artikkel med en usedvanlig lav sannhetsgehalt som innebærer at skylden for katastrofen legges på enkelte passasjerer: Han med bomben, han der med mobiltelefonen, han som røyket på do. Alt for at vi passasjerer ikke skal forstå at flyet kræsjer av samme årsaker som biler kræsjer – bortsett fra dette med elgene, selvfølgelig. Og neste gang tipper jeg at overskriften på artikkelen blir: "Kvinne nektet å rette om stolryggen – jumbojet styrtet".

Men hvorfor?

N.N.





Airbus A340-600 vil kunne ta opptil 378 passasjerer over en strekning på 13.500 km.

NFO's konfidensielle rapporteringsskjema

NFØ har i flere år arbeidet med å få til et konfidensielt rapporteringssystem. Det har vært en lang prosess.

Bakgrunnen for at NFO ønsket å få til noe på dette området, var fordi man så at andre land hadde et slikt system. I disse landene så det også ut til at det fungerte bra. Man fikk rapportert inn saker som ledelsen og andre ikke ville ha opp i lyset. (Rapportene ble rapportert til forskjellige former for grupper). Argumentet mot et slikt system kan være at hvert selskap har sin internkontroll som skal ta vare på slikt. Men dette fungerte ikke alltid i praksis. Man får liksom ikke alltid forståelsen av at ting tas alvorlig. Poenget er at det er for mange saker som ikke blir innrapportert, og som dermed ikke er med på å trykke flysikkerheten. Dette ønsket vi å gjøre noe med.

Eksempler på slike rapporter kan være utenlandske fly med alvorlige mangler,

mangelfullt utført vedlikehold, prosedyrebrudd både i cockpit og fra bakkepersonell, eller andre ting som kan være vanskelig å skrive om. Det kan nevnes at Samferdselsdepartementet foretok en høring innen luftfarten. I utgangspunktet var dette dødfødt, når vi vet hvor lite respons man får hos flyselskapene på lærlinger. Saken er i alle fall ikke kommet lenger. NFO distribuerte NFO sine skjemaer for to år siden, som vedlegg til svartboka.

Det skjedde lite. NFO gikk ikke ut massivt mot flyselskapene og LV, men det er kommet inn totalt fire rapporter til NFO. Da forsto vi at her var det noe som manglet, og saken ble tatt med til Luftfartsverket for diskusjon. Hva skulle man gjøre videre med rapportene etter at de var gjort anonyme?

Møtet med LV resulterte i at man konkluderte med at LV ikke har regler eller

mandat for behandling av slike rapporter. LV mente også at mottakeren ikke bør ha tilknytning til luftfartsmiljøet. NFO har også en del interne avklaringer å gjøre på dette området. Det finnes en ordning på dette i Tyskland. Man mottar slike rapporter, og disse blir så samlet og gitt ut i et blad (etter at de er anonymisert) til gjennomlesning for alle interesserte.

Spørsmålet er: Hva ønsker vi å oppnå med de rapportene som ligger hos oss; skal vi sende dem til Tyskland? De omtalte fire rapportene er meget alvorlige, og dette er saker som burde komme ut som informasjon på en skikkelig måte. Skal vi bruke INFO som organ for å få frem sakene (etter at de er anonymisert)? NFO ønsker input i denne saken, og vi vil også oppfordre LV til å få fart på denne prosessen.

Roger Handeland
Teknisk sekretær



Lagarbeid og Human factor

Denne velskrevne artikkelen fra 1995 er hentet fra et amerikansk tidsskrift, og tekstforfatteren gir her sin personlige fremstilling av en sammenheng mellom flyulykker og flyteknikernes rolle i luftfart. Artikkelen har et litterært, billedlig og et til dels teknisk språk - noe som kan vanskeliggjøre tilgjengeligheten – og jeg har derfor tillatt meg å oversette den til norsk (selv om noen vil finne det unødvendig). Forfatteren har identifisert seg som "contributing editor", men det er ting som tyder på at han har bakgrunn som flyger. Artikkelen har et klart essayistisk og uformelt preg uten at dette på noen måte går ut over den informative hensikten.

Jørund Kile

"Et bilde av den ekte "crew chief" (flyteknisk lagleder) dukker stadig opp i tankene. Oppstillingsplassen er glatt med en kald svette av sørpe – som ennå ikke er modig nok til å bli snø. En av dørene til hovedunderstellet er frakoplet. Et par føtter kommer til syne, stående i døråpningen. Beina og kroppen forsvinner inn i maskinens indre. En rød verktøykasse står på bakken. En myk klikking kan høres fra såret i det store uhyret når kirurgen anvender sine kunnskaper og helbreder.

Fra en intetsigende dunkel himmel, kommer flyet til syne som en ruvende og skremmende vegg av aluminium. Et par føtter kommer til syne – verdensvandrerer enda en gang – uten hjelp – alene med maskinen og sine ferdigheter. Flyteknikeren kan pløye gjennom en stabel av vedlikeholdsmanualer og finne akkurat den rette instruksen, som får ham til å vekke liv i metallet igjen. Jeg har sett fly som har fått meg til å fryse på ryggen. Noen ganger kunne jeg sverge på at en flyteknisk eksperts helbredende ånd i cockpit ville vært tilstrekkelig for å rette opp flyets systemproblemer. Når han forlater vår øverste helligdom, kommer det bestandig en uttalelse fra styrmannen omtrent slik : "Sjef, alt han gjorde var å knipse på indikatoren og dra ut og dytte inn sikringen akkurat slik som vi gjorde. Hvorfor virket det for ham og ikke for oss?". Jeg ynder å opprettholde myter i luftfart, så jeg svarer : "Noen fly er som jakthunder – de lyster kun sin Herres befaling".

Vanligvis ser piloter behovet for vedlikehold bare når noe må fikses, når noe nettopp har vært fikset eller når det trengs en forklaring fordi noe ikke kan fikses. De ser sjelden den store gruppen av mennesker bak den stornevete personen som lener seg

inn i cockpiten og sier barskt : "Jeg vet ikke hvor lang tid dette tar; jeg skal gi dere nærmere informasjon om femten minutter". Vedlikehold er mye mer enn den vandrende ridderen på rampen. Flyteknikerne drikker kaffe mens de skummer diagrammene på line-kontoret. De studerer flyets historie på datamaskinen – på jakt etter en trend – på jakt etter en forklaring – på jakt etter den rette løsningen.

Team Work - Lagarbeid

Hvis jobben er riktig gjort, så er laget en suksess og flyet kan rulle ut for avgang. Hvis jobben er dårlig utført, så har laget sviktet. Resultatet vil da kunne leses i morgendagens aviser. Til slutt vil feiltakelsen havne mellom de blå permene i en havarirapport.

Dere har alle hørt om Crew Resource Management (CRM) ; dette uttrykkes ved flere andre navn: ledertrening, styringsmodellering, brannøvelse og fjellvettregler. Og alt dette er egentlig uttrykk for en problemhåndtering med det formål å gi oss grunnlag for å gjøre jobben vår bedre. Dette "holde hverandre i handa" tiltaket er ikke innført fordi regelrytterne vil ha de egenrådige til å tilbringe mer kvalitetstid sammen. Behovet for å gjøre ting mer effektivt og forutsigbart, og med større ansvarsfølelse, har blitt grunnleggende.

En L-1011 brøler av gårde og tar av fra Miami lastet med glade turister . Noen minutter senere ble situasjonen i cockpit meget hektisk. Først må en av motorene stoppes på grunn av oljemangel, så en til. Da den tredje motoren fikk samme problemet, så startet besetningen den første igjen. "Boken" har alltid sagt at jetmotorer kan gå opp til 30 minutter uten oljetrykk. Gutta i cockpit tøyde alle grenser og fikk

flyet tilbake i sikkerhet med et nødskrik. Hvorfor gikk alle tre motorene tom for olje?

For noen år siden ble et kortdistansefly klarert etter en reparasjon, som var utført om natten. Mer enn tjue skruer manglet på den ene forkanten av høyderoret. Hvorfor?

En DC-10 rullet bortover en stripe av betong på Chicago lufthavn. Piloten passerte "point of no return", oppnådde rotasjons hastighet og løftet forsiktig det buldrende flyet opp i luften. I det flyet løftet seg fra bakken, ble DC-10'eren rammet av en fryktelig katastrofe. En av vingemotorene ble revet ut av festene, og skadet en rekke hydrauliske ledninger før den falt ned på bakken. Det dødsdømte beistet rullet over på siden og døde. Det tok hundrevis av sjeler med seg. Hvorfor?

En siste tragedie; faren til en venn av meg leverte sin Bonanza inn til et lokalt flyverksted for å få utført en pålagt propellerinspeksjon. Det var et anerkjent verksted med rimelige priser. En uke senere hentet han flyet, og forberedte seg på å fly hjem. Rapporten antydte at han nådde nesten 500 fot før propelleren løsnet fra motoren. Flyet ble smadret. Min venns far ble gravlagt noen dager senere. Renomméet til flyverkstedet var like ødelagt som livet til de etterlatte. Hvorfor?

Ved hvert av disse tilfellene inntraff menneskelig svikt. Det var feil som kunne ha vært unngått hvis et egnet samhandlingsmønster hadde vært utformet for å motvirke "hull" i en jobbsekvens. Mennesker er ikke roboter; de blir trette, distraherete, og noen ganger gjør de feil. Avvikstolerante ledelsessystemer og bemanningsstrategier er nødt til å ta høyde for dette. Vil du vite hvordan?

FlightSafety International tilbyr et program, som de kaller Maintenance Resource Management (MRM). Programmet er utført for å gi et forbedret teamarbeid i flyvedlikeholdet. Robert Stephenson, FlightSafetys assisterende direktør for kursprogrammer, administrerer både instruktør-opplæring og CRM (Crew Resource Management) programmer. "Den egentlige nytten av et MRM-program er at flysikkerheten øker; i tillegg får vi færre kanselleringer og forsinkelser", sier Stephenson. FlightSafety bruker en interaktiv læringsmodell i sitt MRM-kurs i likhet med CRM-kurset til piloter. Kurset er sammensatt av fem hoveddeler: situasjonsbestemt årvåkenhet, årsakskjeder, kommunikasjon, synergier i teamarbeid og å ta beslutninger.

Mange havarier kunne ha vært unngått hvis et egnet samhandlingsmønster hadde vært utformet for å motvirke "hull" i en jobbsekvens. Mennesker er ikke roboter; de blir trette, distraherede, og noen ganger gjør de feil. Avvikstolerante ledelsessystemer og bemanningsstrategier er nødt til å ta høyde for dette. Vil du vite hvordan?

Situasjonsbestemt årvåkenhet er beslektet med jagerflygerens regelmessige "checking six". En årvåkenhet som gir deg evne til å se farene før de oppstår, vil øke mulighetene betydelig til å foreta den riktige handlingen. Arbeidsmetodene bør også vurderes kritisk. En arbeidsordre bør ikke ferdigbehandles, og vedlikeholdsloggen bør ikke signeres før jobben er avsluttet. Situasjonsbestemt årvåkenhet betyr å passe på at jobben blir riktig utført, at oppgaven

blir riktig løst og at man overvåker hverandre.

Hesten mister skoen og snubler

Årsakskjeder beskriver en hendelsesrekkefølge som til slutt ender i et totalt sammenbrudd. Dette kan best begripes ved hjelp av barndomsvisa "for want of a nail, a kingdom is lost." Stiften holder skoen til hesten som kongen rir på. Hesten mister skoen og snubler – kongen taper slaget og blir drept – kongeriket er tapt. "Årsakskjeden kan være ganske vanskelig å få øye på", sier Stephenson. "Men den er mulig å oppdage hvis man har trening i å erkjenne eksistensen av slike årsakskjeder. Røde varselflagg bør være integrert i arbeidsprosessen slik at mekanikeren/teknikeren kan bruke sin situasjonsbestemte årvåkenhet til å gripe årsakskjeden i dens tidligste fase – og før den blir kritisk

Kommunikasjonsdelen kan gjerne betraktes som hjertet i et MRM-program. Vi kan tenke oss at det i en hver stor flyulykke finnes noen som kjente til en uheldig utvikling, og som ikke klarte å meddele dette til andre på en god måte. Kommunikasjon krever et budskap, en avsender og en mottaker. Vi vet alle hvor vanskelig det er å lytte til grinete bedrevitere og å gi positive tilbakemeldinger til det de har å bidra med. Bedre evner til å lytte kan læres, slik at selv den mest utfordrende person kan bli hørt.

Synergier i teamarbeid er den fjerde delen av MRM-kurset til FlightSafety. Et berømt sitat fra Ray Kroc, grunnleggeren av

hamburgerkjeden McDonalds, kan fungere som et eksempel på dette konseptet: "Ingen enkelt av kan alene gjøre mer enn alle oss andre kan gjøre til sammen". Teamarbeid betyr gjensidig avhengighet, og det betyr å hjelpe hverandre. En enkeltpersons svakheter kan bli kompensert av styrken til en annen.

Den siste delen av MRM-kurset er å ta beslutninger. Noen formenn og lagledere fraskriver seg å ta en eneste beslutning, mens andre formenn og lagledere tar alle beslutningene – mange ganger uten å ha alle fakta. Et utvalg av beslutningsstrategier bør finnes i et hvert teams "verktøykasse". Utvalget bør inneholde det meste fra "ikke spør, bare gjør det"- beslutninger til planmessige "vi deler oss inn i små grupper og diskuterer ulike alternativer"- beslutninger. Det er av grunnleggende betydning å legge vekt på gjennomføringen av hele den beslutningsanalytiske sirkelen.

MRM gir resultater, men hva med våre stabukker? De som ikke ønsker noen forandring. De som tror at MRM bare er enda en bedriftsmotesak, som vil koke bort i kålen slik alle forgjengerne har gjort. Husk at disse stabukkene ofte representerer en betydelig investering i kunnskaper og ferdigheter. De er ikke dårlige mennesker. Deres evner til å kommunisere fungerer til sitt bruk, men disse evnene kan trenes slik at disse menneskene kan øke sin verdi i teamarbeidet.

Jørund Kile, flytekniker
Lufttransport AS



Solakonferansen 1999

Årets Solakonferanse ble avholdt 3.–5. mai på Quality Airport Hotel Stavanger. Dessverre kunne jeg ikke delta på omvisningen/"veterantreffet", som visstnok var en suksess. Undertegnede var for første gang tilstede på Solakonferansen. Med store forventningen til dette tidligere omtalte årlige scenario i norsk luftfart ankom jeg hesblesende hotellet; akkurat for sent til å delta på kveldens middag. Svett og perpleks oppdaget jeg under utpakkingen at blitzen til fotoapparatet lå hjemme..., noe som forklarer de manglende bildene. Løksuppe og pils ble trøsten!

"Interessen" fordelte seg i følge påmeldingslisten slik: SAS stilte med 14, Braathens med 3, Widerøe med 1 (en), HS med 2, Lufttransport med 2 og NFO med 2. Totalt var det ca. 130 deltakere og foredragsholdere. Dessverre kunne ikke Roger Handeland stille på "kveldsrundene", han gikk ettermiddagsskift.

Tirsdag ble konferansen åpnet av formannen i Styringskomiteen, Tor H. Strand, som sa at målsetningen med konferansen var å sette fokus på problemer og spørsmål innen luftfarten. Varaordfører i Sola kommune håpet at flyindustriens syn på sikkerhet og kontroll kan smitte over på annen infrastruktur.

Årets sikkerhetspris gikk til Per Gram, (Norsk Flygerforbund); en pris som gis til den som gjennom sitt arbeid har utmerket seg til flysikkerhetens beste. Videre informerte Svein Ottar Sandal fra Samferdselskomiteen om den nasjonale transportplanen. Bl.a. så sees det på muligheten for en ny "hovedflyplass" for Helgeland i stedet for de tre som er der i dag, utredning "in-progress".

Han poengterte også at næringen er "skummelt" kostnadsfiksert, og stilte spørsmål ved til hvilken pris.

Bemanningsmessing vil en ikke være i balanse på flygeledersiden før i år 2003.

Temaer på konferansen var som følger:

- Flysikkerhet og deregulering
- Internasjonalt Safety Programme
- Human Factors – the leading cause of accidents is human error
- Utdanning og forskning innenfor luftfart
- OSL – Hvilke erfaringer er gjort så langt?
- Helikoptertransport og sikkerhet
- Y2K – How to sleep safely the last night of this millennium.

Den som ønsker mer informasjon kan få kopi av alle innlegg og foredrag på NFO kontoret.

Dessverre hadde foredragsholderen for temaet "Human Factors" meldt forfall. Dette var svært beklagelig, da jeg virkelig så frem til dette emnet. Grete Myhre fra Flymedisinsk institutt tok utfordringen på strak arm og informerte hvor lang man er kommet 10 år etter at ICAO satte HF på dagsordenen.

Deltakerne på "teknikersiden" på årets konferanse var ikke av det helt store, sett i forhold til tidligere konferanser.

Til slutt var det en storslått middag med skikkelig koselig sosialt samvær, hvor en stifter viktige kontakter og får en masse "in-puts" og annen nyttig informasjon. Dette viser hvor viktig det er at vi deltar i denne konferansen. Det ble også gjort stas på de "gamle sliterne" som holder liv i og arrangerer denne sammenkomsten; det vanket både blomster og gaver. Og en av oppmerksomhet på konferansen ble gitt til personalet ved hotellet for glimrende service og god mat!! Flott gjort.

Sommerlig hilsen fra
Reidar Carlsen
TU-repr. Widerøe



AIRCRAFT MAINTENANCE WRITE-UPS:

Discrepancy: "Left inside main tire almost needs replacement".
Corrective Action: "Almost replaced left inside main tire".

Discrepancy: "Test flight OK, except autoland very rough".
Corrective Action: "Autoland not installed on this aircraft".

Problem 1: "2 Propeller seeping prop fluid".
Solution 1: "2 Propeller seepage normal".
Problem 2: "1, 3 and 4 propellers lack normal seepage".

Discrepancy: "The autopilot doesn't".
Corrective Action: "IT DOES NOW".

Discrepancy: "Something loose in cockpit".
Corrective Action: "Something tightened in cockpit".

Discrepancy: "Evidence of hydraulic leak on right main landing gir".
Corrective Action: "Evidence removed".

Discrepancy: "Number three engine missing".
Corrective Action: Engine found on right wing after brief search".

Discrepancy: "DME volume unbelievably loud".
Corrective Action: "Volume set to more believable level".

Discrepancy: "Dead bugs on windshield".
Corrective Action: "Live bugs on order".

Discrepancy: "Autopilot in altitude hold mode produces a 200 fpm descent".
Corrective Action: "Cannot reproduce problem on ground".

Discrepancy: "IFF inoperative".
Corrective Action: "IFF inoperative in OFF mode".

Discrepancy: "Friction locks cause throttle levers to stick".
Corrective Action: "That's what they're there for".

Opplæring og JAR

I februar deltok NFO med to representanter på flykongressen '99. Dette er en konferanse som har vært holdt flere ganger tidligere, men den var nå blitt utsatt flere ganger. Etter antall deltagere å dømme, var konferansen populær.

Det nye regelverket for sertifikatnehavere og skoler for flyfag er nok temaer som er aktuelle for mange med tilknytning til flybransjen. Vi i NFO er i de senere årene kommet godt inn i terminologien. Konferansen bar imidlertid preg av at noen, et eller annet sted, skulle ha igjennom Reform 94 – uansett. Dette har ført til mange skuffede lærere, og ikke minst elever/lærlinger.

For oss, som til en viss grad står ansvarlig for opplæringen, har det også ført til noen kjedelige opplevelser med lærlinger. Det var stor enighet på konferansen om at lærerplanene måtte endres. Ingen ville egentlig ta på seg skylden for tingenes tilstand, men det ble påstått at LV hadde gitt klar beskjed om at man burde vente med å innføre Reform 94 til 66-reglene var klare. Men en ting er sikkert; fra nå av må flyselskapene engasjere seg mer i utarbeidelsen av læreplaner. De må rett og slett bruke penger på dette området. Det ble også kommentert at flyselskapene var de første til å klage på dette, til tross for at de ikke hadde sendt inn kommentarer til høringskastet.

Vi som er vitne til hvordan dette utarter seg på "gulvet" kan bare si at mangel på fysikkerhet og menneskelige fysiske skader kan bli resultatet. Når ledelsen og det utøvende personellet forventer at nyutdannet personell med lite erfaring skal være fullbefarne flymekanikere – er det fare på ferde. Dette ble poengtert.

Det er merkelig, men i mange av selskapene er det en for tilfeldig opplæring av eget og nytt personell. Vi må ta oss tid til dette. Det dreier seg ikke bare om å ta inn lærlinger for å få økonomisk støtte, men de må settes i sammenheng

med produksjonen. Det er imidlertid positivt å se at skolene jobber for å få JAR-147 godkjenning. LV og flyselskapene er innstilt på at man skal få til noe sammen; for eksempel at skolene tar seg av all basic i henhold til JAR 66 basic moduler (tilsvarende gårldagens basic), og at flyselskapene tar seg av praksisen i henhold til JAR 66. Totalt får man da frem en B1/B2 tekniker. Skolene skal ha JAR 66 basic opplæring på nivå til B1/B2. LV så at de ønsket at fagbrev = B1/B2 AML. Det spørsmålet man da kan stille seg er om man egentlig har bruk for skolene og lærlingeopplegget. Skolene har jo i mange år forsøkt å bli enige om et felles opplæringssystem uten å få dette til. Kanskje flyselskapene kan ta seg av alt dette selv? Lærerne får da jobb som instruktører i flyselskapene, og man slipper å diskutere med en tredje instans; altså kun LV og flyselskapene. Dette er kun et tankespill. Selskapene er ikke interessert i å få større opplæringskrav enn det de har i dag (de klarer ikke dette engang).

For øvrig er det i dag allment kjent at alle

med license i henhold til ICAO systemet vil få et AML (Aircraft Maintenance License) i henhold til JAR 66 (B eller B2, eventuelt i kombinasjon). Dette vil bli en standard som er lettere å forstå, og den vil åpne grensene for flyt av flyteknikere på en måte som vi ikke har sett før.

Det er i dag mange flyteknikere som er med i fagprøvenemndene som sensorer, og de har en viktig rolle i opplæringen. La oss håpe at selskapene ser verdien av dette, og lar personellet på permisjon til denne oppgaven uten å måtte gå veien om en rekke instanser. NFO støtter dette arbeidet, og vil fremover jobbe for at flyteknikerne også skal være med på å sette opp-læringsstandarden for Certifying Staff. De vet hvor skoen trykker.

Med dette ønsker jeg alle kvalifiserte lærlinger velkommen ut i industrien med et mål: Informasjon og praktisk læring kombinert med respekt.

Roger Handeland
Teknisk sekretær



Airbus A318 er siste tilskudd på den populære A320-familien. Flyet skal ta 107 passasjerer.

Det finnes en Askepott i hvert flyselskap

Denne artikkelen er skrevet av Gisele Richardson etter et foredrag for et Nord Amerikansk publikum.

Den er oversatt av Pieter Doyer, NFO avd. BRA, TU-medlem og Teknisk Komité formann i Aircraft Engineers International.



Introduksjon

For noen år siden oppdaget flyavdelingen verdien av, og faktisk nødvendigheten for, Human Factors-opplæring for ledelsen og de ansatte i flyavdelingen. Denne satsingen har utviklet seg fra å være et unntak, til å bli en rutine for flyavdelingene. Opplæringen er rettet hovedsakelig mot flygende personell og ledelsen i flyavdelingen. Til tross for at våre kurs er annonsert som nyttig for flygende og bakkepersonell, viser det seg at *forholdet piloter/flyteknikere er 5:1*. Hvorfor er det slik? Hva gjør at satsingen på denne type opplæring ikke er like stor i vedlikeholdsavdelingene? Er vedlikeholdspersonellet ikke mennesker? Trenger ikke tekniske direktører, produksjonssjefer, formenn, lagledere og flyteknikere evnen til å kommunisere, lede og motivere? Trenger ikke mekanikere også å kunne takle stress? Hvorfor får ikke denne gruppen den samme oppmerksomhet som flyavdelingen får?

Jeg er redd for at svaret på disse spørsmålene kun kan gis av de som er ansvarlige for vedlikeholdsavdelingene fordi: **De spør ikke etter det de trenger!**

En flyteknikers profil

Du er kanskje klar over at de forskjellige yrkesgrupper i grove trekk kan karakteriseres ved å se på hva slags personlighet folkene i gruppen har. Hvis du tviler på dette, kan du observere folk nøye neste gang du er på et firmamøte. Det er meget lett å skille ut piloter fra stuere, kontorfolk

fra flyvertinner, og flyteknikere fra andre grupper.

Hvorfor er det slik? Hva er det som karakteriserer en flytekniker? Vi har arbeidet i mer enn 10 år med mennesker fra alle avdelingene i flyselskapene, og følger egenskapene som er typisk for de ansatte i vedlikeholdsavdelingene. Vi har kommet frem til at dette er en forpliktelse til å utføre oppgaven perfekt, å være villig til å arbeide konsentrert over lange perioder, integritet, pålitelighet, de mistror til tider det som blir sagt, de har en tendens til å holde seg for seg selv, beskjedenhet (ingen ønsker å være midtpunktet for oppmerksomhet), de liker ikke å spørre om hjelp, men klarer seg som regel selv – og finner derfor ut av ting på egenhånd uten å dele tankene grundig og ofte med andre. (Vi har ikke truffet mange flytekniker-ektefeller som sier: "Jeg skulle ønske at han var stille en stund, så jeg kunne få inn et par ord".

De fleste av disse egenskapene er gode – SÅ LANGT DE IKKE BLIR OVERDREVET. La oss se på "pleier å klare seg selv", og "finner ut av til på egenhånd uten å dele tankene grundig og ofte med andre". Det er min påstand at begge disse egenskapene i stor grad sørger for den taperrollen som vedlikeholdsavdelingen har i forhold til flyavdelingen. Med andre ord; en av årsakene til at flyvedlikeholdsavdelingen blir sett på som en annen divisjon av flyavdelingen skyldes at de oppfører seg slik.

Da jeg holdt et foredrag for en forsamling med flyselskapsansatte, sa jeg blant annet: "Når ting går galt klager pilotene, mens flyteknikerne surmuler". Alle har hørt om "den som hyler høyest"! De som lider i stillhet vil ofte ikke bli hørt.

Egen oppfatning

Den innstillingen som hersker med hensyn til ikke å ville spørre, er blitt en vane for noen av dere. La meg gi et eksempel: For ikke så lenge siden gjennomførte vi et "team effektivitets-program" i en stor flyavdeling. Selskapet er av den typen som ikke tar snarveier, og vanligvis reagerer positivt på rimelige anmodninger fra sine ledere. Det var en stor overraskelse for oss å oppdage at pilotene og flyteknikerne ikke fikk samme diett når de var på samme slags kurs (til og med når de var på felles kurs!). Flyteknikerne fikk mindre i diett til mat osv. enn pilotene! Vi protesterte klart og høyt overfor flyavdelingens ledelse, men de forklarte at det var den tekniske ledelsen som fastsatte diettens nivå for flyteknikerne når de var ute på tjenestereise/-kurs. Flyavdelingens ledelse hadde ingen innvendinger mot å øke flyteknikerens diett til pilotenes nivå. De fulgte bare de retningslinjer som den tekniske ledelsen hadde gitt.

Med en slik oppførsel er det ikke overraskende at Askepott gjør alt det skitne arbeidet i vedlikeholdsavdelingen, mens hennes pilotsøstre drar til det kongelige ball i sine fine kjoler? Denne innstillingen inviterer til at andre ser på

flyteknikere som mindre viktige og mindre verd enn andre ansatte i flyselskapet. Hvis man inviterer folk til å spenne ben for deg, er det alltid noen som er villige til å gjøre dette.

Denne artikkelen er en invitasjon til flyteknikerne og spesielt til ledelsen i vedlikeholdsavdelingene, til å revurdere den rolle vedlikeholdspersonell har og den verdiskapning de står for; samt å se på hvilke mulighetene og ressursene som er tilgjengelig for å sikre at de blir skikkelig verdsatt.

Med hensyn til bedre kommunikasjon på det mellommenneskelige planet, vil flyteknikerne, som alle andre, kunne få stort utbytte av å jobbe med dette, både

profesjonelt og privat. De ansatte i vedlikeholdsavdelingen trenger med andre ord et systematisk psykologisk vedlikehold, på lik linje med alle andre mennesker. Alle trekker fordel av enhver opplæring som gjør at de forstår menneskelig adferd bedre, som igjen får dem til å forstå hvordan de egentlig uten å være klar over det, forårsaker en del av sine egne problemer. Dette vil i neste omgang gjøre dem mer tilfreds og bidra til en mer positiv og hensiktsmessig innstilling.

En psykologisk måte å bli voksen på

Første trinn må bli at ledelsen på de tekniske avdelingene oppgraderer sine egne kunnskaper på det mellom-

menneskelige området. Slik vil de lære å forstå på hvilken måte de begrenser sin egen kapasitet. De kan således utvikle sine talenter, erfaring, kunnskap og empati til fordel for de ansatte. De må innse at de har to funksjoner i flyselskapet de arbeider i, nemlig å sørge for en suksessfull vedlikeholdsavdeling, men også å støtte og å forsvare de ansatte i deres respektive avdeling og å bidra til deres utviklingen. Disse funksjonene ser imidlertid av og til ut til å komme i konflikt med hverandre. Den første går ofte på bekostning av den andre. Flyteknikerne får ansvaret for 50% av problemet, ettersom han ofte tier med problemet og gir for lett etter. ("Jeg tok en gang for 5 år siden opp et problem med min overordnede. Han gjorde ingenting, så hva er poenget med å ta det opp igjen?"). Det er imidlertid viktig at flyteknikerne gir tilbakemelding til sin overordnede, slik at vedkommende kan få gjort jobben sin skikkelig. Men da må han også være villig til å ta tak i problemene.

Jeg er ikke ute etter en revolusjon, men rettferdighet og ansvar. Det dreier seg om å bli psykologisk voksen. Det er på tide å bli kvitt "underdanighets-korset", som en av mine venner kaller det, slik at den utmerkede gruppen av profesjonelle vedlikeholdsfolk kan få den plassen som de fortjener i industrien.

Det er stort sett opp til dere selv.



Flymekanikere inn i NFO?

I 1998 hadde man i NFO en gruppe som så på dette spørsmålet. Gruppen ble satt ned for å belyse alle sider ved saken, etter at vi hadde fått en massiv forespørsel fra en gruppe i et av selskapene.

Det kommer stadig forespørsler fra enkeltpersoner og grupper av personell. Dette er for NFO en god følelse. Vi er den eneste fagforeningen som 100 % snakker det tekniske personellet sin sak. Men tilbake til 1998 gruppens konklusjon.

Man fant ut at slik tilstanden er, ønsker man ikke å utvide medlemsmassen med personell uten tilsvarende kompetanse og rettigheter. Noe av årsaken til dette er at en enorm økning av medlemstallet vil kunne føre til at vi må ansette fast kontorpersonell. Dessuten vil JAR-regelverket komme til å åpne dører som går i andre retninger enn de gjør i dag. Vi ønsker derfor å være noe avventende.

„Vi gir i dag imidlertid åpning for flytekniske instruktører, flymekanikere

med bestått basic og A/P license fra USA. Dette siste må nok sees nærmere på.

Jeg håper dette gir noen svar, og at vi også i fremtiden vil fremstå som en attraktiv organisasjon. Vi vil ikke bli sammenlignet med andre som driver og verver medlemmer for å bli størst mulig. Det er medlemmenes interesser som teller!

Roger Handeland
Teknisk sekretær



Flyfagkonferansen -99

Vi var to personer fra NFO som i år deltok på flyfagkonferansen, Arild Helseth og undertegnede, Roger Handeland.

Konferansen ble holdt på SAS hotellet på Gardermoen. Det var trangt om plassen, og det var lang venteliste for å være med. Dette skulle vel tilsi at de valgte temaene var av stor interesse.

Agendaen var som følger: Krav til flyfagopplæringen – er det mulig å samordne utdannings- og luftfartsmyndighetenes krav til opplæring? Hvor fast-tømret er kravene i Reform -94, hva er status og lignende? Videre introduksjonen av JAR 66 og 147 i Norge, Norges plass i denne forbindelse og forpliktelser innen JAA-samarbeidet. Trenger vi JAR 147 i Norge? Bransjens krav til den flyfaglige opplæringen. Status fra fylkeskommunene og flymekanikerskolene (Bardufoss, Asphaugen, Sole og Skedsmo).

Innledningen på konferansen var ved Svein Harsten fra Kirke- og utdanningsdepartementet. Han tok for seg læreplanene i skolene kontra JAR 66, problemene man så med dette og hva som må til for å få det til. Alle som vet litt om kompleksiteten i dette forstår at det skal noe til for at KUF, Fylkeskommunene, skolene, Luftfartsverket og flyselskapene kan bli enige om en opplæring. I alle fall når vi vet at ikke engang skolene har klart å bli enige på 20 år.

Det ble en god diskusjon rundt Reform -94, og det virket som om alle var klar over at her hadde man innført noe som har gått utover noe annet. Det ligger nok også mye ansvar på flyselskapene her.

Det ble også her gitt kritikk til selskapene for at de ikke benyttet mulighetene de hadde til å kommentere høringsutkastene på reformen før den bli iverksatt. Dessverre var vel dette også et område hvor man ikke ville engasjere ressurser før problemet oppsto, altså "brannslukking".

Dessverre har det for en part vært mye blest rundt dette, og det er hos lærlingene. Det er

nok ingen tvil om at flere av disse har fått føle på kroppen hva mange har ment om den praktiske opplæringen. Her ligger nok mye ansvar fordelt på flere parter, men de (vi) som skulle lære opp personellet er blitt for dårlig informert om hva som ligger i reformen. Problemene har kommet opp i dagen nå, og man må løse dem sammen med lærlingene. Det ble i denne forbindelse sagt at man så flere områder hvor man må gå inn og justere på opplæringsplanen, men det ligger også store positive potensiale her. Det ble klart poengtert at man må ha stor respekt for de som går gjennom denne opplæringsplanen; den inneholder ekstremt mye stoff.

Luftfartsverket hadde en fin gjennomgang av Norges posisjon og Norges forpliktelser i den internasjonale luftfarten. Vi er bundet til avtalene (JAR), og dette må vi ta konsekvensene av. LV kom også inn på samordningen av læreplaner. Vi som har sett hvor lite som har skjedd på dette området de siste 12-15 år, undres over fremdriften.

Det som imidlertid er mest uheldig ved denne reformen, sett fra flyselskapenes syn, er at fagene ikke samstemmer med JAR 66 kravene til opplæring. Dette fører igjen til at lærlingene, som var lovet å få fagene godkjent, ikke får dette allikevel. Grunnen er enkel nok: Fagene inneholdt for lite stoff i henhold til JAR kravene.

LV forklarte en del rundt dette, og så at LV hadde anbefalt å vente med reformen inntil man tydeligere så hvordan JAR reglene ville se ut. Dette ble altså ikke tatt til følge, og Svarteper sitter nå hos lærlingene og flyselskapene.

Fylkeskommunene og skolene (Bardufoss, Asphaugen, Sola, Skedsmo) gikk gjennom planene for hvordan de mente at JAR 147 ville passe inn, og hva man måtte gjøre for å få dette til. Det var tydelige forskjeller, og man hadde også forskjellige synspunkter.

Kompleksiteten i samkjøringen kan sees som vanskelig fremdeles, men nå ligger JAR 66 som et "kart" som alle vet hva

inneholder. I denne forbindelse ble det gitt sterke "mandater" fra salen på at det skulle settes ned bredt sammensatte grupper for å komme frem til løsninger. Det ble sagt at det kanskje hadde vært like greit for flyselskapene og LV at disse tok seg av saken, da de sannsynligvis lettere ville blitt enige. Man kunne legge ned opplæringsplanene for flyfag og legge alt direkte i henhold til JAR kravene, og flyselskapene kunne få de samme økonomiske midlene som skolene (altså legge ned alle flymekanikerskolene). Da hadde alt blitt så meget bedre? Flyselskapene og LV ønsket ikke dette, men det ligger et stort press på enkelte instanser for å unngå flere år med samkjøringsproblemer.

Egil Egeland fra Opplæringsavdelingen i Braathens ga en bra presentasjon om hvordan de så for seg kravene og resultatene. Flyselskapene ønsker ikke å få ansvaret for å lære opp personell som egentlig har vært under skolenes ansvar. Flyselskapene sier at de har mer enn nok med å klare den opplæringen som er pålagt utover basic. Og det kan vi dessverre være enige i, det er mange løse tråder på opplæringssiden.

LV avsluttet med at deres mål er at når fagbrevet er tatt, så skulle teorien være klar til B1/B2. NFO regner med at A Category personell vil bli diskutert fremover, og at det også blir en ordening på dette.

Fagarbeidere inn i NFO? Det har tidligere vært skrevet i INFO om fagarbeidere som ønsker medlemsskap i NFO. NFO nedsatte en gruppe for å komme med en konklusjon på dette. Gruppen hadde mange forskjellige meninger innen temaet. Høsten 1998 kom man til den konklusjonen at NFO ikke kan/vil utøke medlemsmassen sin utover dagens kriterier (ICAO I/II eller ferdig med Basic). Noe av bagrunnen for dette ligger nok i at vi ser diskusjonene i JAR som relevante for Certifying Staff (A, B1/B2, C). NFO har sagt at vi holder oss til det vi kan; nemlig Certifying Staff.

Roger Handeland
Teknisk sekretær



Utdrag av meddelelse fra Luftfartsinspeksjonen om JAR 66/147

Utklipp fra NHF-nytt Nr. 1-99

Generelt

JAR-66 Certifying Staff – Maintenance og JAR-147 Approved Maintenance Training /Examinations er vedtatt av Joint Aviation Authorities (JAA). Forskriftene ble publisert i april 1998 og trådte i kraft 1. juni 1998.

Inntil videre er JAR-66 og JAR-147 bare gjeldende for vedlikeholdsarbeider som utføres i en JAR-145 organisasjon, på luftfartøyer med startmasse mer enn 5700 kg.

Luftfartsverket tar sikte på å følge forskriftene fra oktober 1999, og av den grunn kommer JAR-66 og JAR-147 til delvis å erstatte BSL C 7. Etter en overgangsperiode fra oktober 1999 og frem til juni 2001, skal flyteknisk utdanning for attesterende personell i en JAR-145 organisasjon, gjennomføres etter JAR-66, og skolen skal være godkjent etter JAR-147.

JAR-66 inneholder kravene som dekker utstedelse, utvidelse og forlengelse av flyteknikersertifikat for attesterende personell (JAR-66 Aircraft Maintenance License, AML), med privilegier etc. som hører til de ulike kategoriene innenfor JAR-66 flyteknikersertifikatet. JAR-147 inneholder kravene som stilles de skoler som utdanner attesterende personell etter kravene i JAR-66.

JAR flyteknikersertifikat

Et JAR-66 flyteknikersertifikat vil kunne utstedes innenfor de følgende kategorier:

- Category A: Line Maintenance Mechanic
- Category B1: Line Maintenance Technician Mechanical
- Category B2: Line Maintenance Technician Avionics
- Category C: Base Maintenance Technician

Kategori A og kategori B1 inndeles i følgende underkategorier:

- Aeroplane Turbine
- Aeroplane Piston
- Helicopter Turbine
- Helicopter Piston

Etter gjennomført og bestått godkjent typekurs, vil luftfartøytypen bli ført inn i JAR-66 flyteknikersertifikatet. Det vil være mulig å utstede et JAR-66 flyteknikersertifikat selv om typeutdanning ikke er gjennomført. Dette forutsetter dog at teoretisk grunnutdanning er gjennomført, og at kravet til vedlikeholdserfaring er imøtekommet, ref. JAR-66.

For en innehaver av JAR-66 flyteknikersertifikat som skal utføre vedlikeholdsarbeider i en JAR-145 organisasjon, kreves det i tillegg til JAR-66 flyteknikersertifikat en personlig autorisasjon utstedt av JAR-145 organisasjonen (JAR-145 Certification Authorisation). Dette betinger at vedkommende har samme luftfartøytype innført i sitt JAR-66 flyteknikersertifikat og JAR-145 Certification Authorisation.

JAR-147 skoler

Luftfartsverket vil utgi JAR-147 som en norsk BSL/JAR-147. Dette innebærer at JAR-147 gjøres til norsk forskrift. Det arbeides med å klargjøre BSL/JAR-147 for høring i løpet av 1998.

Kursplaner for grunnutdanning i en JAR-147 skole er under utarbeidelse i regi av Kirke-, Utdannings- og Forskningsdepartementet.

Detaljkravene for en luftfartøy typeutdanning etter JAR-66 i en JAR-147 skole er under utarbeidelse i JAA.

I forbindelse med bytte av ICAO flyteknikersertifikat mot JAR-66 flyteknikersertifikat I JAA, pågår det for tiden en prosess hvor det enkelte medlemslands nasjonale sertifikatsystem skal vurderes i forhold til kravene i JAR-66.

Etter en slik gjennomgang vil det bli klargjort om vårt nasjonale system tilfredsstiller kravene i JAR-66 helt eller delvis.

Et JAR-66 flyteknikersertifikat som er utstedt i et annet JAA-fullverdig medlemsland vil bli akseptert i Norge. De nåværende ordningene for validering og konvertering av flytekniske sertifikater kommer derfor til å bli endret.

Konsekvenser

Flytekniske sertifikater som er utstedt etter BSL C-7, vil fra og med oktober 1999 på innehaverens begjæring byttes ut mot et JAR-66 flyteknikersertifikat. Et sertifikat som er utstedt etter BSL C-7 skal, i henhold til JAR-66, innen mai 2001 være byttet til et JAR-66 flyteknikersertifikat. JAA har skissert en ordning hvor innehavere av gyldige flytekniske sertifikater ikke mister sine sertifikatrettigheter, men fortsatt skal kunne utøve slike rettigheter. Dog vil dette være under betingede forhold. Luftfartsverket vil senere redegjøre for slike betingelser i egnede publikasjoner.

Luftfartsverket vil være beredt til å påbegynne saksbehandling av søknader om godkjenning av skoler etter JAR-147 i løpet av september 1999. Dette gjelder for de organisasjoner som forestår grunn- og typeutdanning av flyteknisk vedlikeholdspersonell etter kravene i JAR-66.

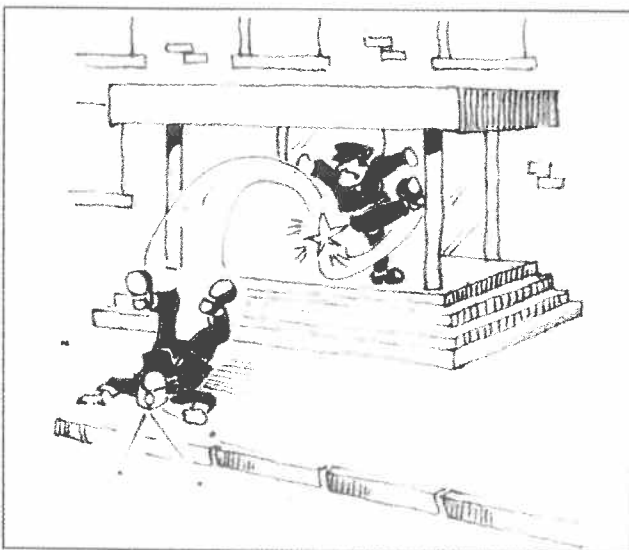
Letter reprinted from Qantas Flight Operations Newsletter

In your icy, indeed hostile, telephone call of yesterday, you requested a report about alleged proceedings involving my crew at the Qantas 75th birthday celebrations at the slip port. As the reports from the local authorities and the head of the Australian legation were undoubtedly a complete fabrication, I take the opportunity to put the truth of the matter on file.

"IT WAS NOT A
WATER POLO
GAME....."

Qantas management's kind offer to "buy a round of drinks" was taken on board by the crew who decided to upgrade the event to its correct status, so appropriate quantities of libation and food were purchased, with festivities being held in my hotel suite.

An enjoyable evening ensued but insufficient supplies had been obtained so several members of the crew left for further purchases at a local bar. In a truly magnanimous gesture ten bar girls from the establishment helped carry the beer back to the hotel. To demonstrate our appreciation of their assistance we served them some cool drink. They then offered to show us some local culture and, in order not to offend, we allowed them to dance some exotic dances. The banging on the walls of my room had by now, quite honestly, become invasive, and it was disturbing the dancers so we arranged an amusing little deterrent.



S/O Brown's impression of the police officer was excellent! In full Qantas uniform, with an aluminium rubbish bin upside down on his head, he goose-stepped to each room and harangued the occupants with a very witty diatribe about disturbing hotel

guests. I personally heard nothing of his alleged threats of life in Alcatraz or the Gulags, as claimed by the sister of the Minister of Police whose room was unluckily next door. I have no doubt that this woman was the sneak who called security and hotel management and I absolutely refute that the shout "Look out, here come the Indians! Circle the Wagons" was made. The simple coincidence of security arriving just as we stood the double bed on its side across the door to make the dance floor bigger is obvious.

The major damage to the room occurred when a group of gate crashers, whom we could not know were hotel security, forced their way in just as most of us happened to be leaning against the bed watching the dancing. The subsequent events in the foyer of the hotel are an equally vicious distortion of the facts. I was explaining the importance of the 75th birthday to the general manager of the hotel and noting that other guests were fabricating stories of noise, drinking and singing at the celebration when F/O Smith (ex-SASS) and several other keep-fit enthusiasts, in keeping with their almost monastic pursuit of health, organised the race up the drapes which hang along the foyer wall. It says nothing for the workmanship of some of these nations that the fittings were torn from the walls before most of the crew were even halfway up.

At this stage, in an amazing display of international posturing, the Governor of the city, who was attending the National Day cocktail party in the foyer, cast some denigrating remarks about Australian culture. Although he misunderstood our gestures of greeting, Female Flight Attendant Williams rescued the situation with her depth of knowledge of local culture.

Her rendition of the Fertility Dancing Maiden in the foyer's "Pool of Remembrance" was nothing short of breathtaking. Normally this dance is performed wearing just a sarong skirt so FFA Williams's extra step to nature was a bold step forward.

Unfortunately, during one intricate step FFA Williams slipped and fell beneath the fountain so we were very lucky that S/O Brown, who had the great presence of mind to strip to avoid getting his uniform wet, leapt in to help. That the tiles in the pool were slippery is beyond dispute, as it took nearly ten minutes of thrashing about before S/O Brown could actually complete his rescue. Such concern was there for these two exemplary crew members' safety that the rest of the crew were forced to assist, and I deny that this massed altruistic rescue attempt could be construed as a "water polo game"!

This slanderous accusation was first put to me by the Chief of the Riot Squad, who's storm troopers had apparently been called by some overzealous Fascists at the cocktail party.

Order had nearly been restored when the fire started

Order had nearly been restored when the fire started. I prefer F/O Smith's version of events - that the drapes had caught fire from being against a light fitting and that he dropped his cigarette lighter whilst trying to escape the flames.

Had hotel management fulfilled their responsibilities and used fire retardant materials instead of velvet, the fire would not have spread to the rest of the hotel.

The responsible attitude shown by my crew in assisting the bar staff to carry out drinks from the cocktail party is to be commended, not condemned, and the attempt by male members of the crew to extinguish pockets of the fire using natural means has been totally misrepresented in some quarters. I cannot overstate how strongly I resent the assertions made in the Chief Fire Officer's report.

I made an official protest about these matters when the head of the Australian legation visited us the next

morning at the police station. However, not only did Ambassador Jones not attempt to refute the preposterous allegations made against me and my crew, but by failing to secure our release immediately, caused the subsequent aircraft delay.

I did not know Her Majesty was to be aboard our aircraft, but I am sure that her 12-hour visit to that country was appreciated by local dignitaries and probably HRH herself. (I must mention here that the local manager is far too obsequious - Smarmy! Smarmy! You should have seen him bowing and scraping. Never make a Prime Minister that chap!)

Finally, I note that not since "Rainman" has Qantas been mentioned in so many newspapers. (Some people in Qantas would die for coverage like that). The main newspaper at the slip post coincidentally mentioned Qantas 75 times on its front page alone, although some of the coupled epithets can only be

described as the worst journalistic excesses of the gutter press.

I trust that now I have outlined the correct version of events, we may allow ourselves a discrete smile as to the lack of social sophistication of some of these developing nations and put all this behind

us. As far as I'm concerned the crew carried on the fine Qantas tradition.

Regards
Captain Black

P.S.

I checked amongst the language qualified members of the crew, but no one was up to speed on Latin. Can you recommend anyone in the International Department who could translate "Persona Non Grata?"



Nytt fra Braathens

Improve 800 er det nyeste fra Braathens. Dette er et innsparingsprogram som skal gi Braathens en innsparing på 800 millioner i løpet av 3 år. Innsparingsprogrammet består av over 50 punkter. Noen av tiltakene har vært strakstiltak, noen skal iverksettes over tid, mens andre kun er i analysefasen.

Et av sparetiltakene som er lansert er en diettnedsettelse på kr 200,-. Denne satsen er innført fra 01.05.99. Her mente NFO at selskapet ikke var tjent med å miste reisevillighet til blant annet stasjonstjeneste.

Vi hevdet også at villigheten til "På sparket reiser" i forbindelse med snag ble drastisk redusert. Dette viste seg også raskt med to eksempler i rask rekkefølge. To fly ble stående lenge i Bodø p.g.a. snag / mangel på teknikere som ville reise. Medlemmene sier at det hadde vært forståelse for diettnedsettelsen, hvis den hadde angått alle.

Utskillelse av teknisk divisjon er et punkt som pressen har tatt tak i, og som det spekuleres en del rundt.

Dette punktet har ikke kommet opp i noen møter som NFO har deltatt i, men er satt

opp som et punkt i forbindelse med Improve 800 programmet. Improve 800 programmet sier også at dette punktet er i analysefasen.

Info-aviser ifra selskapet kommer ut med mye lesestoff om innsparing. Den siste avisen hadde også en gladmelding som inneholdt bonus til det ansatte når budsjettet er på riktig side. Det var også flere andre goder i vente når ting gikk godt igjen.

NFO avd. Braathens har hatt litt for stor avgang av folk som slutter. I skrivende stund er det fire teknikere til som slutter og går over til SAS. Det vi hører fra SAS, er at SAS vil ta vare på de ansatte. I forbindelse med dette hadde de nylig et opplegg der de ansatte ble påspandert kr 1000,- pr. hode med tilstelning og mat på byen. Noe slikt ser vi i Braathens frem til.

Heavy Maintenance Linje 2 dokk, skal starte 1. oktober. Dette er bestemt, og vi får håpe at alt er tilrettelagt til denne datoen slik at en slipper for mye plunder og heft.

Forøvrig har våren vært preget av mye

møter med selskapet. Der har vi fått merke at vi er blitt et børsnotert selskap. Det vil si; vi har hatt mange konfidensielle møter med informasjon relatert til børsen.

Ledelsen har spilt med forholdsvis åpne kort til nå, og det er vi glade for. Jeg håper de forsetter i samme spor.

Som formann har det vært travelt med alle møtene. Når en jobber på skift blir det spesielt problematisk med møter som har forholdsvis korte møteinnkallinger. Det har også gått med en del fridager til ovenstående.

Det er en lang dags reise til hovedkontoret ved Fornebu. Bare i reisetid går det med ca. 5-6 timer tur/retur fra Sola. Jeg har fått testet Gardermoen en god del. Jeg synes flyplassen fungerer rimelig greit. Unntaket er jo dårlig vær (snø, tåke o.l.) og kanselleringer.

Til slutt vil jeg benytte anledningen til å ønske alle NFO medlemmer enn god sommerferie.

Kurt Torland
NFO Braathens



Med Braathens på Island

SMin første C-sjekk tur med Braathens gikk til Keflavik på Island. Det skulle sendes opp to fly, LN-BRP og LN-BRM; begge skulle inn for en C5-sjekk. Jeg var med på den første flymaskinen, LN-BRP. Reisefølget besto av følgende personer: Logistikk ingeniør Atle Haugland, prosjektleder Dag Vidar Jensen og CS Base Magne Rødland. Avreisedatoen var torsdag den 13. mai (Kristi himmelfartsdag). Fremmøtetidspunktet ble satt til kl. 04.30, med påfølgende avtgang kl. 05.45. Vi startet dagen med hjulskift og fjernet ovnene. Vi fikk dispensasjon fra LV til å reise uten flyvertinne, da Magne og jeg er ICAO 2 personell, og ville da kunne fungere som crew. Tidspunktet ble satt så tidlig for å få flygerne hjem samme dag. Vi kom frem bare 20 minutter etter avgang på grunn av tidsforskjellen på to timer. Det første møtet med Icelandair var hjertelig, og resten av dagen gikk med til preparation av flyene, samt introduksjon av Icelandairs bygning.

De nærmeste dagene brukte vi mye tid til å besvare spørsmål. Dessuten måtte vi ta en del avgjørelser, spesielt med hensyn til interiøret. Logistikkpersonellet var meget opptatt med deleoppfølgingen. Braathens var i forkant blitt enige om at de fleste delene som trengtes skulle være Icelandair i hende en uke før den første maskinen



TUF hadde noe «Nordlys» som manglet bak vingen.

ankom. Dette klarte de ikke å holde. De fleste delene kom med LN-BRP. De resterende delene ble fortløpende bestilt fra Sola, og sendt med fly til Island dagen etter at bestillingen var sendt.

Det var i forkant av sjekkene blitt gjennomført et kurs i regi av Braathens på et utvalgt antall kandidater av Icelandairs tekniske personell. Dette kurset omhandlet Braathens dokumenter og utfylling av disse, slik at personellet visste hva som var

i vente. Den fjerde dagen i sjekken fikk vi de første 55 snagene opp til oss til dokumentert kontroll. Alle 55 hadde mangler av varierende art, slik som manglende signaturer, manglende referanse, manglende revisjonsnr. etc. Alle 55 ble returnert til CS Base med gule lapper, som forklarte hva som manglet på den enkelte snag. Dette ble fort tatt til følge av CS Base, som delte ut snagene til den enkelte som hadde ansvaret. De påfølgende timene var det til dels overbefolket inne på biblioteket deres, men tross alt; de tok dette veldig bra. Dette resulterte i at de fleste snagene ble godkjente etter hvert som de kom opp til oss.

Det ble til dels svært lange arbeidsøkter på oss og lite fritid. Vi fikk allikevel med oss et par badeturer i Den blå lagune. Vi bevilget oss også en dag fri i løpet av hele turen, og den ble brukt til sightseeing. Bl.a. så vi Geysir, Gullfoss og Thingvallir. Naturen på Island er fantastisk og må oppleves!

LN-BRP skulle etter planen være ferdig på fredag den 21., men vi fikk fort en indikasjon på at de ville behøve en dag til. Det så ut som om de hadde feilberegnnet størrelsen på pakken, som så ut til å bli



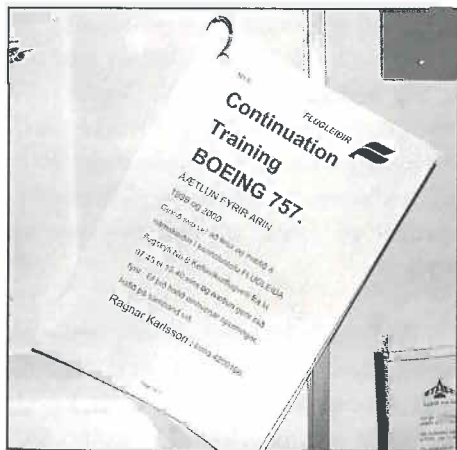
BRM på C5-inspeksjon hos Icelandair.

overskredet med over 2.000 arbeidstimer. Avreisedagen ble så satt til lørdag 22. Braathens fant imidlertid en løsning på at LN-BRM skulle komme opp søndag 23., og da kunne de benytte samme crew til å fly LN-BRP tilbake til Stavanger igjen. Dette gikk ikke helt som planlagt. Det gikk ca. 7 timer fra LN-BRM var på plass i hangaren, til LN-BRP var klar for testflight. Da vi tok av fra Keflavik viste det seg at Elevator tab, samt Rudder trim, ikke var innenfor limit. Vi så det derfor nødvendig å returnere til Keflavik. Vi var blitt innprentet fra ledelsen at snager på Hold Item List ikke var ønskelig. Gutta i hangaren begynte å jobbe på maskinen med en gang, og hadde hele natten på seg.



John Hartman som CS-Base på BRM.

Grytidlig om morgenen mandag den 24. var vi på plass igjen for å gjennomføre en ny testflight. Denne gikk mye bedre, og vi fikk beskjed om å dra direkte til OSL da flyet skulle settes i rute. Uten ovner, spare box og sliding carpet ble flyet satt direkte i rutetraffikk. Det gjensto riktignok noen HIL'er, men kun småting.



Icelandair hadde kontroll på kursaktiviteten.



Mye omtalt og tung jobb som må gjøres: Slot cutout repair and modification.

Alt i alt var dette en meget hyggelig tur, med et meget bra reisefølge.

Ralf Olsen



Del 2

Jeg reiste til Island for å avløse Ralf. I motsetning til Ralf & Co. fikk vi ikke dispensasjon til å fly uten flyvertinne. Dette førte til at vi den 1. pinsedag reiste til Keflavik med kun meg og en vertinne i cabinen!

Jeg så på reisefølget som var planlagt å reise med LN-BRP at de var trøtte og leie – når det viste seg at flyet måtte returnere.

For min del var det bare å følge i Ralfs fotspor. Han hadde fått gang på referansene på jobbene som ble utført, riktig kategori personell og alt var signert ut. Det var nok ganske hett rundt ørene der en stund. For øvrig var mitt førsteinntrykk at de hadde en fin hangar (bygget for Boeing 757), og de var organisert noenlunde som oss med ICAO II og gruppeledere. Det var også meget hyggelig å jobbe sammen med dem. Vi ble godt kjent med de fleste, og de ga oss faktisk flybilletter for en tur til Vestmannaeyjar. Dette skar seg dessverre, men vi fikk til en tur til Akureyri, hvor vi spiste middag.

De hadde jobbet hardt i 9 måneder i hangaren, så flere uttalte at de skulle være

glade når de var ferdige med oss; da var det ferie. Dette kjenner vi oss godt igjen i. Forøvrig må det sies at de hadde en sterk fagforeningsvirksomhet med gode regler for innleie av arbeidskraft og overtid. Dette var faktisk gjennomsyret helt til topps. Representanter for teknikerne var også meget interessert i NFO og AEI, og det arbeidet som er lagt ned i JAR. Dette fikk vi snakket en hel del om. De kommer nok på AEI kongressen til høsten.

Generelt sett var oppholdet for min del også meget lærerikt og interessant. Vi fikk se hvordan andre utfører tilsvarende oppgaver på nært hold, hvordan de er organisert og hvordan de tålte å bli "rettet" på av oss. Dette må de få mye skryt for. Hvis det var noe vi kikket på eller etterlyste, så tok det ikke lang tid før jobben var gjort. Det kan både vi og andre lære av.

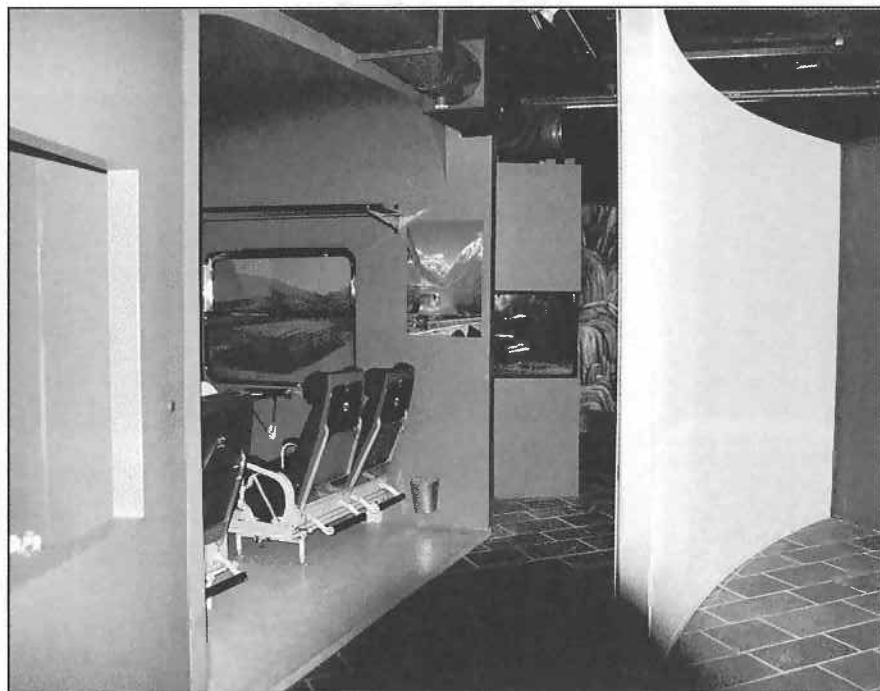
Til slutt vil jeg rette en stor takk til de på hjemmebasen: Lageret, fortolling (Wenche), og andre som gjorde sitt til at de fleste bestillingene og forsendelsene gikk i orden. De som ikke gikk i orden skyldtes utenforstående årsaker. En stor takk også til Dag, som på tross av lett mobbing p.g.a. funksjonærtittelen, holdt tråden i alt sammen.

Roger Handeland



PS: Island er verd et feriebesøk. Det er ikke så dyrt som alle sier, omtrent som i Norge!

Til Bergen i sommer?



Skal du til Bergen i sommer? Da kan jeg anbefale å ta turen innom på Galleriet, et kjøpesenter på Torgallmenningen i Bergen. I 5. etasje ligger utstillingen FJORD EXPO, som er et samarbeid mellom en del store bedrifter på Vestlandet, hvor blant annet SAS er deltager. På vegne av Markedsavdelingen i BGO, har vi bygget en MD80 cabin, 6 meter lang og med 16 seter. I cabinen kan man oppleve en flytur over en del av de mest severdige stedene rundt Bergen og Hordaland, med blant annet Hardangerfjorden med Baroniet i Rosendal, Folgefonna, Måbødalen, Flåmsbanen, Øygarden og Bergen.

Filmen som vises er filmet fra helikopter med tre kameraer, som vises synkront på frontveggen og på monitorer utenfor cabinvindue. Turen blir kommentert på norsk og engelsk av en av våre tidligere kapteiner, noe som gjør det hele ganske realistisk.

Prosjektet er bygget med god innsats fra kollegaer i OSL, Roald Jungård, Arnstein

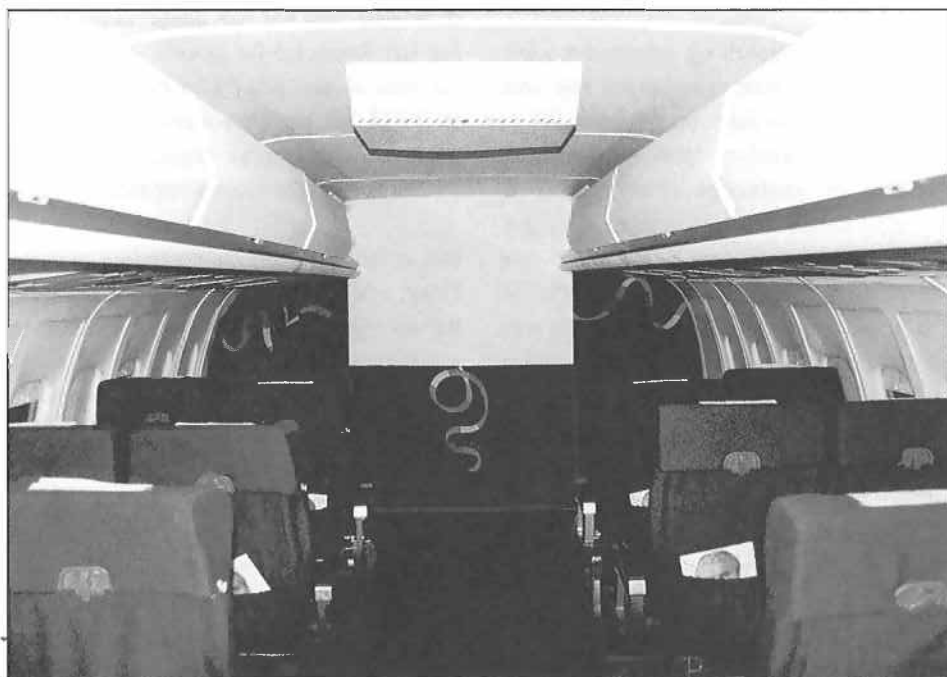
Aasestrand og Mogens Høeg fra BGOOM. Anders Karlsen fra OSL gjorde en formidabel innsats med å skaffe de nødvendige delene. Filmen er også laget av en SAS-kollega, Finn Tore Kristof fersen, som vel en del kjenner fra DC-9.

Utstillingen er åpen hele sommeren, fra

mai og ut september i kjøpesenterets åpningstid, og også noen timer på søndag. Da med egen inngang fra Torgallmenningen.

Så er du i Bergen; ta turen opp i galleriets 5. etasje.

Odd Haldar



Flyteknikeren, persona non grata på linjenettet?



Hva er en persona non grata? I mitt Hoppslagsverk står det at dette uttrykket betyr "uønsket person". Hvorfor begynner jeg da med en slik innledning? Før jeg kommer inn på dette, ønsker jeg å fortelle litt om hvordan det er å være flytekniker på en linjestasjon.

Vi har en ansvarsfull og interessant jobb. Vi er stort sett våre egne herrer, noe som både har sine fordeler og ulemper. Vi er selvfølgelig underlagt trafikkprogrammet, og flere av stasjonene sliter med å få skiftplan-kabalen til å gå opp, delvis p.g.a. mangel på personell, og delvis p.g.a. stor spredning i trafikken. Det er forholdsvis lite gjennomtrekk av folk; de aller fleste som slutter gjør det av naturlige grunner. Siden en del av "gjengen" nærmer seg pensjonsalderen, vil vi nok oppleve større utskiftninger i løpet av de neste 5-10 årene.

Så tilbake til det jeg begynte med. Rent organisasjonsmessig føler jeg at man faller mellom to stoler på en linjestasjon. Stasjonsavdelingen (SSD) har sitt å holde på med, og vi på teknisk blir på en måte litt ute

på sidelinjen i forhold til deres problemer, selv om vi jobber tett sammen til daglig uten de store gnisingene. Våre ledere i TRM (bortsett fra de lokale TL-N/TL-V) sitter langt unna, og er ofte lite synlige både med mangel på informasjon og sitt nærvær. Dessuten virker det som om Gardermoen er det eneste som har betydning nå for tiden! Jeg har forståelse for at OSL har tatt mye tid, men at man prioriterer bort store deler av TRM har jeg liten forståelse for. Man må kunne forvente av dagens ledere at de kan ha flere baller i luften samtidig!

Det er her litt av problematikken oppstår. Det er ofte en stor aktivitet på stasjonssiden når det gjelder tiltak av forskjellig karakter, og de er flinke til å få folk til å trives på jobben. Det kan i alle fall se slik ut fra vår side. Etter det jeg har forstått, skal det når det settes i gang tiltak i SSD også informeres i TRM, slik at det ikke blir en differensiert behandling av de ansatte. (Det er spesielt på linjestasjonene dette merkes, ettersom vi jobber så nært hverandre). Vi jobber tross alt i samme selskap, og er det noe som skaper misnøye, så er det for-

skjellsbehandling. Nå er jeg klar over at gresset på den andre siden av gjerdet ikke bestandig er så grønt som det ser ut som, men likebehandling som prinsipp må være gjeldende.

Jeg har hørt argumenter fra TRM-ledelsen om at de ikke blir informert om slike ting, og derfor ikke kan gjøre noe med et, men hvorfor har vi ledere? Det har vært sagt til oss at vi må søke informasjon selv i forskjellige saker, men her kan man spille ballen tilbake til TRM-ledelsen. Hvis man ikke får informasjon om ting som foregår, bør man jo sørge for at det etableres rutiner som gjør at man får den informasjonen man trenger. Er det ikke ledelsens ansvar å sørge for informasjon til de ansatte?

Det kan virke som om lederne på mellomledernivået har et kommunikasjonsproblem. Vi opplever stadig at det skjer ting rundt oss som vi ikke har fått informasjon om. Den ene dagen ser man til venstre, så skjer det noe der. Neste dag ser man bak seg og tenker; "jöss, hva var det egentlig som skjedde her?" Man blir noe

frustrert av slike tilstander, og det er da man begynner å tenke på om man er persona non grata i selskapet. Nå senest (mai '99) holder SSD på med et prosjekt som heter Gemini. Dette tar for seg alle arbeidsoppgavene rundt en flyankomst og en flyavgang. Jeg registrerer at våre arbeidsoppgaver også er nevnt her, og spør man de som er ansvarlige for prosjektet om hvorfor vi ikke har vært involvert, sier de at våre arbeidsoppgaver ikke blir diskutert! Jeg har litt vanskelig for å tro dette, og uansett mener jeg at vi burde ha vært med på prosjektet, da vi sannsynligvis kunne ha bidratt med en del informasjon som ellers ikke kommer frem.

Et annet eksempel på manglende kommunikasjon på mellomledernivå er B737. Vi har i lengre tid fått høre at B737 ikke vil operere på Nord-Norge i uoverskuelig fremtid. Ergo har heller ingen fått kurs på flytypen til nå. (Bortsett fra et par mann). Så begynner flyet plutselig å gå, og det er full panikk i leiren! Men er det noen som tar ansvaret for situasjonen? Den ene

skylder på den andre, og ansvarsfraskrivelse står i høysetet. Det er jo ikke slik vi forventer at våre ledere skal opptre!

Når vi så spør om kurs på B737, svares det at dette har ikke skolen kapasitet til. Spør man så hva skolen sier, blir det fortalt at det ikke er rom i produksjonen for å ta ut folk til å gå på kurs! Her er det noe som ikke stemmer. Jeg tror nok at skolens versjon stemmer best med terrenget, og dette føler vi godt på kroppen på linjenettet. Det er nesten umulig å planlegge ferie; det finnes ikke avløsere. Er man heldig får man en av kollegaene til å ta jobben på overtid.

Det er i slike saker man trenger ledere som kan ordne opp. Jeg trenger ikke noen til å fortelle meg hvordan jeg skal gjøre jobben min. Det kan jeg lese i manualene. Jeg forventer imidlertid av en leder at han legger forholdene til rette for oss, slik at vi til enhver tid kan utføre arbeidet vårt med rett bemanning og de rette kvalifikasjoner.

Jeg kunne ha nevnt flere eksempler på ting

som er, eller har vært, behandlet på en lite tilfredsstillende måte, men velger å la dette ligge. Følelsen man sitter igjen med er imidlertid at mye kunne ha vært bedre hvis ledelsen i TRM hadde vært litt mer åpne for innspill fra grasrota, og ikke bare unnskyldt seg med at de ikke har fått gjennomslag for sakene sine. Det blir litt håpløst med tilbakemeldinger om at vi (ledelsen) har gjort det vi har kunnet, men ikke fått til noe.

Vi har nå fått en ny teknisk sjef i selskapet, og det er jo bare å håpe på at han får signaler om tingenes tilstand og er i stand til å få utrettet noe med disse. Men jeg kan ikke si at jeg er særlig optimistisk i så måte; spesielt nå når økonomien er i en dalende kurve. Det synes som om teknisk avdeling krymper mer og mer inn, selv om det i det siste har vært en del nyansettelser på Gardermoen. Men når det brenner må en jo hive på litt vann – om ikke alt skal brenne opp.

T. Mikalsen/TOSOM



VI FLYTTER!!!

Vår nye adresse er: Prost Stabells 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 ²	Vår
	Rekkehus	112-132 m ²	Vår
	Leiligheter	68-120 m ²	

EIDSVOLL KOMMUNE

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

Uttømmende Politiattest (UPA) for ansatte på flyplasser i Norge.

Mange flyplassansatte er blitt overrasket over historier som blir fortalt om hva som skjer hvis man skulle bli tatt for f.eks i å ha kjørt fortere enn fartsgrensen, utenfor flyplassen. Det er nemlig slik at nå kan du miste jobben din for en fartsbot. Det spiller ingen rolle om du i utførelsen av arbeidet ikke benytter bil.

Mange er ikke klar over disse nye bestemmelsene. Fra 1. november 1998 krever Luftfartsverket at alle skal fremlegge Utvidet Politiattest, både ved nyansettelser, men også for ansatte som skal fornye sine adgangskort til flyplassene. Så kjører du for fort og får forenklet forelegg, men mener målingen er feil, ja da kan det få store konsekvenser hvis du taper saken, og dette skjer like før du skal fornye adgangskortet.

Kravene er følgende:

- Din forbrytelsessak må ikke ha blitt overført til helse- og sosialstyret i løpet av siste år.
- Du må ikke være ilagt bøter siste 6 måneder.
- Du må ikke ha fått betinget påtaleunndlatelse siste 18

måneder, med en straffeutmåling på under 6 måneder.

- Du må ikke ha fått ubetinget fengselsdom de siste 3 årene, med en straffeutmåling på over 6 måneder.
- Karantenetiden regnes fra løslatelse.
- Luftfartsverket sier kriteriene er rettleidende og sakene vil bli skjønsmessig vurdert.

Det vil derfor få store konsekvenser for den enkelte hvis han/hun ikke får fornyet

sitt adgangskort til flyplassene.

Hvordan man skal behandle de enkelte saker er tatt opp gjennom bl.a Ansattes Faglige Samråd (AFS) som en felles sak.

(Red. anm.: I en av avdelingene har vi en flytekniker som har blitt nektet adgang til Gardermoen, fordi han hadde en fartsbot for åtte år siden. Det er kun Gardermoen han blir nektet adgang til. Alle andre flyplasser er OK).



Bytte av landingslys.

Nye fly i SAS gruppen

MSAS Commuter opererer i Norge i dag med flytypen Fokker 50, og har bestilt, samt planlagt, en overgang til Dash 8-400. Hittil er det bestilt 15 nye Dash 8-400. Flyene vil operere i Nord-Europa, og det første flyet vil bli levert i siste halvår av 1999. Flyteknikerne i SAS (NFO avd. SAS) har som kjent en avtale med SAS om at søsterselskapet SAS

Commuter skal operere fly med maksimum 70 seter. Hvilket seteantall de bestilte flyene er planlagt med, er uklart. Om de ønskes benyttet i Norge, er også pr. i dag uklart.

Dagens avtale sier også at alt av Line relatert vedlikehold (TRM) på SAS Commuter fly som opererer i Norge, skal

utføres av flyteknikere ansatt i SAS Airline. SAS Commuter sine flyteknikere utfører således Base vedlikehold i TRD, og har tilgang til Ramp i TRD for ferdigstilling av Base vedlikeholdet når dette kreves.

Rune Thuv



Har flyteknikere og flygeledere felles problemer?

Nå har også politikerne kommet på banen vedrørende antall, samt kompetanseutdanningen hos flygeledere. Det uttales fra politisk hold at det er for få flygeledere, og at det derfor er nødvendig å hente flere flygeledere fra utlandet. Utdanningen har ikke vært stor nok, slik at det har oppstått mangel på flygeledere. Det fryktes derfor kaos i trafikkavviklingen.

Jeg er ganske sikker på at det er flere årsaker til situasjonen blant flygelederne, men dette vil jeg ikke gi meg ut på å spekulere i, da min detaljkunnskap om årsakene er mangelfulle. Men en ting ser jeg klart, og det er likheten med de problemene som flyteknikerne har. Antallet av flyteknikere er for lite, og flytypeutdanningen for å ta hånd om de flytyper som var planlagt brukt etter flyttingen fra Fornebu til Gardermoen har vært sterkt mangelfull.

Utdanningen startet altfor sent, og dette har ført til store problemer for teknisk vedlikehold av flyene. Også linjestasjonene i Norge har opplevd det samme med henhold til utdanningen; altfor sen oppstart av utdanningen. Teknisk skole arbeider under høytrykk for tiden!

Flere innen teknisk avdeling har sluttet, og det har vært vanskeligheter å få erstattet disse. I tillegg krevde overgangen til Gardermoen en utøkelse av bemanningen i forhold til driften på Fornebu. Alle de nyansatte må skolerer innen selskapet – og dette er ikke gjort over natten. Når man så vet at den enkelte flytekniker som har sluttet, i tillegg hadde flere flytypesertifikater, ja, da forstår man at det vil ta lang tid å erstatte ham.

Hvor lenge kan vi leve med en slik situasjon? Flyteknikerne med riktig kompetanse som er ansatt pr. i dag har lenge arbeidet i en stresset hverdag, og over-

tidsforbruket er i tillegg veldig høyt. Dette gir en slitasje på personellet som over tid er meget uheldig, og som på sikt vil gi uforutsette utslag.

Også punktlighet og regularitet lider av samme årsaker. Dette går utover selskapets anseelse og tillit, men også økonomisk. Dette vil igjen gi utslag for den enkelte flytekniker ved at hans arbeidsplass trues. NFO sa flere ganger i fra om at vi var på vei mot dagens situasjon; første gang for flere år siden. Men vi satt alene igjen med denne holdningen i de møtene vi deltok i, og dagens helhetlige driftssituasjon og hverdagsopplevelse som kun var et spøkelse for få år siden, er nå dessverre blitt til virkelighet. Resultatene må vi også fortsatt slite med i meget lang tid fremover. Vi får håpe at vi alle lærer denne gangen!

Rune Thuv



Nytt arbeidstøy i SAS

Dette er egentlig historien om hvordan man ikke skal gå frem når man skal lage nytt arbeidstøy. SAS glemte nemlig å ta med brukerne. Ingen fra SAS teknisk var med i utarbeidelsen av det nye arbeidstøyet vårt. Derfor ble det også pipekonsert da tøyet ble presentert. En beklagelig glipp sies det. I ettertid er det nedsatt en gruppe som skal lage nytt arbeidstøy til oss. Denne gruppen skal ha sin innstilling klar 1. oktober. Så får vi se hva gruppen kommer frem til. I mens går de aller fleste med det gamle arbeidstøyet og bruker det nye i båten, på hytta etc.

At nytt arbeidstøy er kontroversielt og ikke noe nytt problem i SAS, viser nedenstående artikkel som er blitt sendt oss. Den er i sakset fra en 1977 utgave av "INFO".



Den nye flyteknikeruniformen.

Vi kan i dette nr. bringe et bilde av den nye flyteknikeruniformen som vil bli tatt i bruk om kort tid. Det må understrekes at det dreier seg om en enkel modifikasjon av våre nåværende kjeledresser. Den viktigste forandringen har skjedd ved at man har fått påsydd en ytterligere utvidelse av bakparten (ræven), vist på tegningen som mrk. X. Det er meningen at den nye posen skal brukes til søppel, tomme oljebokser, brukte filler o.l. Den vil dessuten hindre brukeren i å sitte for lenge på kanten. Den vellykkede design er gjort av uniformskomiteen i SAS. Vi kan bare gratulere med en, som vanlig god løsning.

med hilsen Tom Skalle

Nytt fra Widerøe

Vi sier og skriver 4. juni, klokken er 04:00, og deadline for innsendelse av stoff til INFO er overskredet med fire dager. Jeg går nattvakt, tar en pause fra flyarbeidet og skriver noen bevingede ord i stedet. – Så får heller mine 3 kollegaer kose seg med fly og datamaskiner og alt dertil hørende en stund. Hører forresten at det er en som prøver å rekvirere ut deler. Det er ikke så lett, nå som vi har fått et nytt datasystem som heter Amicos, eller Ami-kaos, som vi på gulvet kaller det. Jeg tror ikke det går så bra med delebestillingen, men roper han litt høyere nå, så hører nok lagerekspeditøren hva som er ønsket, og kommer løpende med delen før uopprettelige psykiske skader oppstår.

Apropos Amicos: Enten så går utviklingen fortere og fortere, eller så eldes jeg mye mer enn normalt. Å henge med i utviklingen er blitt en skikkelig utfordring. Jeg synes ikke det er lenge siden at det "gamle" datasystemet "Tandem" kom. Jeg husker godt de første månedene med fortvilelse, besvergelses og munnhuggeri da det ble innført. Nå, etter 10 år, satt det endelig i fingrene - og så blir det byttet ut! Ny runde med fortvilelse og kaos, men denne gangen ser det ut til å bli verre og mer langvarig enn forrige gang.

Delesituasjonen er til tider prekær. Til og med "basic-varer" som hjul og brems er det titt og ofte fritt for på lager. Dermed må det kalles ut folk på overtid for å skaffe det man trenger, eller så må man kanibalisere fra ettersynsflyet. – Det blir merarbeid av sånt... Enda verre er det når delene finnes på lageret, men man ikke får gjort de datamessige transaksjonene for å få brukt dem på flyet. Jeg kjente senest for en time siden en viss avsky mot en data-skjerm som motarbeidet meg. Heldigvis er jeg utstyrt med det velkjente rolige nordnorske lynnet, så det gikk ingen data-skjermliv. Noen smådasker, og et og annet ukvemsord ble det allikevel....

Selvfølgelig vil "det gå seg til etter hvert", men at man i fremtiden må bruke mer tid fremfor skjermen, og mindre tid på å skru,



Fra v.: Ernst, Petter, Tore og Steinar tar seg en velfortjent «pust i bakken» midt i helgeskiftet.

er ganske sikkert. Da trengs det flere folk, eller man må effektivisere, eller både og. Vi gjør både og. Vi har fått en del nyansatte i det siste (det ser heldigvis ut som om WF er en attraktiv arbeidsplass). Det er også nylig uteksaminert 7 autoriserte teknikere på DHC-8. Gratulerer (og velkommen til NFO til de nyautoriserte)!

Vi har også (som et effektiviserings-tiltak?) iverksatt en ny skiftplan, som har bevirket at en del stillinger på teknisk foreløpig blir stående ubesatt. Når skiftplanen oppfattes å gi en sosial gevinst, i tillegg til en effektivisering, synes vi i NFOWF at det er fornuftig å bidra til at ansettelsestempoet settes litt ned akkurat i disse anbudsstider. Man vet ikke hva som vil skje i den nærmeste fremtid. Kanskje vinner WF hele anbudet, men mest sannsynlig mister vi ett eller flere områder. Da ville de som ble ansatt nå "ligge litt tynt an". Slik sett er det bedre å vente litt og se hvordan det går, før man "lokker" noen nordover.

I tillegg til vanlige forenings-sysler samt skiftplanarbeide, har vi i styret vært en del

engasjert i mer uvanlige ting, så som personalsaker av forskjellig art. Dette er noe som krever ressurser og tapper krefter, men det ser ut som om resultatene blir bra, sett med våre øyne. Da kan det gjerne kreve litt arbeide....

Jeg vet ikke om det var dette siste som fikk meg til å tenke på et visdomsord som sier noe sånt som: "Vær på vakt mot en utstrakt hånd. – Før du vet ordet av det har du fått deg en ørefik".

Dette fikk datamaskinen til å gå i stå for andre gang denne natten. Dermed: Ctrl/Alt/Delete to ganger, og tilbake til Start! At jeg aldri kan lære meg til å lagre med jevne mellomrom! Jeg finner meg en gammel skjerm som jeg knuser, pakker sammen, og går hjem og legger meg. GOD NATT!

Jens B. Valdal
NFO avd. WF



The Anatomy of Flight

Melver & Luen 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.

BRAATHENS 
ADDS UP TO 737

EXXON AVIATION FLUIDS

Exxon HyJet IV-A^{plus} 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.