



# iNFO

**NR. 1 • 2000**



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

**Medlemsblad for Norsk Flytekniker Organisasjon**

Vi bygger ditt **MESTERHUS** på Romerike



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

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

### **Arnt Borgen A.S**

Myrvegen 77, 2050 Jessheim v/Industrifeltet  
Tlf.: 63 97 21 77

### **Fenstad Bygg AS**

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

### **Ole Jørgen Lystad A/S**

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

**MESTERHUS**



## 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 - Loten 62 59 30 00

Ringsaker 62 34 91 00

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](mailto:nfo@nfo.no)

## SENTRALSTYRET 1998

### Formann:

ROLF DYBWAD Arb. 74 84 32 45  
Braathens Værnes Fax 74 84 32 48  
Ugleveien 23, 7500 STJØRDAL Priv. 74 82 54 27  
Fax 74 82 21 36

### Nestformann:

KJELL PAULSEN Arb. 64 81 60 58  
OSLTM-O/3 Priv. 32 85 05 75  
Berberissvn. 33 B, 3408 TRANBY  
E-mail [kjell.paulsen@online.no](mailto:kjell.paulsen@online.no)

### Org.sekretær:

BJØRN KYRRE LARSEN Arb. 64 81 68 88  
OSLTM-O/3 Priv. 22 61 83 01  
Lusetjernveien 34 A, 1253 OSLO

### Tekn. sekretær:

ROGER HANDELAND Arb. 51 65 93 19  
Smørblomstvn. 68, 4056 TANANGER Priv. 51 69 60 66  
Mobil 95 25 93 75  
E-mail [rhandel@online.no](mailto:rhandel@online.no)

### Kasserer:

ARNSTEIN MJELDE Arb. 55 99 82 79  
Braathens Bergen Priv. 55 98 18 10  
Olsvikstallen 21, 5184 OLSVIK [ar-mjeld@online.no](mailto:ar-mjeld@online.no)

### INFO-redaktør:

KNUT GRØNSKAR Arb. 38 19 94 89  
KRS OM Priv. 37 09 11 64  
Kjekstadvn. 100, 4888 HOMBORSUND Fax 37 04 44 31  
E-mail [sgronska@online.no](mailto:sgronska@online.no)  
E-mail jobb [knut.gronskar@sas.no](mailto:knut.gronskar@sas.no)

### NFO avd. Braathens

Tlf. 51 65 93 19  
Pb. 504, 4055 Stavanger lufthavn Fax 51 65 94 95  
Mobil 93 06 46 40  
E-mail [nfo.bra@ri.telia.no](mailto:nfo.bra@ri.telia.no)

### NFO avd. SAS

Tlf. 64 81 65 45  
Pb. 60, 2061 Gardermoen Fax 64 81 66 88  
E-mail [nfo@sas.no](mailto:nfo@sas.no)

### NFO avd. Widerøe

Tlf. 75 51 36 89  
Widerøe's Flyveselskap ASA Fax 75 51 36 88  
Pb. 247, 8001 Bodø  
E-mail [nfo@wideroe.no](mailto:nfo@wideroe.no)

### Styremedlemmer:

Kurt Torland	Braathens SVG
Per Reidar Ramsle	Braathens SVG
Bryn Horpestad	Braathens FBU
Rune Thuv	SAS FBU
Anthony Jacobsen	SAS FBU
Steinar Isaksen	SAS FBU
Paul Mehammer	SAS BGOOM
Jens Valdahl	Widerøe BOO
Atle Edvardsen	Widerøe BOO
Evelyn Westvig	Widerøe BOO
Tomm Aakervik	SAS Commuter TRD-YM
Mads Thomassen	Norw. Air Shuttle SVG

## KOMITEFORMENN

### Tariffkomité (TK):

Heine Richardsen, BOO-OM Arb. 75 51 39 92  
Priv. 75 56 39 56

### Teknisk Utvalg (TU):

Gunnar Johnsen, Widerøe BOO Arb. 75 51 35 29  
Priv. 75 56 24 58

### Studieutvalg (SU):

Alf Kåre Mydland, Braathens SVG Arb. 51 65 94 29  
Priv. 51 42 11 71

### Støttekasse:

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

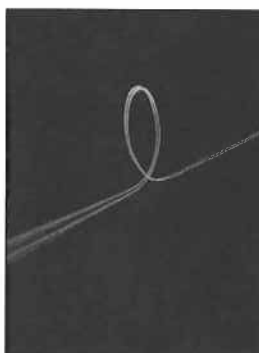
## INFO-REDAKSJONEN

Redaktør:	Knut Grønscar, KRS OM
Avd. Braathens:	Jim Halvorsen, BU SVG
Avd. Widerøe:	Bjørn Bredal, WF BOO
Avd. SAS:	Harald Øverland, SAS SVG
Avd. SAS Commuter:	Thomas Johannesson
Layout, redigering:	Siri R. Grønscar

**Produksjon:** Strømmes trykkeri, 4663 Kristiansand

## 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:  
*Making the loop.*

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

# Formannen har ordet

Jeg er enig med Paven i Roma! Forby prevensjon og abort!

Nå vil kanskje den som kjenner meg personlig si at de ikke hadde trodd at formannen var blitt katolikk.

Og det har de jo på sett og vis rett i, men jeg har etter lengere tids funderinger kommet til det samme standpunkt som Paven. Det ser for meg ut som om dette er den eneste måten på sikt å få fylt opp alle flyene som går mellom Trøndelag og Oslo. Dette er langtidspanlegging av dimensjoner, men det er nok det eneste som vil hjelpe.

Til tross for frafall av en konkurrent, pøser selskapene på med overkapasitet og taper penger. Og det ser ikke ut som om noen der representerer måtehold. Egentlig har jeg ikke stor tro på "pavemetoden", i og med at det nødvendigvis tar noen år før det blir flere trøndere.

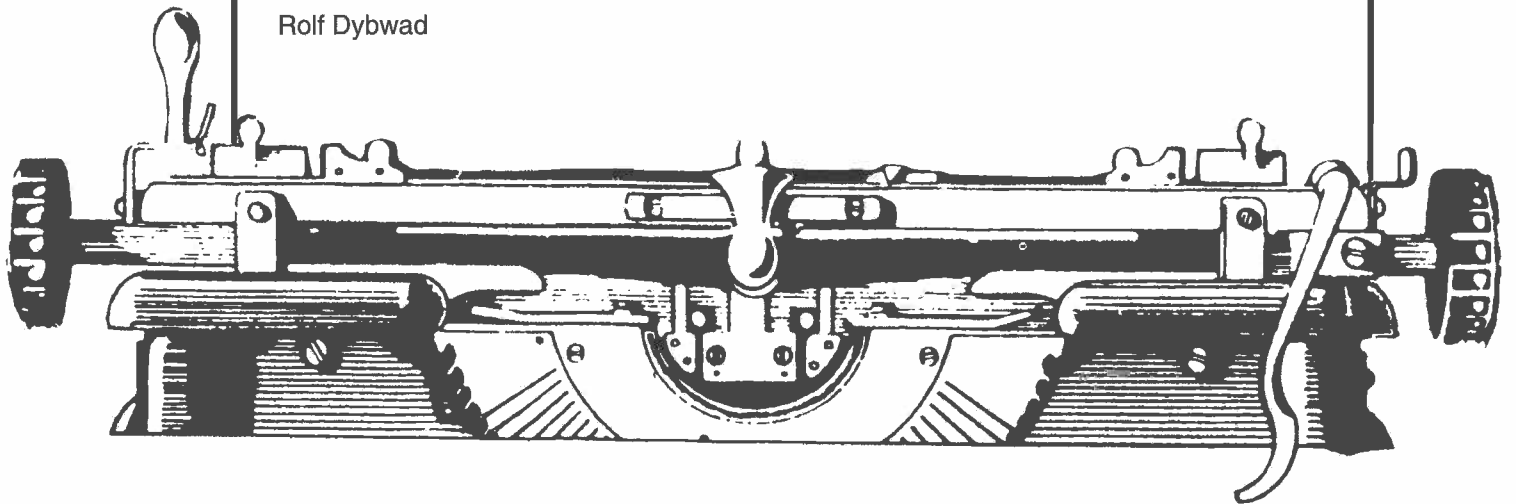
Som flytekniker kan en jo temporært glede seg over at flere fly gir mer jobb. Men jeg har en stygg mistanke om at dette er kortvarige gleder. Med en så lav inntjening på alle disse flyene, må det jo spares. Og hvor? En har vel snart snudd på alle steinene både to og tre ganger for å finne noen kroner, og en må vel snart innrømme at så og så mye koster det å holde hjulene i gang. Kanskje er veien å gå å sette opp prisene, slik at en kan fortsette med å fly rundt med halvfulle fly store deler av dagene og uken. Er det noen som tør det da?

At en stor del av billettpreisen er avgifter til staten gjør det jo ikke bedre. Dette er jo en politisk beslutning som man kan like eller ikke like og si klokt eller uklokt om. NFO har i det minste påpekt i brev til Finansdepartementet at en er uenig i dagens og foreslåtte avgiftsnivå. Personlig har ikke jeg stor tro på at vårt brev alene vil avstedkomme et lavere avgiftsnivå, men kanskje sammen med andres innspill vil vi kunne medvirke til at politikerne skjønner farene ved et for høyt avgiftsnivå. Nå er det ikke slik at eksisterende avgifter har en tendens til å forsvinne sånn over natta. Vi får alle håpe at ingen flere brekker nakken i dette "rotte-racet".

Disse sakene har jeg skrevet om i INFO tidligere, og ved flere anledninger harselert noe over gutta som har gått på Handelsskolen i Bergen, uten at jeg kan se at noen har tatt det ad notam. Det viser kanskje at det jeg ytrer er feil, ikke blir lagt merke til, eller ikke vektlegges. Det kan også være at det ikke er noen som har gått på Handelsskolen i Bergen, og således ikke kjenner seg igjen. For da å være helt sikker på at jeg ikke skal misforstås, så betyr ikke Handelsskolen i Bergen, Handelsskolen i Bergen, men altså noen med den innflytelse i selskapene som tilsvarer en som har gått på Handelsskolen i Bergen ville ha hatt i selskapene.

For å si det noe enklere: Jeg håper noen tar fatt i dagens situasjon på en slik måte, at en kan føle seg som en sunn og trygg liten brikke i det norske luftfartsmiljøet. Samt at publikum aksepterer å sitte noe trangere.

Rolf Dybwad



# Lederen

Norge har blitt skaket opp av flere store ulykker de siste månedene. Vi har sett en voldsom mediafokusering på kapteinen på Sleipner og på lokføreren som man antar kjørte på rødt på Åstad. Jeg tar meg i å tenke på at dette kan skje meg også. De fleste av oss som jobber i flybransjen innehar ansvarsfulle arbeidsoppgaver, hvor muligheten til å gjøre feil er til stede. Feil som i værste fall kan føre til ulykker. Hvilken støtte kan vi forvente å få av egen organisasjon, hvis ulykken skulle være ute? Syndebukker trengs og vi står lagelig til for hugg.

I begge de omtalte tilfellene fokuseres det på den menneskelige faktoren. Det er derfor frustrerende for oss i NFO å se hvor lav prioritert Human Factor har hos den tekniske ledelsen i flyselskapene. Det snakkes om hvor viktig det er, det snakkes om at dette må prioriteres, det snakkes om at man har stor forståelse for Human Factor, men det gjøres lite. Handlingen mangler. Må det en Sleipner ulykke eller en Åstad katastrofe til før ledelsen vil investere i Human Factor. Braathens har kjørt opplæring i Human Factor for noen av sine teknikere, men først etter at en Fokker F-50 nærmest totalhavarete inne i hangaren på Sola. Skadene beløp seg til 30 millioner. Så får vi se hvor stor ulykke som må til før de andre selskapene våkner.

1999 vil bli husket som det året Gardermoen åpnet og flyselskapene gikk med rekordunderskudd. Gardermoen er kommet for å bli, mens flyselskapene slikker sine sår og prøver så godt de kan å tilpasse pris og ruter til etterspørselen. År 2000 vil heller ikke bli noe kronår. Først i 2001 regner man med å kunne få et overskudd. Det skal nok renne en del tårer og svette før vi kommer så langt. Ekstra salt i sårene sørger myndighetene for ved å ilegge flyselskapene stadig høyere avgifter og stadig dårligere rammebetingelser. Jag har sagt det før og sier det igjen; avgiftene truer våre arbeidsplasser. Det kan fort bli slik at staten plutselig må betale en 6-7000 ansatte arbeidsledighetstrygd. Kanskje



er det nok penger i Folketrygden? Skipsfarten har nærmest fått skatteamnesti fordi de konkurrerer internasjonalt. For luftfarten er det stikk motsatt. Vi skattes i hjel, til tross for at vi har den samme internasjonale konkurransen som skipsfarten har.

Outsourcing, eller å sette bort arbeid til andre, har vært en gjenganger blant flyselskapene de siste årene. Da er det verd å merke seg at SAS Teknisk gikk på en økonomisk smell på det arbeidet de hadde satt ut i 1999. Selv SAS konkludere med at dette er en dyr løsning, og at vi faktisk gjør denne type arbeid billigere selv. Problemet er ressursmangel. Kompromisset er å leie inn utenlandsk arbeidskraft. Dette gjøres i stort monn både hos SAS og Braathens. Denne løsningen er også dyr; betraktelig dyrere enn å ha eget ansatt personell. Kvaliteten på arbeidet som har blitt satt ut er sterkt varierende, fra prima til kassabelt. I forbindelse med Alaska Airlines sin MD83, som havarete i Stillehavet nylig med haleflate- og høyderorsproblemer, kommer jeg i hug en SAS MD80 som ble fløyet fra USA til Europa (ex Reno Air maskin), etter heloverhaling (D-sjekk) i USA. Pilotene på ferry flighten noterte vibrasjoner i stikka. Ved nærmere kontroll viste det seg at tre av de seks festeboltene som fester haleflate og høyderor til halefinnen manglet. De tre andre var bare entret

på finger tight. Et annet sted i INFO kan du lese om myndighetenes oppfordring til flyselskapene om og bedre kontrollen på arbeid som er outsorchet.

Forøvrig registreres det at en av lokalavdelingene havnet ut i konflikt i forbindelse med de lokale lønnsforhandlingene. Forhandlinger som skulle ha vært sluttført i fjor. For første gang i NFO's historie ble et anbefalt forslag nedstemt av medlemmene ved uravstemming. 90% avla sine stemmer. Det må være noe galt når lokale lønnsforhandlinger varer halve året. Fjorårets tarifforhandlinger var ikke stort bedre. Dette må det bli en slutt på. Enten så er det vilje eller så er det det ikke. Viljen til å komme til enighet øker ikke selv om man bruker evigheter av tid på bortkastede møter.

Som de fleste kanskje har fått med seg, så har INFO red. gjort sørlending av seg. Jeg har flyttet til den bløde kyststriben (Homborsund). Av praktiske årsaker har vi derfor byttet trykkeri. Vi var veldig godt fornøyd med Focus Trykk på Kolsås, men det ble for lang reisevei for redaktøren, selv om det aller meste gikk elektronisk. Det nye trykkeriet ligger i Kristiansand. Så får vi se om disse kan klare å levere samme gode kvalitet som Focus Trykk.

Red.



# AEI's Teknisk komité's aktiviteter i år 2000

Siden forrige artikkel i INFO i desember har det ikke skjedd så mye på den internasjonale arenaen. På tampen av det gamle året sendte jeg inn AEI's kommentarer på JAR- Maintenance. Dette er en JAR forskrift som kommer til å gjelde for vedlikehold av ikke kommersielle fly i alle vektclasser. Her finner man blant annet B3 kategorien Certifying Staff (CS).

Rett før nyttår fikk jeg oversendt et foreløpig utkast av Notice of Proposed Amendment (NPA) 145-9. Dette omhandler en del forandringer som et

resultat av NPA 66-1, (som introduserer regler for sertifisering av flyteknikere – kategori B3 CS – som stiller med vedlikehold av kommersielle fly med vekt mindre enn 5700 kg), og den før nevnte JAR-Maintenance. I hovedsak består den av innføring av paragrafer vedrørende Human Factors (HF = menneskelige faktorer) innen vedlikehold. Her inngår en del regler som må overholdes vedrørende montering og vedlikehold av komponenter på fly, hva slags standarder man skal anvende ved flyvedlikehold, samt en paragraf som dekker utførelse av test- og ferry flights. Som et etterslep fra

JAR-Maintenance er det behov for vurderinger/utredninger av definisjoner. Siden AEI er tett involvert i Human Factor innen flyvedlikehold, er det en del forslag som skal kommenteres og som må innhentes de nærmeste månedene.

Et annet stykke arbeid som jeg holder på med, er å skrive og å finne artikler som jeg oversetter til artikler for INFO og AEI Newsletter.

Pieter Doyer  
Formann i AEI's Teknisk komité

## Komponent overhaling eller overmaling?

*Red. anm.*

*Denne artikkelen er oversatt til norsk av Pieter Doyer. Den er sakset fra CHIRP's (Confidential Human Factor Incident Reporting Program) månedlige magasin: Feedback. CHIRP har sitt hovedkvarter på Farnborough utenfor London. La det være sagt med en gang; NFO ser det som en stor fordel at flyselskapene gjør mest mulig av sitt komponentvedlikehold i egen regi. Både Braathens og SAS (SAS Component Maintenance) og Widerøe gjør dette, noe vi er meget godt fornøyd med.*

*Red.*

Man kan spørre seg om flyselskaper og flyvedlikeholdsverksteder utfører effektive audits av sine subkontraktører. Nyansatte medarbeidere får ingen opplæring, og det forventes at de lærer av de andre ansatte mens de utfører sine egne arbeidsoppgaver. Det er nesten ingen overordnede tilstede som holder oppsyn med det arbeidet som blir utført. Personell som er ansvarlig for å signere for utført arbeid, har ikke fått opplæring på de spesifikke komponentene de signerer for.

Limiter i reparasjonsmanualen blir ikke overholdt; det vil si at maksimum grenser overskrides etter utbedring av skader. Et stempel i en komponent som

ble mottatt fra et flyselskap gikk alt for tregt, og var antagelig blitt skadet under demontering fra flyet. Istedenfor å demontere komponenten komplett for å finne årsaken, ble stempelet kjørt med stor kraft for å få den til å bevege seg igjen. Deretter ble komponenten ferdigstilt.

En spesifikk Service Bulletin (SB) som gjelder for en serie av komponenter, omhandlet en umiddelbar inspeksjon av noen ringer i et lager. Noen av komponentene i serien var blitt montert med ringer som var laget av feil materiale. Fargekoding gjorde det klart hvilke ringer som ikke holdt mål. Fabrikanten av den aktuelle komponentserien var

klar over dette, og hadde varselet overhalingens verkstedene om at feilen ikke nødvendigvis begrenset seg til denne serien. Alle komponentene i serien måtte sjekkes visuelt. Overordnede instruerte de ansatte kun til å sjekke komponentene i serien som ble nevnt i SB med spesifikke serienummer (SN). Så dukket det opp en komponent fra serien som ikke var inkludert i SN listen. Da denne ifølge overordnede ikke var nødvendig å sjekke, ble saken rapportert til kvalitetsavdelingen, men ingen korrektive tiltak ble iverksatt.

Forholdene i verkstedet var ikke tilfredsstillende. Når komponenter kom inn til overhaling, ble de først demontert

og renses før inspeksjon kunne påbegynnes. Det fantes nesten ingen beskyttelse mot støv, slik at dette kunne komme inn i komponentene. Sprøytestøv fra komponentene som ble renses med luft kunne spre seg uhindret i hele verkstedet.

Lakkering ble utført på en slik måte at det ikke var i henhold til gjeldene miljøkrav. Dette medførte ikke bare fare for de ansattes helse, men forårsaket også lakkstøv i de anliggende verkstedsområdene, hvor komponentene ble overhålet.

Denne konfidensielle rapporten resulterte i at det aktuelle selskapet fikk et besøk fra det Engelske LV og Arbeidstilsynet. Undersøkelsen avslørte uregelmessigheter som selskapet måtte rette på.

Historien viser at det ikke bare er solskinn og blå himmel blant subkon-

traktørene, og at konfidensiell rapportering kan være meget effektivt i visse tilfeller.



# 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**

# Organisasjonsfrihet og reell forhandlingsrett ingen selvfølge

## Faktainformasjon:

- Kommunal- og Regionaldepartementet oppnevnte sommeren 1999 "Utvalget for tarifforhandlingsystemet".
- Formål: Analysere dagens forhandlingsordning og rammeverk, dens svake og sterke sider innenfor både privat, kommunal og statlig sektor. Utvalget vil også se nærmere på forslagene fra Arbeidsrettsrådet (NOU 1996:14)
- Dersom analysen avdekker svakheter, skal utvalget vurdere hvilke endringer i rammeverket og forhandlingsordningen som kan avhjelpe disse og komme med forslag til forbedringer.
- Tidsramme: Utgangen av år 2000.
- Deltakere: Ingse Stabel (leder), Torgeir Aarvaag Stokke (nøytral), Kjell Bjørndalen (LO industri), Morten Øye (LO stat), Randi Bjørgen (YS), Aud Blankenholm (AF), Sverre Strand (Akademikerne), Lars Chr. Berge (NHO), Randulf Å. Riderbo (HSH), Erik Bartnes (KS), Ingvild Elden (NAVO) og Randi Stensaker (Arbeids- og administrasjonsdepartementet).

Utvalget for tarifforhandlingsystemet hadde under ledelse av Ingse Stabel innbudt uavhengige fagforeninger og forbund på arbeidstaker- og arbeidsgiversiden. Formålet med møtet var å gi utvalget innspill vedrørende forhandlingsordningen, rollen til meklingsinstansen, bruk av tvungen lønnsnemnd, hensikten med en eventuell samordning av arbeidstvist- og tjenestetvistloven, og ikke minst de omtalte ufravikelighetsnormene.

Møtet gikk av stabelen fredag 28. januar. Ingse Stabel innledet og benyttet anledningen til å indikere at møtet er et eksperiment og kanskje litt historisk. Å invitere uavhengige fagforeninger og arbeidsgiverorganisasjonene til å påvirke utvalgsarbeidet har ikke vært prøvd tidligere.

Først ute på talemata var Johan Petter Andresen (Uavhengige Fagforeningers Forum). Han vektla behovet for å utvide de demokratiske rettighetene, ikke en innskrenkning slik Arbeidsrettsrådets innstilling av juni 1996 la opp til. At Norge har sluttet seg til internasjonale menneskerettighetskonvensjoner som peker i retning av en styrking av de faglige rettighetene er positivt. Dette må være styrende for utvalgets arbeid, mente han, og poengterte at de individuelle og kollektive menneskerettighetene er like viktige, og kan ikke skilles.

Videre kom han inn på, og gikk i mot

forslaget om å gi riksmeklingsmannen rett til å gi pålegg om avstemming; en situasjon som NFO kjenner godt fra tidligere hvor flyteknikernes oppgjør ble slått sammen med Jern & Metall's. Den gangen var det svært vanskelig å føre reelle forhandlinger med arbeidsgiversiden. Arbeidsgivernes behovet for å komme til enighet med oss var ikke avgjørende. Det hjalp ikke at NFO sa nei, når de organisasjonene som NFO ble telt opp sammen med, sa ja.

Det er også ønskelig å lage bestemmelser som begrenser statens muligheter til å gripe inn med tvungen lønnsnemnd. Han henviste i denne forbindelse til kritikken som har fremkommet i internasjonale menneskerettighetsorganer.

Det er lite ønskelig at dagens bestemmelse (§11) om at det kun er fagforeninger med mer enn 10.000 medlemmer, har innstillingsrett til dommerkandidater til Arbeidsretten. Denne bestemmelsen ble foreslått strøket. Departementet bør kunne gå tilbake til tidligere praksis med å annonsere i media når nye dommere skal utpekes.

Han foreslo også at det innføres en ny bestemmelse i arbeidstvistloven og tjenestetvistloven, dersom den beholdes, som forbyr organisasjonsplikt klausuler.

At arbeidsgiver- og arbeidstakersiden har forskjellige ståsteder kom ikke som noen overraskelse. Det var som Jostein Røsjø fra Finansnæringsens Arbeids-

giverforening (FA) fremførte. De ønsket formell forhandlingsrett for organisasjoner større enn 10.000 medlemmer. Forhandlingsplikt for arbeidsgiverne forutsetter representativitet i bedriften. De ønsker også nytt regelverk som tilskynder bedriftsvisse tariffavtaler uten konfliktrett. FA mente også at Riksmeklingsmannen må få myndighet til å pålegge avstemming. Videre må meklingsmannen kunne pålegge avbrudd i en konflikt for en viss periode. Med hensyn til ufravikelighetsnormen poengterte han at det måtte være forkjørsrett for organisasjoner med mer enn 10.000 medlemmer.

Ønsket om å kunne pålegge avstemming og kobling av tariffoppgjør ble også nevnt av Tom Sverre Vanholm - Norges rederiforbund. Han mente også at det var et problem med parallelle fagforeninger. Han påsto at dette førte til flere konflikter. Slik jeg oppfattet han, mente han at forhandlingsretten måtte relateres til tariffområder, og nevnte spesielt det skadelige med konflikter innenfor off shore næringen. Streikerett for lærere og førskoleansatte har ikke de samme konsekvensene.

Tom Nygren fra Landbrukets Arbeidsgiverforening støttet også et minstekrav på 10.000 medlemmer for å forhandle. På bedriftsplanet mente man at representativkravet måtte være på 50 %; dette for å unngå konkurrerende avtaler. Han ønsket også at avtaleperioden skal lovbestemmes til 3 år, og at det ikke skal

være konfliktrett knyttet til forhandlinger i løpet av tariffperioden. Med hensyn til meklingsmannens rolle, mente de at det burde være anledning til å gå til konflikt før mekling.

Bruk av tvungen lønnsnemnd og en eventuell lovbestemt ufravikelighetsnorm gikk Helga Hjeltland i Norsk Lærerlag i mot. Hun mente også at fristene i tjenestetvistloven og arbeidstvistloven burde være like. Videre gikk hun i mot at det gjøres endringer i forhandlingsretten som vil kreve strukturelle endringer på organisasjonssiden.

Dag Fjel fra NITO indikerte at de var imot lovbestemt ufravikelighetsnorm. De ønsket også å fjerne begrensningen

på 10.000 medlemmer i tjenestetvistloven. Fra deres ståsted var det også ønskelig å samordne tjenestetvist- og arbeidstvistloven. NITO så heller ingen store problemer med konfliktrett før mekling.

Bente Sabel – Norsk Journalistlag, Terje Ødegård – Politiets Fellesforbund og Vidar Linbæk – Lederne, fremførte egne innlegg som langt på vei støttet oppunder UFF's standpunkter. Det ble også fra sistnevnte uttrykt et sterkt ønske om å fjerne muligheten til utnevning av partsoppnevnte dommere til Arbeidsretten.

Martin Bjerke fra Norges Farmaceutiske Forening gikk sterkt i mot at det innføres prosentkrav for forhandlingsrett, og at

streikeretten må være ufravikelig.

Fra flere av de tilstedeværende organisasjoner ble det signalisert at de ville sende inn ytterligere kommentarer til utvalget. Det ble ikke tid til å drøfte de forskjellige synspunktene, men møtet ble etter min mening svært bra. Avhengig av ståstedet, arbeidsgiver eller arbeidstakerorganisasjon, spriket forslagene svært sterkt. Jeg har likevel et håp om at UFF-medlemmene nok en gang skal komme ut av dette på en akseptabel måte, men det er langt frem og siste ord er ennå ikke sagt.

Kjell Paulsen

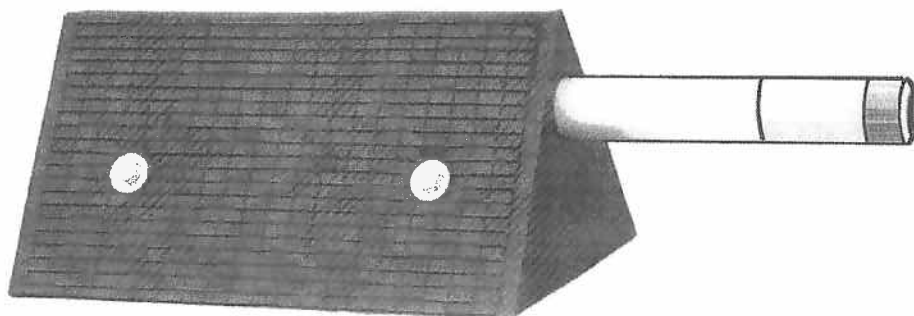


## KVALITECH

KVALITECH A.S  
P.O. Box 127  
N-1309 Rud  
Norway

Tel: +47 67 56 11 67  
Fax: +47 67 56 34 55  
Mobil: +47 970 26 907

# FLC Chock New!

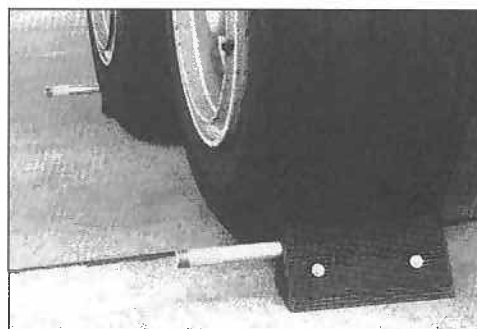


## Improves ramp operations - save time

Easy to put in place - easy to remove, even under high wheel pressure. The extension handle gives leverage for easy removal of the FLC Chock.

Low weight, only 1,9 kg (4 lb.) compared with 7-8 kg (16lb.) for today's rubber chocks. length: 0.3 m (12"), width: 0.17 m (7"), height: 0.15 m (6").

- Low weight - 1,5 kg
- Day and night reflectors
- Easy to use, good handgrip
- Easy removal, even under high wheel pressure
- Wheel pressure will always be transferred vertical to the ground
- Oil resistant
- 5 years of guaranty



# Representantskapsmøte – 2000

I år var det NFO avd. Widerøe sin tur til å arrangere Representantskapsmøte. Helgen 29.-30. januar gikk det hele av stabelen på SAS Hotellet i Bodø. 46 delegater hadde funnet veien til et Bodø som vartet opp med et ufyselig vær. Liten storm og snøbyger. Formann Rolf Dybwad åpnet møtet med å ønske alle delegatene velkommen til det første Representantskapsmøtet i det nye århundret. Dessverre hadde en sentral tillitsvalgt gått bort siden sist. Rolf Karlsen ble minnet med ett minutts stillhet.

Det har vært et høyt aktivitetsnivå i NFO's Sentralstyre det siste året. Vi har hatt tariffforhandlinger som dro i langdrag. Vi har avholdt AEI Annual Congress på Gardermoen; ikke noe lite arrangement. Vi har sett på forsikringsordninger rundt Loss of License. Vi har engasjert oss i temaet rundt Human Factor. Vi er aktive i UFF (Uavhengige Fagforeningers Forum). Vi har sett på pensjonsforhold og mye mer.

## ORFLY nøler

ORFLY står for Opplæringsrådet i Flyindustrien. Det består bla. av representanter for flyselskapene (FL/NHO), Luftforsvaret, Luftfartsverket, skolemyndighetene og LO. De stiller først og fremst med opplæringsplaner innenfor grunnutdanningen til de flytekniske fagene. Etter at NFO fikk forhandlingsrett og organiserer flytekniske instruktører, mener vi at vi kan ha en del

å tilføre utvalget. Så langt vi vet, vil alle unntatt LO ha oss med i rådet. Allikevel har vi fått avslag på vår henvendelse. Vi synes det er rart at LO kan stoppe dette, så lenge flertallet i rådet er for.

## Norwegian Air Shuttle nytt medlem i NFO

Det er ikke hvert år vi får nye avdelinger i NFO. Vi ønsker NAS hjertelig velkommen som den femte lokalavdelingen i NFO.

## Kurs og opplæring

Studie Utvalget har hatt stor aktivitet i året som har gått. Flere tillitsmannskurs er blitt kjørt. Det ble etterlyst en mer langsiktig modellbasert plan for tillitsmannsopplæringen. Spesielt kunne det virke som om det kunne trenges kurs i møteledelse. Vi må bli mer profesjonelle. Vi skal heller ikke gå av veien for å kjøpe kurs ute. Økonomien til å drive opplæring sikres gjennom midler fra OP&UT fondet, hvor både arbeidsgiver og arbeidstager spytter inn i potten.

## Tariff 2000

Det har så langt ikke kommet inn så mange forslag til Tariffkomitéen. Nå er det enda tidlig i prosessen, så det er fremdeles tid til å komme med forslag. Både lokalavdelinger og alle medlemmer oppfordres til å ta en titt i Flyteknikeroverenskomstens del II, og fremme forslag til forbedringer. Det vil bli avholdt en endags Tariffkonferanse til våren. Det var stor enighet om at for-



NFO formann Rolf Dybwad ledet møtet med stø hånd

handlingen ikke måtte trekke i langdrag slik det hadde gjort sist. Viljen til løsninger blir ikke sterkere fordi forhandlingene varer i månedsvis. Instruktørens lønnsavtaler må være i havn før tariff start.

## AEI

Både engelskmenn og australienere har indikert at de vurderer å trekke seg ut av AEI. Dette er bekymringsfullt, da disse er blant de største økonomiske bidragsyterne til AEI. At engelskmennene går med slike tanker var overraskende. At australienerne kanskje synes at AEI er mye JAR- og Europa-orientert var kjent. Australienerne hadde helst sett at man satte inn sterkere virkemidler for å hindre det de oppfatter som en utvanning av teknikernes rettigheter og status i JAR regelverket. Uansett vil det bli følbart hvis disse to medlemslandene går ut. Russerne, derimot, ser ut til å engasjere seg sterkere i AEI. Samarbeidet her blir bedre og bedre. Russerne ønsker også å avholde AEI kongressen i St. Petersburg i 2001. AEI sine hjemmesider har fått seg en ansiktsløftning. Stig Rusten har stått for dette. Høringsfristen for NPA 145-9 er utsatt til april.



Noen av delegatene samlet.

## Uavhengige Fagforeningers Forum (UFF)

Kjell Paulsen kom rett fra møtet med Ingse Stabell og utvalget som ser på begrensninger i forhandlingsretten for mindre fagforeninger. Dette utvalget er nedsatt for å hindre at andre fagforeninger enn de fire store skal ha forhandlingsrett. Dette utvalget jobber smartere enn Arbeidsrettsrådet, og har mye større bredde enn det gamle Arbeidsrettsrådet. Denne gangen er det ikke bare LO av arbeidstagerorganisasjonene som er med. I utvalget sitter i tillegg til representanter for arbeidsgiverne, også YS, AF og Akademikerne. Hvis det skulle skje at dette utvalget kom frem til en felles innstilling, så vil dette veie tungt. Målet er det samme som tidligere, å fjerne forhandlingsretten for alle andre enn dem selv. Dette skal gjøres med ufravikelighet. Det vil si; hvis f.eks. LO har en flytekniker som medlem, mens de resterende 748 er medlemmer i NFO. Da blir NFO tvunget til å følge LO's avtale. Vi får ikke lov til å forhandle frem en egen bedre avtale. Dette er å sette forhandlingsretten 30 år tilbake i tid. Til den tiden Magnus "Kobleren" herjet i norsk arbeidsliv. Demokratur. Dette strider imot menneskerettighetene, men det betyr ikke så mye i Norge. Vi er mye flinkere til å kritisere andre for sine brudd, enn å feie for egen dør.



*Ikke alle var like våkne hele tiden.*



*God stemning under møtet.*

Saken er klar. De store vil ha monopol på forhandlingsretten og tvinge andre fagforeninger i kne. På norsk heter dette demokrati. Det værste er at muligheten for at dette skjer er stor. UFF har foretatt en juridisk vurdering i forhold til EU og folkeretten, den såkalte Uggerud-rapporten. Den veier tungt og skaffer de store hodebry.

Vi får ikke innsyn i utvalgets arbeid, men vi får lov til å komme med innspill. 1. januar 2001 skal Ingse Stabell og co. ha sin innstilling klar.

### **Certifying Mechanic cat. A**

Vi har fått forhandlingsrett for den nye personalkategorien som kommer. Den såkalte A-mannen. En mellomting mellom dagens flyfagarbeider og flytekniker. For første gang i NFO's historie vil vi ikke lenger være en homogen gruppe av bare flyteknikere. Det er ingen tvil om at et medlemskap i NFO gir fulle rettigheter og like muligheter til å stemme uansett om du er flytekniker eller A-mann. Det samme gjelder retten til å være med i styre og utvalg etc. Lønnplasseringen av denne nye personalkategorien blir vrien. Bedriften vil lønne A-mann under dagens fagarbeiderlønn, mens NFO vil ha lønnen så tett oppunder teknikerlønn som mulig. Det kan bli vanskelig å forklare dagens medlemmer at de muligens må ut i streik for en personalgruppe som enda ikke har blitt medlemmer. Vi legger grunnsteinen for disse medlemmene til våren. Dette har vi jobbet med i flere år, og nå må vi komme til en avklaring.

### **Nytt lønssystem**

Vi har vært innom dette før, uten den store entusiasmen. Noen ønsket å legge om lønssystemet ved å slå sammen alle de forskjellige tilleggene vi har, og å legge dette inn i grunnlønnen. Bort med skifttillegg og sertifikattillegg! La alt gå



*Jens Valdal, formann i NFO avd.*

*Widerøe, ønsket alle velkommen til festmiddagen.*

inn i potten som en fast lønn. I selskaper med få flytyper vil du ikke kunne nå toplønn slik systemet er bygget opp i dag. Det ble også bemerket at skiftprosenten på nattskift lokket folk til å jobbe natt. Dette strider imot NFO sine ønsker. Kunne vi se på andre måter å bygge opp vårt lønssystem, slik at vi

kunne unngå slike skjevheter? Diskusjonen låste seg raskt til en diskusjon rundt skifttillegg. Folk flest syntes å mene at skiftprosenten på nattskift måtte økes så mye at bedriften ville kvie seg for å bruke denne løsningen; ikke at den skulle bli så dårlig betalt at folk ikke ville gå nattskift. Et flatt skifttillegg ble kategorisk avvist. De som har ulempen må også få tillegget. KLM utbetaler en del av skifttillegget som fritid. Kunne dette være en farbar vei å gå?

### Valg

Ikke noe Representantskapsmøte uten valg. Dette gikk raskt og ryddig for seg. Det ble ikke de store utskiftningene i år heller. Vi vil nok merke at vår meget oppegående og skarptskyttende revisor, Edmund Grohshennig, takker for seg. Han har vært med i NFO siden INFO red. gikk i kortbukser. Edmund fikk overrakt blomster som takk for lang og tro tjeneste.

Summa summarum: Det første Representantskapsmøtet i NFO i dette århundret ble et godt møte. Det hele gikk greit og effektivt for seg. I år fikk vi faktisk god tid til å diskutere fremtidsutsikter; hvordan skal vi navigere videre, hva skal vektlegges osv. Vi brukte mye tid på UFF, A-mannen og tanker rundt et nytt lønssystem. Både regnskap og budsjett gikk igjennom uten de store endringene og de store diskusjonene. Vi har på tidligere Representantskapsmøter brukt timevis på disse punktene. Sekretariatet hadde gjort hjemmeleksa, så vi slapp dette i år. En ting er sikkert; vi står foran store utfordringer. År 2000 kommer til å bli et turbulent og spennende år for NFO. En stor takk til NFO avd. Widerøe for et vel gjennomført arrangement. Neste års representantskapsmøte skal arrangeres av SAS Commuter.

Knut Grønscar



Rolf Dybwad overrekker Gunnar Johnsen, NFO sin hederspris, NFO-klossen.

# Får økonomene det som de vil?

Sakset fra *Feedback*. Tidsskriftet for organisasjonen CHIRP.

Flyet ankom utestasjonen på tid og flyteknikeren gikk bort for å sjekke flyet. Pilotene ga beskjed til flyteknikeren om at GPS signalene inn til Flight Management Systemet (FMS) ikke fungerte. Siden det ikke var reservedeler tilstede på utestasjonen, ble disse bestilt gjennom vedlikeholdsavdelingen. Delene ble skaffet med bakketransport og skiftet. Systemet fungerte etter dette bra. Ettersom det ikke var flytekniker tilstede med avionikk-sertifikat, var det ikke mulig å utstede en CRS (Certificate of Release to Service). Flyet hadde en åpen feil i LMR'en. En luftdyktig komponent var montert, og en MEL referanse som ikke tillot piloten å fly i kontrollert luftrom (i henhold til gjeldene navigasjonsregler). Man ble enig om å utstede defekten til "B" kategori, slik at defekten kunne signeres ut ved vedlikeholdsbasen. Deretter ble flyet kun klarert for å fly uten passasjerer og det måtte fly i ukontrollert luftrom. Referanser og tillatelse for å kunne gjøre dette ble gitt og flyet ble gjort klar til avgang.

Etter dette ble passasjerene tatt om bord, og til stor forbauselse for flyteknikeren tok

flyet av (til en annen destinasjon) som en vanlig kommersielle flight! Den opprinnelige anmerkningen sto fremdeles i loggen. Da flyet returnerte om kvelden viste det seg at flyteknikerne på vedlikeholdsbasen hadde signert ut feilen - som om det var de som hadde skiftet komponenten, til tross for at alle papirene for komponenten var på utestasjonen.

Flyet hadde altså operert på en vanlig flight med fullt betalende passasjerene i

kontrollert luftrom uten MEL klarering, uten klarering fra kvalitetsavdelingen, og med en åpen anmerking i LMR'en. Alt sammen på en autorisasjonsreferansennummer som var blitt utstedt for noe helt annet. Ingen funksjonssjekker var blitt utført på den monterte komponenten. Derfor kunne man ikke være sikkert på at den fungerte nøyaktig slik den skulle. Sikkerheten ble ofret på økonomiens alter!

Pieter Doyer



# NANNESTAD SENTRUM

## NANNESTAD SENTRUM

### *Smedstutunet Boligsameie*

*Nye to-roms selveierleiligheter*

SALG VEID:

**NOR**  
eiendom

BYGGHERR:

**NE**  
Nomentia Eiendom as



- Nye 2 (3) roms selveierleiligheter fra kr 960.000,-.
- Pen og god standard i firemannsboliger.
- Rolig og barnevennlig beliggenhet i gangavstand til sentrum.
- Barne- og ungdomsskole i nærheten med trygg skolevei.
- Inneh. stue/kjøkken, 1 (2) soverom, bad/vask, gang og bod.
- Parkeringsplass med motorvarmer og utvendig bod.

Slik finner du frem: Kjør motorvei mot og forbi Oslo Lufthavn Gardermoen. Følg veien mot Nannestad. Deretter tar man av mot venstre etter butikken Spar i Nannestad sentrum.

Visning etter avtale med megler.

Megler Jorun Karlsen, tlf. 63 98 65 50/46.



**Gjensidige NOR**  
**Eiendom**

Gotaasalléen 7, Jessheim  
Tlf. 63 98 65 50  
Fax 63 98 65 40

Gjensidige NOR  
Eiendom



Gjensidige NOR  
Eiendom



Gjensidige NOR  
Eiendom



Gjensidige NOR  
Eiendom



Gjensidige NOR  
Eiendom



Gjensidige NOR  
Eiendom



Gjensidige NOR  
Eiendom



# Sikkerhet

Etter et par måneder med nasjonale ulykker hvor fokus er blitt satt på sikkerhet i alle ledd i en organisasjon, må en kunne spørre om dette kunne hendt i luftfarten. Svaret er at dette like godt kan skje i luften som til sjøs og på land. Spørsmålet blir så hvordan man kan unngå å slike hendelser? Svært ofte er mennesket det svakeste ledd i en kjede. Påvirkning av mange ulike faktorer rammer oss daglig. Press og stress er en del av virkeligheten for svært mange av oss. Hvordan takler vi så dette? Svært ulikt antagelig, men et faktum er at når tretthet og mas når et visst nivå, begynner irritasjon og konsentrasjonssvikt å melde seg. Dette resulterer i at vi gjør en mengde småfeil. Med andre ord trenger vi en pause i jobbsituasjonen. Den som kan ta pausen er heldig, men for svært mange føles dette umulig når presset til regularitet krever sitt. Disse forhold burde være godt kjent blant de foresatte.

Hvorfor er det da så viktig å utnytte de menneskelige ressursene til siste dråpe? La oss ta de som går helkontinuerlig skiftarbeide, og som i løpet av sin skiftperiode går x antall natt- og kveldsskift i løpet av for eksempel 6 uker. Etter en slik periode følger gjerne noen samlede fridager hvor batteriene trenger opplading til neste periode. Allikevel er det noen som vil ta disse fridagene til flere nattskift. Er det av ren misunnelse for at noen har en sårt opparbeidet fritid som brukes til å lade seg opp, eller er det et resultat av misforstått oppfatning av hva friperioden er til for. Friperioden er lagt der for at en skal være opplagt til neste arbeidsøkt og derved unngå overbelastning - som kan lede til konsentrasjonssvikt med de følger dette kan få.

Uansett er det nå noen som etterhvert strekker den berømte strikken temmelig langt. Når ryker den? Tar de personene som har strukket strikken for langt ansvaret den dagen uhellet er ute. Tvilsomt. De toer sine hender og er sammen med pressen på jakt etter en syndebukk. Syndebukken blir den som har kvittert ut i loggboka, eller den som har utført handlingen. Hvis du har gått 6 netter på rad pga. pålagt skift, er dette ingen formidrende omstendighet. Du er og blir syndebukken. (I alle fall i egen sam-

vittighet). Klarer du å motstå det presset? Noen kanskje, men ikke alle.

Hva med de som pålegger slike skiftplaner; tar de dette med i betraktning når presset om stadig mer arbeid legges på nattestid, eller lukker de øynene for disse faktorene. Dessverre tror jeg at de ikke ofrer dette særlig mange tanker - om noen i det hele tatt. Dette, sammen med det faktum at flyindustrien har mangel på kvalifisert personell, og ønske om utnytte ressursene stadig mer, er en fare for sikkerheten. Tross alt er mennesket det svake leddet.

Er det derfor Boeing, FAA og JAA setter spørsmålsteget ved om det er lurt å la samme mann utføre likt arbeid på f.eks. begge motorene ved nattstopp? Er kvalifikasjonene etter hvert kommet ned på et slikt nivå, eller er de oppmerksomme på at nattarbeidet sløver det enkelte individ? Er dette et taktisk trekk for demme opp for uheldige tendenser?

Det er mange skiftarbeidere som har fått seg en aha-opplevelse etter nattskift, når de plutselig oppfatter at bilen står hjemme på gårdsplassen uten å erindre noe særlig av kjøreturen. Jo flere netter, desto verre er det. Hva så med jobben du har gjort? Uansett hvor mye en får sove på dagtid, så blir de aller fleste av oss sløvere og sløvere utover i perioden, og gjerne også mer irritable; noe som igjen går utover konsentrasjonen. Med andre ord så blir det svake leddet svakere. Dette er det ingen

som vil forstå når det forhandles om skiftplaner. Eller er det rett og slett mangel på forståelse på et så alvorlig problem? Kanskje burde partene hatt et kurs i Human Factor før en slik prosess. Man blir sett på som vanskelig når en ikke etterkommer ledelsens ønsker om stadig mer nattarbeid. Selvfølgelig kommer også ønsket om bruk av overtid i tillegg.

Sikkerheten settes alltid i første rekke, sier man. Når man skal skvise mer og mer ut av den enkelte gjennom flere og flere netter, kommer ikke sikkerheten som nummer nr. 1. Flyselskapene har de siste årene vært spart for de store ulykkene, heldigvis. La ikke en overtrett flytekniker være årsak til den neste.

Så vil nok noen spørre seg om hvorfor en som har sluttet å gå skift for flere år siden blander seg inn i dette. Til det vil jeg svare at det er vårt felles ansvar rope et varsko når en ser hvilken vei utviklingen går. Stadig yngre og mer ingeniørutdannede folk overtar setene hvor folk med praktisk erfaring før satt. Dvs. at skifterfaring stort sett mangler, og derved også en grunnleggende faktor for å forstå den belastning slike skift er. Uansett hvor robuste og tøffe vi er, lar alle seg påvirke av stress. Det får være opp til den enkelte avgjøre dette for seg selv. Min erfaring er at det gjør vi.

Jan Kr. Langebro



*Ungdommen skrur lasterom.*

# Konfidensielt Rapporteringssystem

NFO har lenge arbeidet med et konfidensielt rapporteringssystem for hendelser og uhell i flybransjen i Norge. Alle medlemmene har et eget skjema for konfidensiell rapportering i svartboka. Man har ikke fått så stor respons fra Luftfartsverket på dette området, men NFO mener dette er av en så stor betydning for flysikkerheten at vi vil forsøke en variant.

Vi var i gang med kontakt med det europeiske EUCARE, som samler (samlet) inn rapporter. Dette organet hadde til oppgave å informere resten av industrien. Men også her ble prosessen lang og tung, og det endte i høst med at EUCARE ble lagt ned.

Vi tok så i bruk internet og fant NASA/FAA's felles side om dette temaet. De har laget et system for flyindustrien for å samle inn rapporter. Navnet er Aviation Safety Reporting System (ASRS).  
Internetadressen:  
<http://olias.arc.nasa.gov/ASRS/>

Her finnes det mange forskjellige typer rapporter. Det anbefales at alle går inn her og leser rapportene, spesielt Mechanics Reports.

Foreløpig ønsker NFO å informere i INFO om de rapportene vi har fått inn, dessverre altfor få.

**Rapport 1.** Fly (propellertype) utførte en flytur hvor man hadde en overspeed situasjon. Flyet landet på en stasjon, men ble ikke sjekket i henhold til Manualer av teknisk personell. Flyet var ikke skadet men inspeksjon skal utføres.

**Rapport 2.** Fly (fan/jet type) ble skadet på en stasjon, slik at flyet fikk et lite hull i skroget. Dette ble ikke oppdaget av Predeparture check. Flyet gikk to turer (leg) med punktert skrog. Flyet ble så fløyet til hovedbase uten passasjerer for reparasjon.

**Rapport 3.** Fly (propellertype) får take off warning etter airborne. Flyet flyr til tross for dette en tur med tre stopp før teknisk personell ser på flyet. Feilen blir heller ikke ført inn i datasystemet.

**Rapport 4.** Fly (jet type) rekvirerte hjelp til å fylle nitrogen på et hjul. Ved forsøk på fylling viste det seg at hjulet var punktert, og at det var helt løst fra felgen.

Ingen reservehjul var å oppdrive. Resultatet ble at flyet tok av med mange passasjerer med destinasjon til syden et sted.

Dette er kort innholdet av hva man kan være vitne til. Det viser også rapportene til NASA/FAA. Vi ønsker ikke å kaste stein i glasshus, men målet er at feil og hendelser skal unngås i fremtiden. Derfor er det viktig at andre får vite om feilene våre.

Det kan informeres om at man i helsevesenet i USA startet en prosess for å få bedret sikkerhetsprosedyrene rundt feilmedisinering o.l. Man hadde der som alle andre steder gode systemer for rapportering av hendelser og uhell, men man fikk ikke rapportantallet opp. For å få frem sannheten måtte man anonymisere rapportene. Dette førte til at man beregnet at sparte liv på sykehusene var oppe i titusener. Grunnen var enkel; man våget å konkretisere de egentlige hendelsene. Årsakene var da annerledes en man tidligere fikk inntrykk av.

Roger Handeland



## STORE TOMTER PÅ ROMERIKE

### LAUVÅSLIA - NANNESTAD

Byggeklare, praktfulle utsiktstomter ca. 800-1200 kvm til salgs i Maura., Nannestad kommune. 10 min. til Gardermoen. Nær skoler, barnehager og forr.

Meget solrik bel. med skog og lysløyper i umiddelbar nærhet. Priser fra kr. 360.000,-.

Visning på egenhånd eller etter avtale med megler.

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

**Utbygger:** ØIE AS

### BRÅDALSFJELLET - GJERDRUM

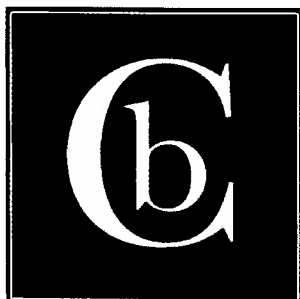
Sentrumsnært og med kort reisetid til Oslo og Gardermoen i Gjerdrum kommune, er det til salgs tomter fra 1127-1136 kvm. Boligområdet legger vekt på norsk byggeskikk ved tilpasning til terreng, bruk av tradisjonelle materialer, form og løsninger og som gir sunne og energieffektive boliger.

Pilotprosjektet i Brådalsfjellet er et av landets første boligområder med boliger bygget etter økologiske prinsipper.

Visning på egenhånd el. etter avtale med utbygger/megler.

**Veianvisning:** Kjør RV 120 til Ask i Gjerdrum, ta av til venstre ved Shell-stasjonen og kjør til åskanten og ta her av grusvei til venstre.

**Utbygger:** Sivilarkitekt Erik Ask, tlf. 63 99 18 20



## Eiendom

**Advokat Bjørn Carlberg**  
Trondheimsveien 72, 2040 Kløfta  
Tlf: 63 98 02 30 Fax: 63 98 13 70

Internet:  
[www.advokatfirmaet-carlberg.no](http://www.advokatfirmaet-carlberg.no)

E-mail:  
[post@advokatfirmaet-carlberg.no](mailto:post@advokatfirmaet-carlberg.no)

# Qualification Categories in Aircraft Maintenance

13

## Category C, Base Maintenance Certifying Engineer - BMCE

- Authorized to release to service after Base Maintenance (single signature for CRS)
- Qualified from Category B1, B2 or higher education (e.g. degree in engineering)

## Category B1 (Mechanical) Line Maintenance Certifying Technician LMCT

- Very good basic knowledge
- Type-rated
- Airframe/power-plant specialist
- Is allowed to perform routine and non-routine checks
- Is allowed to certify work carried out by others

## Category B2 (Avionic) Line Maintenance Certifying Technician LMCT

- Very good basic knowledge
- Type-rated
- Avionic specialist (electronics, radio, instruments)
- Is allowed to rectify all defects and perform routine checks
- Is allowed to certify work carried out by others

## Category A Line Maintenance Certifying Mechanic LMCM

- Good level of basic knowledge
- Task oriented
- Straightforward tasks
- No trouble-shooting
- Not allowed to certify work performed by others

# Interpretation of the JAR-66

## JAR-66 Basic Training

- Training and/or examination by a JAR-147 Maintenance Training Organization
- Amount of Basic Training depends on prerequisites and obtained license category
- Self-study is possible, however, additional years of experience are required

i.e from  
Lufthansa  
Technical Training

## Aircraft Type Training

- Type Training is required at Level III, in accordance with the ATA Spec. 104
- Knowledge has to be demonstrated by means of an examination

## Experience

- Is confirmed by the JAR-145 Maintenance Organization

i.e from  
Lufthansa  
Technical Training

## Aircraft Maintenance License (AML)

- The AML is issued by the local authority (NAA)
- It does not entitle to Release to Service, but is the most important requirement
- It is applied for either by the applicant or by the JAR-145 MO
- It is recognized in all the JAA member countries
- It is a personal document

## Company Procedures

- Training about the company organizational set-up and in-house procedures. A test is mandatory
- Knowledge is confirmed by the JAR-145 and can only be used in this MO

## Certification of Release to Service

- Requires a Certification Authorization and an Aircraft Maintenance License

## Certification Authorization

- Is issued by the respective JAR-145 Maintenance Organization
- Confirms knowledge about aircraft and in-house procedures



# **SOLAKONFERANSEN 2000**

Skandinavisk luftfartskonferanse  
*Quality Airport Hotel Stavanger*  
*Stavanger Lufthavn Sola*  
8. - 10. mai 2000

**RAMMEBETINGELSER FOR NORSK LUFTFART – KOSTBAR STRATEGISK LUFTKAMP UTEN VINNER**  
**FLYSIKKERHET – TILSYN OG FOREBYGGENDE ARBEIDE – ULYKKESETTERFORSKNING**  
**HUMAN FACTORS IN AIRCRAFT MAINTENANCE AND MANAGEMENT**  
**HELIKOPTERVIRKSOMHETEN PÅ NORSK KONTINENTALSOKKEL**  
**FLYKAOS I LUFTROMMET – TID OG MILLIARDER SLØSES BORT**  
**ALLIANSER OG FLYSIKKERHETSNIVÅ**

Det er med glede Styringskomiteen kan ønske velkommen til Solakonferansen 2000 – den 14. konferanse siden oppstarten i 1987.

I tråd med konferansens ideelle målsetting vil vi også denne gang rette søkelyset på rammebetingelser, konkurranseforhold og problemstillinger som kan ha innvirkning på sikkerhet og kvalitet innenfor luftfarten.

Konferansen vil særlig ta for seg ansvar og rollefordeling i sikkerhetsarbeidet. Den senere tids katastrofale ulykker til sjøs og ved jernbane synes ytterligere å aktualisere dette tema.

Ellers vil konferansen som vanlig søke å formidle aktuell informasjon og nytt innenfor luftfartsmiljøet generelt.

Også denne gang har vi vært så heldige å få med oss sentrale og innsiktsfulle forelesere fra både inn- og utland. Vi lover interessante foredrag og friske debatter.

## **Forelesere**

*Samferdselsminister Dag Jostein Fjærvoll, Leder for Samferdselskomiteen Oddvar Nilsen, Styreleder Erlend Rian, Konserndirektør Jan Stenberg, Konserndirektør Arne A. Jensen, Direktør Niels Sundberg, Seniorforsker Frode Steen, Dr. Karl-Friedrick Rauch, Dr. R. Curt Graeber, Luftfartsdirektør Per-Arne Skogstad, Direktør Finn Heimdal, Direktør Sigrid H. Hammer, Statssekretær Svein-Ottar Sandal, Stortingsrepresentant Halgeir H. Langeland, Divisjonsdirektør Jon Sjølander, Direktør Henrik Carlsen, Utvalgsleder Kjetil Karlsen, Avdelingsdirektør Gunnar Andresen.*

## **Sosiale samvær og veteranreff**

Årtusensskifte og en markering av dette har vært et utgangspunkt i planleggingen av den sosiale delen ved årets konferanse. Det legges opp til et *Luftfartens Veteranreff* med et omfattende besøksprogram og et avsluttende fellesarrangement. Distriktets luftfartsmiljø vil være invitert sammen med konferansens deltagere. Dette bør du være med på!

*Velkommen til Solakonferansen 2000 !*

*Nærmere opplysninger og detaljert program ved henvendelse til sekretariatet.  
Telefon. 51 65 80 00/ 51 94 20 00. - Fax 51 65 81 01/51 94 20 50.*

**NB!** Vi anbefaler deltakerne å være tidlig ute med eventuell hotellbestilling.  
Referer til avtale SOL-00 ved bestilling

# Nytt fra Braathens

## BU - Bra - Bedre - Best

Vi er nå igjen inne i en turbulent tid, og dessverre ikke alene. Tenkte å gjøre en ny vri, og fokusere på positive sider ved vår arbeidssituasjon. Det er ikke lett når innsparinger, arbeidspress og sosiale opparbeidede goder hele tiden går i vår disfavør. Et faktum er at vi flyteknikere har sertifikater og erfaring som flyselskapene er meget avhengig av. (Positivt).

Det er nå en farlig trend over hele landet hva angår lojalitet ovenfor sitt eget firma. Dette må vi prøve å snu for å få ro i rekkene og stabile forhold i korpset. I disse sparetider må en trø varsomt, for ikke å spare seg til fant. Vi opplever at lønningene våre blir vurdert etter brutto-lønn, uten tanke for at her ligger et stort salg av fritid og ubekvem arbeidstid. At en da i sin kåtskap skal prøve å spare penger på enkelte, ved å krype under minstesatser i henhold til vår sorte bok (del 2), må vi bare heve oss over i latter, for ikke å miste motet helt.

## Heavy Maintenance: Omorganisering til det bedre?

I slutten av august '99 startet LINJE 2 for fullt på heavy maintenance SOLA. Siden da har vi kunnet tilby to produksjonslinjer. Dette har vært satsningsområde nr. 1. I forbindelse med oppstart av LINJE 2



*D-sjekk på Sola*

Det går for tiden et 737-700 kurs, og i slutten av mars er det planlagt et -400-500 kurs. Vi på Line blir direkte berørt av dette hva bemanning angår, men spytter i hendene for å ta i et ekstra tak. Det er meget gledelig at boroscope inspeksjon nå

skulle en prøve ut noe nytt angående inndeling av gruppeområder. Dette skulle da være mer effektivt enn hva LINJE 2 opererte med. Ledelsen ga løfter på en del punkter før oppstart, som: To fly skulle ikke komme inn samtidig, ikke to D-sjekker samtidig, og at det skulle tas en evaluering når LINJE 2 var fullt oppe i drift. Alle disse løftene er brutt, og en kan vel med rette spørre seg om konsekvensene.

skal overføres til Line. Jeg håper alle forstår viktigheten av dette både for oss og den neste generasjon flyteknikere. (Positivt).

Per Reidar Ramslie

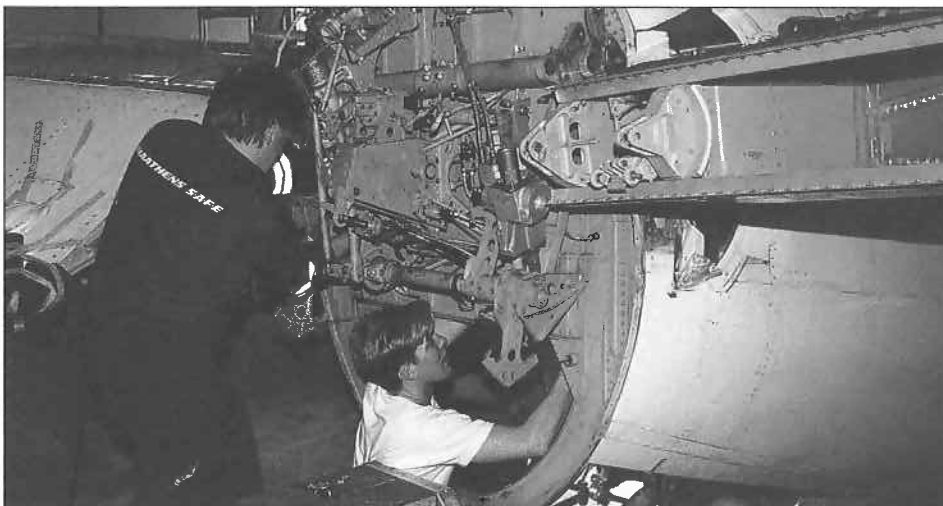
Vi har i dag hele 4 produksjonslinjer, med en bemanning til 1,5. Dette tar på kreftene, og folk går etter hvert tomme. Hva med flysikkerheten oppi dette? Vi ser nå hva som kommer opp i døningene etter Sleipner ulykken, og ikke minst vår konkurrent NSB.

Det har vært en del justeringer underveis på LINJE 2, men de viktigste forandringene, som å utvide antall gruppeområder, er negative. Vi som ansatte indianere skal vel ikke legge oss opp i økonomi, men alle lurar selvsagt på hva det koster med alle disse engelsktalende medarbeiderne og andre.

Ledelsen i hangaren har konstatert at LINJE 2 er mer effektiv enn LINJE 1, men kan ikke fremvise noe tallmateriale. Nå er det bestemt at LINJE 1 skal omorganiseres, for først da kan effekten måles. Nye lederstillinger er utlyst på linje 1. Jeg håper at de som påtar seg disse stillingene (finnes det stillingsinstruks?) får bedre arbeidsvilkår enn det tilfellet er i dag.

For formann/sekretær/kasserer og noen til.

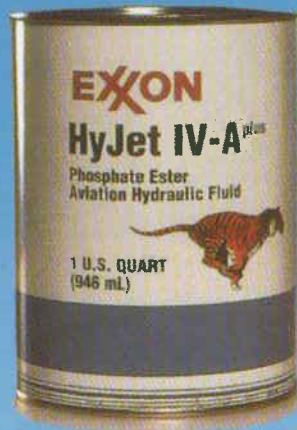
Nestformann: Per Reidar Ramslie



*Inspeksjon av bakre trykkskott på en B-737.*

# EXXON AVIATION FLUIDS

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



### 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

### Advantages

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

## 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.

# Nytt fra Widerøe

Som vanlig har det skjedd mye siden sist. Slaget om basen i Florø må antakelig anses som tapt. Det mest realistiske håpet vi har, er at Coast Air ikke vil greie å oppfylle sine forpliktelser overfor staten. Det er for galt og absolutt forkastelig å håpe at det går ille med kolleger, men slik er det blitt. Konkurransen er knallhard, og den enes død er som kjent den andres brød. Det kjennes tungt at en så flott base som Florø ikke lenger skal være tilholdssted for Widerøe. Jeg må innrømme at jeg blir "en smule animert" som vi sier her nord (kan bety fly forbann...), når jeg tenker på staten og dens rolle oppi dette. Ikke nok med at de deler opp anbudet på kortbanenettet slik at det blir unødvendig dyrt. – De er også skuffet over at ingen utenlandske selskaper er interessert i å fly disse rutene! Er det virkelig så trasig å måtte innse at det kanskje er enkelte ting i dette landet vi bør gjøre selv?

Kanskje det ikke finnes så mange store utenlandske selskaper som ser mot Norge og drømmer om at: "En dag skal vi innta utkant Norge og kortbaneplassene der. Da skal Olga fra Bolga og Jørgen fra Korgen endelig bli våre passasjerer. Og dersom vi skikker oss vel, og har lave nok priser, får vi sikkert også lov til å frakte aviser og brev helt ut til den ytterste utkant. Det skal bli tider det!"

Dersom det ikke finnes så mange utenlandske konkurrenter som har slike drømmer, er det da et nederlag å beholde norske arbeidsplasser og norsk kompetanse? Jeg har mine meninger om saken, det er helt klart. Det er videre klart at jeg ikke er interessert i å pådytte noen min arbeidskraft. Tanken om å ta arbeid i utlandet, slik en del allerede har gjort, blir stadig mer besnærende, særlig nå som jeg føler at også Widerøe gjerne vil at andre skal gjøre jobben i stedet for meg.....

Apropos det: Widerøe er, som de fleste andre, midt oppe i en kuttrunde for tiden. Kravet til resultatforbedring har etter hvert vokst fra 150 mill. til 200 mill. på årsbasis innen utgangen av 2001. – Det



*Dash 8 - Q400. Q for Quiet på besøk i Bodø.*

er mye penger det, for et lite selskap som oss. For å få dette til har ledelsen brukt alle knep og triks som tenkes kan, bortsett fra direkte mordtrusler. Hele '99 lot de det skure og gå med en stadig forverret økonomi, helt til situasjonen var så ille at det passet å innlede krigen. 22. desember fikk samtlige ansatte et brev som malte fanden på veggen. 150 mill. skulle spares, og det skulle spares NÅ! Alle ansatte skulle 10% ned i lønn, dietten skulle reduseres, man skulle arbeide betydelig flere timer i uken, flyvernes arbeidstidsordning SKULLE endres osv. Gikk man ikke med på dette ville WF bli betydelig redusert, noe som etter WF's egne økonomers vurdering i virkeligheten ville bety en avvikling av WF.

De ansatte var med på "leken" en stund og bidro med betydelige innsparinger selv om kjerneproblemet, struktur, var et ikketema. Til slutt sto man tilbake med kravet om endringer i avtaleverket, og det ville vi ikke gå med på. Dermed forventet vi at "plan B" (nedbygging av WF) ville bli forsøkt iverksatt. Forunderlig nok kostet man bare hele "plan B" under teppet og mumlet noe om at det var kanskje ikke noen god plan allikevel. Å fremføre trusler som man ikke er villig til å gjennomføre, er en meningsløs og lite fremtidsfokustert måte å kommunisere på. – Bare spør meg, for jeg har en

datter på tre år. Til og med hun forstår når jeg har tabbet meg ut ved å true med noe som jeg ikke kan gjennomføre.

Hvordan oppnå tillit igjen? Ikke vet jeg, men nye trusler er neppe det rette å komme med. – I Widerøe fremsatte man en ny trussel. "Føy dere teknisk, eller bli outsourcet!!" "Outsourcet til hvem da?", spør vi. Er noen klare til å ta over vedlikeholdet? Er de billigere når man tar med alt? Er spanjoler eller italienere, eller for den saks skyld sørlendinger, virkelig lystne på å overta linjetjenesten i Vadsø, eller Bodø, vinterstid? Vi er klar over at vi ikke lever noe beskyttet liv. Teknisk avdeling må være rimelig konkurransekraftig og effektiv skal vi ha livets rett. Sånn er det, og det vet vi. Å bli utsatt for trussel på trussel øker ikke vår erkjennelse av vår plass i systemet.

Jeg kunne være fristet til å si som min datter: "Æ vill ikkje! Ikkje snakk om! Nu kann du berre gjør det du sa du sku gjør. – Så får du se kor dum du é... – Men æ é nu glá i dæ allikevel, pappa!"

Jens B. Valdal

NFO avd. Widerøe



# Nytt fra SAS

## Utdanning av flyteknikere

Det har i de siste 2 årene vært en hektisk kursvirksomhet i SAS Teknisk Divisjon. Med innføring av ny Inter Cont og Big Europe flytype, som kommer i midten og slutten av år 2001, vil kursavdelingen fortsatt ha mange utfordringer.

Nye Inter Cont fly kommer til SAS i midten av år 2001. Flytypen som er valgt og bestilt, er Airbus 330 og 340. Det er ikke lang tid vi på teknisk har til å utdanne et tilstrekkelig antall av flyteknikere med denne flytypekompetansen, men flyet kommer og da MÅ det være et tilstrekkelig antall flyteknikere ferdig utdannet i driftsorganisasjonen.

Når det gjelder nye Big Europe fly, så står det mellom Boeing 737-900 og Airbus 321. I følge den informasjon som foreligger, antas det at Airbus 321 vil bli valgt. NFO avd. SAS er ved tidligere innkjøp av fly blitt tatt med på råd ved utvelgelsen av flytype. Men selskapet har valgt å holde den flytekniske rådgivningen utenfor ved denne anledningen. Hvorfor vet jeg ikke. Også i dette tilfellet vil det bli marginal tid til tilrettelegging og flytypeutdanning. Antatt levering av første fly i denne klassen til SAS, er satt til 4. kvartal år 2001.

SAS Commuter fikk sin første nye Dash 8-Q402 levert i januar. Flere kommer etterhvert. I Norge kan ikke dette flyet opereres av SAS Commuter så lenge det har mer enn 70 seter. Alle fly er bestilt med 72 seter. Men ifølge de avtaler som er inngått om setestørrelsen, så er det ingenting i veien for at flyene kan operere med 72 seter, men da som en del av SAS Airline! Uansett så skal det line relaterte (TRM/N) vedlikeholdet utføres av flyteknikere ansatt i SAS Airline, og disse må derfor utdannes på denne flytypen. Ennå har ingen tatt tak i denne kompetansebristen. NFO avd. SAS har tatt opp saken, uten at noe hittil har skjedd.

Planene for kjøp og innfasing av nye flytyper i selskapet foregår over lang tid,

så det skulle være mulig å unngå uheldige problemer med kompetansebrist. Men da kreves det planlegging og tilrettelegging.

Overføring av arbeidsoppgaver på Ramp Dette prosjektarbeidet har to målsettinger. SAS totalt skal oppnå en stor økonomisk besparelse ved å flytte dagens flytekniske arbeidsoppgaver på Ramp over til bagasjepersonellet. Bagasjepersonellet skal utføre dette i sine "slakke perioder", som ledelsen mener er tilstede hos denne gruppen under lossing og lasting av flyene. Den andre hovedmålsettingen er forbedring av punktligheten. Prosjektet innebærer, teknisk og human factor basert, en stor strukturendring i selskapet. Vårt hovedspørsmål er ivaretagelse av sikkerhet og kvalitet.

Resultatet så langt i prøveprosjektet er at bagasjepersonell som er satt til å utføre disse oppgavene, er tatt ut av sin vanlige jobb, og satt til å utføre deler av teknisk Ramp tjeneste. Resultatet av dette er således at bagasjeteamet har måttet utøke med en ekstra person, slik at det er samme antall personer for lossing og lasting. Og det er dermed en EKSTRA bagasjemann som utfører deler av de tekniske Ramp oppgavene. Det er dermed blitt en ekstra tilleggsperson tilstede hos bagasjestuerne! Hvor er besparelsen her? Utgangspunktet til ledelsen var jo hele tiden klart; dette kunne bagasjepersonene utføre i sine "slakke" perioder

under lasting og lossing av koffertene. Men dette har så langt ikke vært mulig rent praktisk. Men teoretisk kan man som kjent få til veldig mye! Så hva det økonomiske potensialet av resultatet til slutt vil bli etter testperiodens evaluering, er i dag vanskelig å si.

## Prosjekt Pilot Check

Det har blitt gjort en del internt arbeid i dette prosjektet. Ledelsen har blant annet etter tidligere enighet i prosjektet, utarbeidet og fremlagt en evalueringsrapport som viser gjennomføring og håndtering av PFI (og PFC på stasjoner med personell som ikke har flytypekompetanse) utenfor Skandinavia. Rapporten ble utarbeidet av ledelsen alene og fremlagt som en info til referansegruppen i prosjektet! Forutsetningene tilsa at dette arbeidet skulle gjennomføres av tillitsvalgte og ledelse i samarbeid, basert på tillit. Her må vi registrere at ledelsen igjen tvang igjennom sitt syn med bruk av sin styringsrett! Men vi har laget en tilsvarende rapport! Denne er veldig ulik ledelsens rapport. Så vi venter i spenning på resultatet. Det er ellers ikke skjedd noen endringer i fremdriften. Norske SAS Flygeres forening ønsker ikke å delta i prosjektet, og det samme gjelder flyteknikerforeningen i Sverige. Dette er uheldig for prosjektet som helhet, sett utfra en sikkerhetsmessig side.

Rune Thuv



# Pilotsjekk - Et eksempel

I SAS har det i flere år vært diskutert innføring av pilotsjekk. Dvs. at pilotene selv skal kontrollere flyet for dets tekniske tilstand før avgang. Denne oppgaven har i SAS systemet vært forbeholdt teknikerne. Både piloter og teknikere mener at denne oppgaven bør utføres av teknisk personell. Problemet er at konkurrentene opererer med pilotsjekk og har gjort det i mange år. Konkurrentene faller ikke ned fra himmelen for det. Det er ikke gratis å ha teknikere stasjonert ute på linjenettet. Konkurransesituasjonen er med på å tvinge frem pilotsjekk også i SAS. I alle fall er det dette argumentet som brukes for å få aksept for pilotsjekken. Argumentet er forståelig.

For to år siden åpnet fagforeningene opp for en kontrollert bruk av pilotsjekk. Vetre-protokollen ble skrevet. Som motydelse for pilotsjekken ble det protokollert at alle flyteknikere skulle forbli flyteknikere på sine stasjoner, så lenge SAS hadde flyginger der. Gevinsten for SAS var at man på sikt ikke ville erstatte avganger, pensjonerer etc. De neste fem årene har vi et betydelig antall flyteknikere som går i pensjon på linjenettet i Norge.

Pilotsjekk er ikke bare gull, gloria og glitter for flyselskapene. Det finnes en bakside. Dårligere regularitet. Fly flyr med feil de ikke skulle ha fløyet med. Fly repareres via mobiltelefon ved at pilotene dirigeres til å kjøre computer-tester og BITE tester for å re-sette feil og varslinger. Luftfartsmyndighetene kjenner problemet, men så lenge flyene ikke faller ned, reageres det ikke. Er det vi som tar feil. Skal det være sånn?

Nedenstående eksempel ble det en del fokusering på i den nordnorske pressen. Her følger en liten beskrivelse fra seansen, skrevet av en kollega som var på jobb i Bodø den aktuelle dagen

Red.

4. desember var jeg på jobb i Bodø, da en Airbus A320 tilhørende selskapet

Aero Plus, innleid som erstatning for en Spanair maskin, landet ved 15 tiden. Jeg så ikke landingen, men jeg hørte hard reversering og la merke til at flyet brukte en utrolig kort del av banen på å stoppe. Ved stand 14 koblet jeg strøm på flyet, satte på bremseklosser og koblet meg inn med headsettet. Pilotene rapporterte at de hadde thrust reverser unlock lys på venstre motor. Der konstaterte jeg at det var masse is i reverseren, og at dette måtte være årsaken til problemene. Dette meddelte jeg kapteinen. Jeg hentet en heater og begynte å smelte bort isen, noe jeg gjorde på work order.

Deretter ble jeg kontaktet fordi de ikke fikk opp lasteromsdørene. Frosne låser var min teori. Jeg har ikke sertifikat på A320 og ingen kunnskap om flytypen. Så jeg stoppet der. Heller ikke stueren var spesielt kjent med handlingen av A320. Jeg registrerte i alle fall at det gikk utrolig lang tid før passasjerene fikk sin bagasje. Kapteinen gikk hele tiden rundt flyet og snakket med sin maintenance avdeling i mobiltelefon. Ved 19 tiden ble det foretatt en oppstart for å se om den frosne reverseren virket. Noe den gjorde. Jeg vet at når Spanair flyr denne ruten selv, så kommer det opp et nytt crew fra Trondheim for å fly flyet tilbake. Så var ikke tilfellet nå med Aero plus. Dette nevnte jeg også for pilotene og bemerket at de måtte få en enormt lang arbeidsdag. Bedre ble det ikke ved at vi denne dagen hadde et forferdelig snøvær i Bodø, og køene til avising var lange.

Ved 21 tiden var flyet klart til pusback og oppstart. Men det ballet på seg. Det tok ytterligere 20 minutter før vi var klare til å koble på pusback traktoren (TBL-140), fordi vi måtte spyle bort snø

og is rundt hjulene for å få koblet på traktoren samt hindret den i bare å spinne. Endelig fikk vi puschet ut og startet motorene. Jeg ønsket dem god tur videre etter et tøft møte med kong vinter i Nord-Norge.

Aviserbilene sto klare. Flyet ville bare ikke flytte på seg. Etter et kvarters tid koblet jeg meg inn på flight interphone og spurte om de hadde problemer. Det hadde de. De hadde EEC (Engine Electronic Control) lys på. Hjernen som styrer alt på motoren. Det ble å takse inn til gate å ta passasjerene i land igjen. Jeg syntes det var litt rart at ikke denne varslingen kom på da man testet reverseren tidligere på kvelden, man slikt kan vel skjje.

Søndag morgen kom de spanske pilotene tidlig og startet feilsøking. Dette foregikk etter anvisning fra et maintenance control senter i Zürich. Jeg observerte at de var inne og kjørte tester på maintenance sidene i MCDU'en. Etter hvert gikk de tom for strøm på mobiltelefonen. Jeg ble kontaktet og spurt om jeg kunne reparere flyet, men jeg har ikke sertifikat på typen og sa nei. Jeg hadde også jobb nok med egne fly. Ved 15 tiden, nøyaktig ett døgn forsinket satte Aero plus nesene hjemover. Vel og merke med noen passasjerer færre. Noen av passasjerene nektet å være med.

Dette må vel være å dra strikken med pilotsjekk for langt. Hvis flyet i tillegg hadde en hard landing, så skulle det vært gjort en "hard landing inspection". Den ble i alle fall ikke gjort. EEC fault lys. Hva ble gjort med det? Hvem releaset dette flyet?

Med hilsen en nedsnødd tekniker i Bodø.



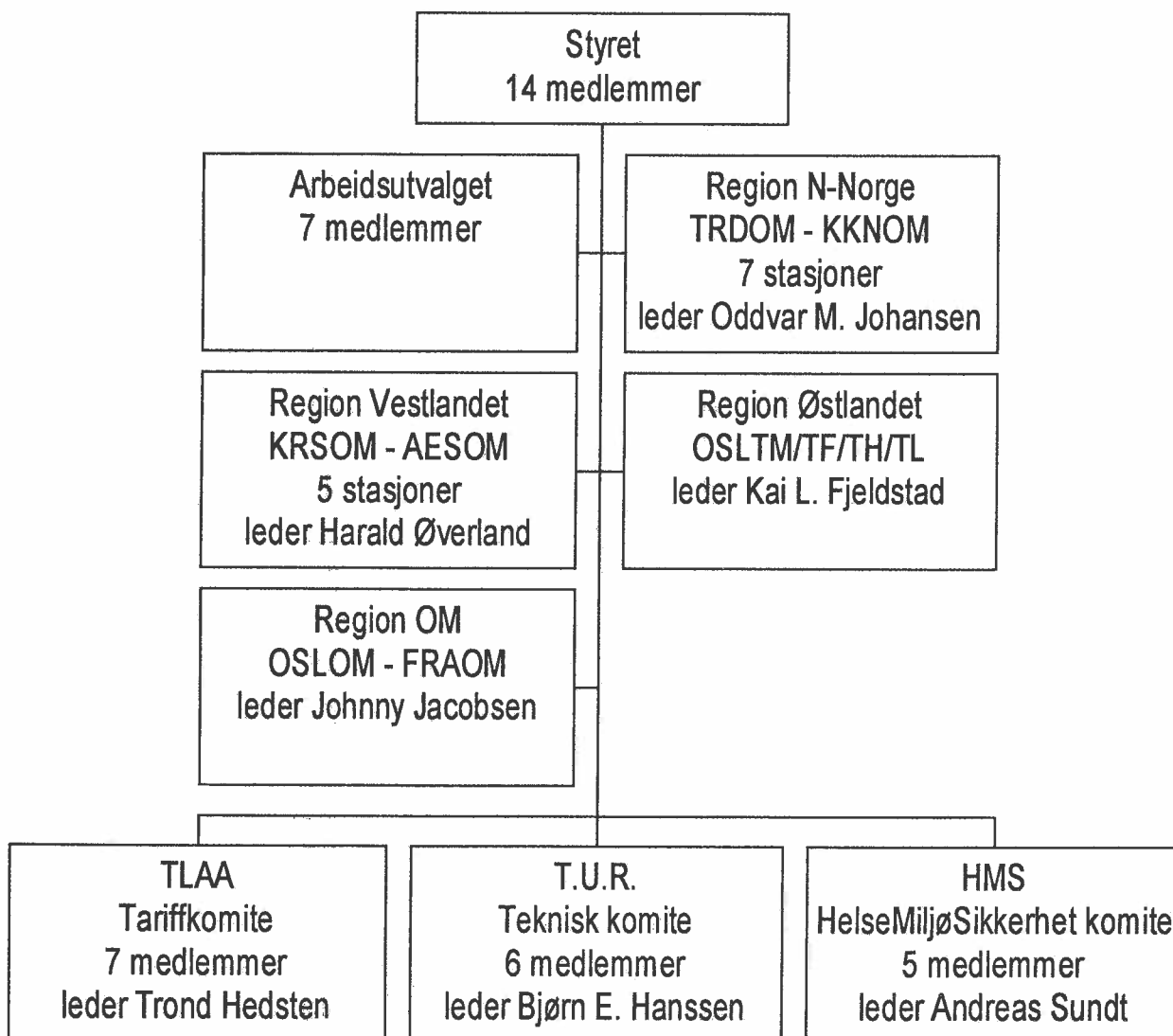
# NFO avd. SAS

Mange medlemmer i foreningen ønsker at vi skal presentere hvem som er tillitsvalgte i lokalavdelingen, og vise de forskjellige organisasjonsområdene innenfor NFO avd. SAS.

Organisasjonen vår har som høyeste organ, NFO Årsmøte. Her er det medlemmene som bestemmer fremtiden for foreningen. På årsmøtet, som avholdes i løpet av november måned

hvert år, velges alle hovedtillitsvalgte. Alle lokale tillitsvalgte godkjennes også av årsmøtet. Forslag til organisasjonsendringer, vedtektsendringer osv. vedtas også her.

## Norsk Flytekniker Organisasjon avdeling SAS Organisasjonskart



## Styret i NFO avd. SAS

Styret har i dag 14 medlemmer og har ca. 9 møter i året. Dette er avdelingens øverste organ mellom årsmøtene. Styret diskuterer og vedtar avdelingens hovedretninger og gjøremål.

### Styrets medlemmer:

Leder	Rune Thuv	OSLTM-P/2
Nestleder	Steinar Isaksen	OSLTM-P/3
Sekretær	Anthony Stave Jacobsen	OSLTM-P/2
Kasserer	Paul Mehammer	BGOOM
TLAA leder	Trond Hedsten	TRDOM
T.U.R. leder	Bjørn E. Hanssen	BOOOM
HMS leder	Andreas Sundt	OSLTM-P/5
Region Øst leder	Kai L. Fjeldstad	OSLTM-P/6
Region Øst	Ronny Nerhagen	OSLTM-P/1
Region Øst	Rune Haugland	OSLTM-P/3
Region Vest leder	Harald Øverland	SVGOM
Region Nord leder	Oddvar M. Johansen	BDUOM
Region OM	Johnny Jacobsen	OSLOM
Verneombud TRM	Henning Beil	OSLTM-P/5

### Arbeidsutvalget:

Det er 7 medlemmer i arbeidsutvalget og er en del av styret. Arbeidsutvalget tar hånd om de daglige gjøremål i foreningen og har ca. 1 møte hver måned. Her forberedes saker og agenda til styremøtene.

### Arbeidsutvalgets medlemmer:

Leder	Rune Thuv	OSLTM-P/2
Nestleder	Steinar Isaksen	OSLTM-P/3
Sekretær	Anthony Stave Jacobsen	OSLTM-P/2
Kasserer	Paul Mehammer	BGOOM
TLAA leder	Trond Hedsten	TRDOM
T.U.R. leder	Bjørn E. Hanssen	BOOOM
HMS leder	Andreas Sundt	OSLTM-P/5

## TLAA tariffkomitéen

Tariffkomiteen i foreningen arbeider med tariffsaker. Dette er forberedelser til sentrale forhandlinger og lokale forhandlinger. Det er et sentralt oppgjør hvert år, og to lokale oppgjør (flyteknikeroppgjør og tekniske instruktørers oppgjør).

Ellers arbeider komitéen med tariffspørsmål, som de enkelte medlemmer tar opp, som sak eller tvistesporsmål. Veldig mye tid går til avklaringer om allerede inngåtte avtaler. TLAA setter opp faste møtedatoer for første halvår og for siste halvår. Antallet møter kan variere avhengig av behovet.

### TLAA's medlemmer:

Leder	Trond Hedsten	TRDOM
	Andreas Sundt	OSLTM-P/5
	Anthony Stave Jacobsen	OSLTM-P/2
	Øistein Svang	OSLTM-P/3
	Lars Haglund	OSLTH
	Rune Thuv	OSLTM-P/2
	Rune Haugland	OSLTM-P/3

## T.U.R. teknisk komite

Teknisk komité arbeider med utdanning, kompetansespørsmål og tekniske krav fastsatt av myndigheter og selskap. Alle spørsmål som rettes til foreningen angående utdanning og teknisk regelverk er som regel på agendaen i teknisk utvalg. Dette er en viktig komité, da den behandler og går i dybden på lover og regler, spesielt ved endringer. Teknisk utvalg har ellers to deltagere i SAS Skole- og opplæringskomité. Alle utdanningsspørsmål om kurs som pågår, eller planer og strategier for fremtidig utdanning, behandles her.

### T.U.R.'s medlemmer:

Leder	Bjørn E. Hanssen	BOOOM
	Odd Haldar	BGOOM
	Harald Øverland	SVGOM
	Geir Kongshaug	OSLTM-P/3
	Steinar Isaksen	OSLTM-P/3
	Trond Jensen	OSLTH

## HMS Helse, Miljø og Sikkerhets komité

Helse-, miljø- og sikkerhetskomitéen er forholdsvis ny i vår fagforening. Den ble startet opp etter årsmøtet i november 1998. HMS spørsmål har vært viktige også tidligere, men vi ser i SAS og også i samfunnet forøvrig, at dette er saker som stadig oftere kommer på agendaen.

### HMS medlemmer:

Leder	Andreas Sundt	OSLTM-P/5
	Trond Gran	OSLTM-P/4
	Morten Larsen	BOOOM
	Magne Lynne	OSLOM
	Henning Beil	OSLTM-P/5



# Kort reisevei til jobben og resten av verden!

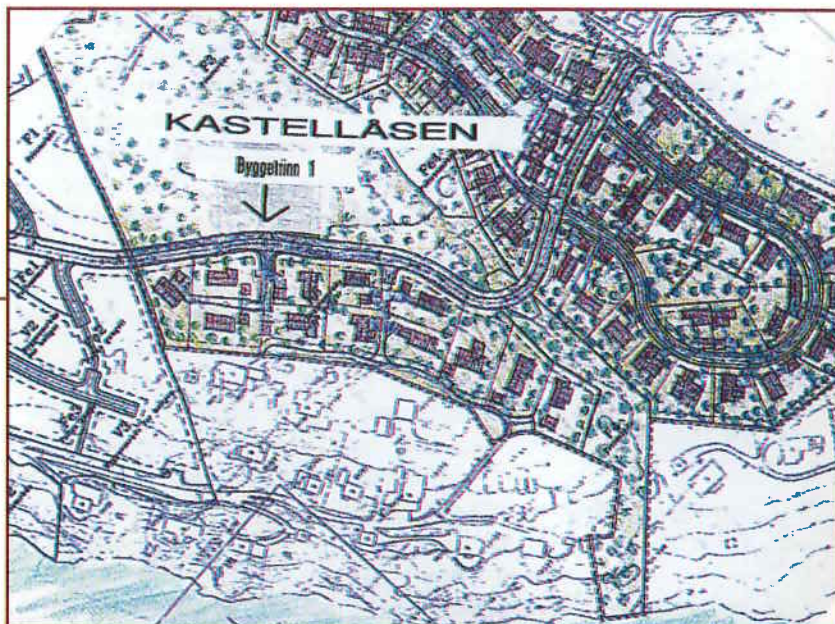
Drømmer du om kort reisevei til jobben? Kun 11 minutter fra Gardermoen med toget!

## Flotte tomter på Eidsvoll - i gangavstand fra Gardermobanen!

### • **KASTELLÅSEN**

Natur og utsiktstomter

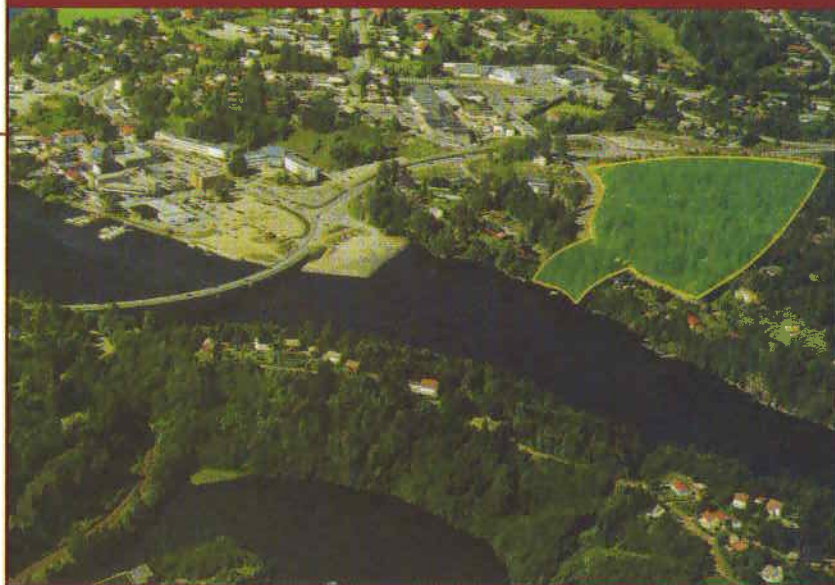
Tomter fra 720 til 1260 kvm  
Byggeklare fra sommeren 2000  
Priser fra 340.000  
Visning etter avtale



### • **VORMVIKÅSEN**

Naturtomter m/utsikt

Tomter fra 830 til 1090 kvm  
Byggeklare  
Priser fra 395.000  
Visning etter avtale



**Gjensidige NOR**  
**Eiendom**

# SKIFTARBEIDER - SOV GODT!

## Torbjørn Henriksen

Under årets IFATCA-konferanse holdt søvnforsker Jon Shearer et foredrag om skiftarbeide og søvn, og gav i den forbindelse en del interessante tips og vitenskapelig bakgrunn for hvorfor skiftarbeidere reagerer og fungerer som de gjør.

Hans poeng innledningsvis var at det var besynderlig at det i en sal med ca. 600 skiftarbeidere ikke fantes én som hadde lært noe som helst om søvn og søvnmønstre. Shearers poeng i denne forbindelse var at skiftarbeidere nødvendigvis trengte å vite noe om søvn og at dette kunne hjelpe dem til et bedre liv.

### SYKLISK VESEN

For den som ikke visste det, er mennesket et syklisk vesen. Kvinner vet mer om det å være et syklisk vesen enn menn, mente Shearer. Dog fremholdt han at menn som er sammen med kvinner, hvis syklus kommer i ulage også blir smertelig klar over syklusers betydning i livet.

Hvordan søvnen virker, og hvor god den kommer til å bli, avhenger av temperaturen i kroppskjernen. Kroppskjernetemperaturen svinger over døgnet med to perioder hvor den stiger og to perioder hvor den synker. Når temperaturen er for nedadgående eller lav, blir ytelsene dårligere. Når den stiger, føler man seg mer opplagt.

### SIGNALER

Kroppskjernetemperaturen begynner å synke rundt kl. 22.00 om kvelden hos de fleste. Da begynner man å gjespe og føle seg trett, og kroppen sender signaler om at det er på tide å gå til sengs. Temperaturen synker utover natten, og når sitt bunnivå i fire-fem tiden om morgenen. Enhver som har gått en nattevakt vet at man nettopp da føler seg som trestest. Og det er nettopp i denne perioden man kan oppleve å sitte f.eks. foran et radardisplay og

kjenne hodet bikke forover samtidig som øynene glir igjen. Kroppen sender med andre ord relativt desperate signaler om at søvn er påkrevet. Systemet krever søvn, bl.a. for å gjennomføre kompliserte biokjemiske oppgaver. Dersom man ikke får søvn, vil dette gå utover andre funksjoner slik som oppfatningsevne, syn, korttidshukommelse og reaksjonstid.

Temperaturen stiger igjen utover morgenen, og her finner man skillet mellom A- og B-mennesker. De stakars B-menneskene "lider" nemlig under det faktum at kroppskjernetemperaturen begynner å stige noe senere enn hos de uforskammet friske og opplagte A-menneskene. Resultatet er at deres yteevne er som lavest i det de står opp mellom 6 og 7 om morgenen. Enhver som deler hjem med et slikt individ, vet hva det vil si i praksis, mente Shearer. Kroppskjernetemperaturen når sitt høydepunkt mellom kl. 12 og kl. 14, for så å begynne å gå ned igjen. Rundt omkring kl. 16 får man "ettermiddagsknekken", hvilket jo er det tidspunkt mange av oss naturlig nok tar oss en liten hvil. Bunnivået nås rundt omkring kl. 18, for deretter å stige fremover mot kl. 22 igjen.

### KVALITET FREMFOR KVANTITET

Med dette utgangspunkt kan søvnforskerne finne ut mye om søvn, og nettopp i denne sammenhengen kommer deres kunnskap oss til gode. Shearer mente at vi stort sett var for opptatt av mengden av søvn, mens vi stedet burde være mer opptatt av kvaliteten på søvnen. P.g.a. svingningene i kroppskjernetemperaturen, vil man bl.a. ikke komme inn i de samme dype og viktige søvnstadier når man sover ut etter en nattevakt som dem man opplever når man sover om natten.

Et annet viktig moment er at man bør være klar over søvnstadienes betydning når man skal legge seg ned og ta en hvil. Shearer mente at det å legge seg ned på for å sove litt, f.eks. under en nattevakt eller på ettermiddagstid er

fornuftig. Men av hensyn til søvnstadiene, bør man begrense lengden til maksimum 30 minutter. Sover du en times tid vil du kjenne deg omtrent som om du er overkjørt av en lastebil, sa Shearer. Da vil du være på vei inn i en dypere søvnfase. Skal du først sove så lenge som en time, så legg på enda 30 minutter og la det bli halvannen.

### "SOVETRENING"

Shearers hovedbudskap var viktigheten av at skiftarbeidere trente på å sove riktig. Han beskrev dette som "kronohygienisk" trening, og gav i den forbindelse noen enkle råd:

- Lær å slappe av. Legg deg ned på for å sove, men ikke lenger enn ca. 30 minutter av gangen.

- Få mosjon. Det betyr ikke nødvendigvis svært intensiv trening. En 20-40 minutters spasertur, ca. 4 timer før du planlegger å gå til sengs er utmerket.

- Unngå koffein de siste timene før du skal legge deg. Hvis du spiser om kvelden så pass på å spise karbohydratrik kost, og unngå fett og tungt fordøyelige matvarer.

- Vær klar over at alkohol har en negativ effekt, spesielt på de dype og livsviktige søvnfasene. Ethvert alkoholinntak utover et par glass vin om kvelden vil ødelegge disse dype søvnfasene for deg.

Shearer understøttet dessuten IFATCA's policies når det gjelder arbeidstidsbegrensninger, og mente at det å utarbeide skiftplaner hadde stor betydning for skiftarbeideres mentale og fysiske helse. Shearer mente at man f.eks. ikke burde gå mer enn fem 8-timers skift etter hverandre, uansett når på dagen de blir utført. Går man 10-timers skift, burde antallet begrenses til 4. Ellers vil ytelsene bli kraftig redusert. Sov godt.

# Vi har hørt at...

## SAS bestiller 12 A321

SAS har besluttet og bestille 12 Airbus A321 og har lagt inn opsjon på ytterligere 10. A321 er den største maskinen i Airbus A320 familien. Flyene er tenkt brukt på hovedstatstrianglet og til de tunge destinasjonene i Europa. I SAS versjonen har A321 plass til 158-182 passasjerer, avhengig av setekonfigurasjon. Med fem seter i bredden tar flyet 158 passasjerer, mens seks seter i bredden gir plass til 182. A321 er enkel å laste så lenge det sinnrike containersystemet med 82 microswitcher virker. I valg av motor til flyet falt man ned på IAE V2500-A5. Den samme motoren som sitter på MD90. Ingen fra SAS teknisk har vært med i utvelgelsen av fly eller motortype. Ordren har en verdi på drøye 4,5 milliarder SEK. Første fly vil bli levert til SAS neste høst.

## Hercules landet gjennom en Airbus A300

Hendelsen fant sted i begynnelsen av februar i år på den internasjonale flyplassen i Tehran. En Hercules fikk tekniske problemer rett etter avgang og snudde rundt og landet igjen. Over rullebanen ble det tauet en Airbus A300. Herculesen traff Airbussen midtskips og delte flyet i to. Begge flyene tok fyr og brant opp. Hele besetningen på Herculesen omkom, mens traktorsjåføren som tauet Airbussen fikk sjokkskader.

## Star Alliance vant kampen om AirCanada og Canadian

Star Alliance trakk det lengste strået i en lenge pågående kamp om Canadian Airlines. Canadian er samarbeidspartner i Star Alliance. Canadian ble truet av et fiendtlig oppkjøp fra Onex, et investeringsselskap eid av American Airlines. Resultatet ble at Air Canada, Lufthansa og United sammen kjøpte Canadian. Canadian vil få beholde navnet, men skal operere som et datterselskap av Air Canada.



Nye SAS-familien på tur. Airbus A321 - A330 og storebror A340.

## Feil bolt årsak til motorbrann

Bruk av feil bolt under utførelsen av en Service Bulletin er fastslått som årsak til at en av motorene på en Airbus A300 fra American Airlines tok fyr i luften 9 juli i fjor. Boltehodet hadde for liten diameter, slik at komponenten den skulle feste løsnet. Dette igjen forårsaket fuel lekkasje. Dette antente motoren. 28 passasjerer kom til skade under nødlandingen.

## Også SAS selger å leaser

Ikke bare Braathens selger flyene sine og leaser de tilbake. SAS har solgt tretti MD80 fly og seks B767. Riktignok er SAS medeier i selskapet som har kjøpt disse flyene. Prisen for flyene var fire milliarder kroner, penger selskapet trenger for å finansiere kjøpet av nye Airbus fly.

## Airbus går forbi Boeing

Airbus har hatt som målsetting og erobre 50% av markedet for salg av sivile jet passasjerfly. Dette målet ble passert i fjor. Pr. i dag har Airbus inne 452 bestillinger på fly av typen 319, -20 og -21. Av type A330 og 340 har man inne

82 faste bestillinger. Dette gir Airbus en markedsandel på 58% for kortdistansefly og 75% i kategori langdistanse. Omsetningen i fjor var på tett oppunder 100 milliarder NOK. En klar ledelse i forhold til Boeing.

## SAS mest punktlig i Europa i fjor

SAS var det mest punktlig flyselskap i Europa i fjor. Mens dette for noen år siden ville ha blitt feiret med brask og bram, har begivenheten denne gangen blitt forbigått i stillhet. I 1998 havnet SAS på tredje plass etter Aer Lingus og Lufthansa.

## Flyet tar markedsandeler på bekostning av bilen

En fersk rapport fra Transport Økonomisk Institutt (TØI), viser at bruk av fly i Norge øker på bekostning av bruk av bil. Det er spesielt på strekninger over 300 kilometer at bruken av fly øker mest. Hele 47% av de reisende på strekninger over 300 kilometer valgte i 1999 å reise med fly. I 1992 viste en lignende undersøkelse at 31% valgte fly. Tre av fire som reiser over 300 kilometer betaler reisen sin sely.

## SAS vurderer

### Dornier/Fairchild 728 Jet

SAS trenger et fly med mellom 70 og 90 seter. Senior Vice President Vagn Sørensen i SAS sier at flyet i første rekke er tenkt brukt på tynt belagte ruter fra Stockholm og Oslo. Flyet planlegges satt i drift i SAS systemet fra midten av år 2003. Godt an ligger Dornier/Fairchild 728 Jet. Her kan SAS få overdra opsjoner fra sin alliansepartner Lufthansa. Lufthansa har 60 opsjoner på denne typen. SAS vil at flyet skal opereres av SAS Commuter, hvis piloter og teknikere i SAS gir sin tillatelse til det.

### Hva gikk galt med Alaska Airlines rute 261?

I følge informasjon fra National Transportation Safety Board (NTSB) tok flyet av fra Puerto Vallarta i Mexico. Flyet klatret ut som normalt og autopiloten ble koblet inn i 7.500 ft. Av en eller annen grunn koblet autopiloten seg ut igjen i 29.000 ft. Flyet ble deretter håndflyet i 1 time og 53 minutter. Noe som er helt uvanlig. Det er flere ting som kan få autopiloten til å koble ut



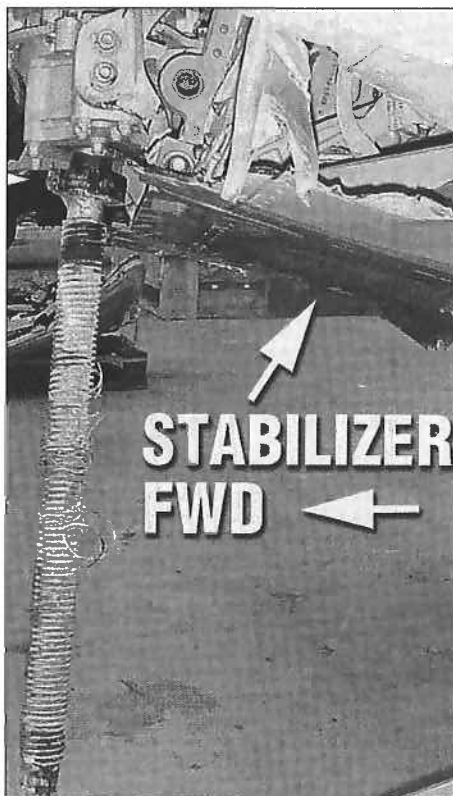
Dornier 328 Jet. Lillebroren til Fairchild 728.

automatisk, bla. feilsignal fra stabilizer trim. Autopiloten ble så koblet inn igjen og oppførte seg normalt i 14 minutter før man får en stabilizer runaway, hvor stabben i seks sekunder kjøres ukontrollert til full nose down. Flyet går ned med 7000 ft/m, noe som er tre ganger raskere en normalt.

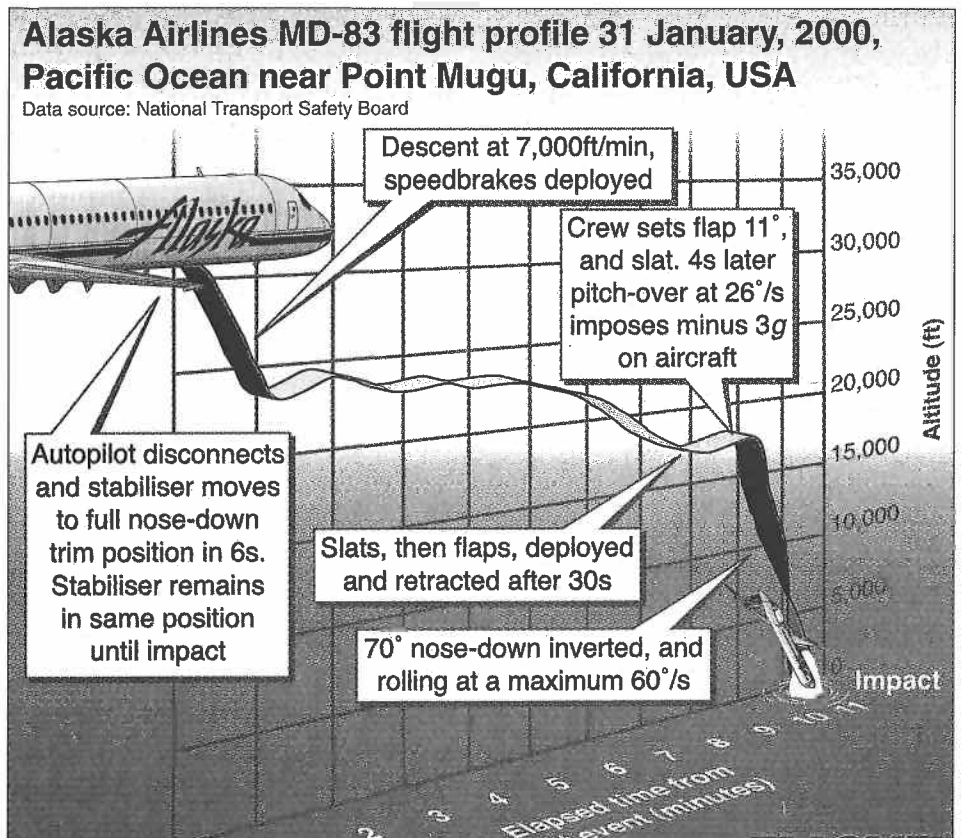
Flyet stabiliseres igjen i 24.000 ft, men fortsetter å redusere høyden ned til 18.000 ft. I 18.000 fot droppet flyet nesene ned fra 18 til 56 grader i løpet av tre sekunder. De neste to sekundene roler flyet 60 grader til venstre mens nesene faller videre til 70 grader. Avlesning av Digital Flight Recorder

(DFDR) viser at flyet fortsatte rollen over på ryggen, før det traff vannflaten. At flyet rollet over kan komme av at en eller flere av slat-seksjonene kan ha blåst av pga. av overspeed.

Deler som er fisket opp av havet viser at jekkskruen til haleflaten er hel og at innfestingen til stabilizatoren er hel. Derimot mistenker man feil på stopp mutteren på jekkskruen ved innfestingen til halefinnen. På voicerecorderen kommer også en flyvertinne inn og sier at de hører smell fra halepartiet, noe pilotene bekrefter at de også har hørt. Dette er en ulykke hvor man ganske sikkert vil finne ut hva som har gått galt.



Bildet viser jekkskruen til haleflaten.



Like prisgunstig hele året!



5900



5920



5940



5910



5950

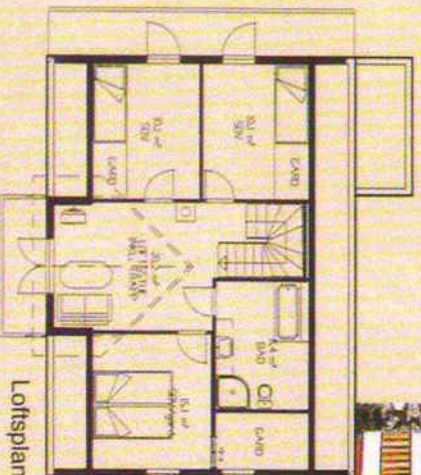


5950

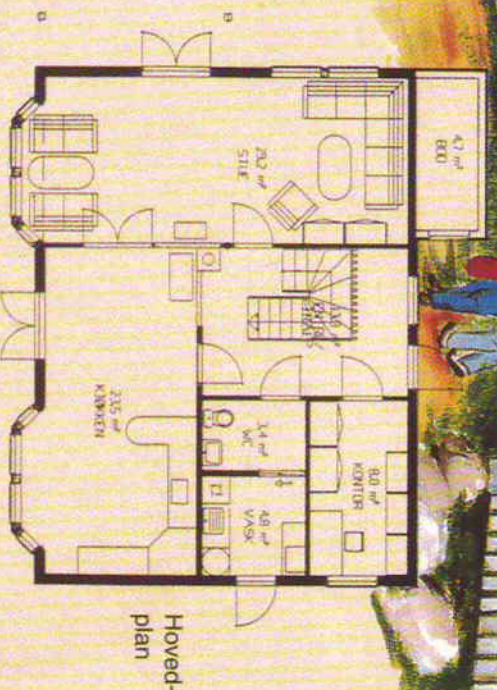
## Bestselgeren!

1955

Se nærmere på dette huset. Det er ikke uten grunn at det er en av våre bestselgere. Her har vi kombinert et fint ytre sammen med en svært praktisk innretning. Huset har livsstandard og kan husbankfinansieres.



Loftspian



Hovedplan

Her har vi presentert et utvalg av våre populære husstyper. Vi har bus for alle typer tomter, og som kan leveres både med og uten kjeller. Hos oss vil du finne husstyper for enhver smake og i flere prisklasser. Vår byggenetode gjør at vi kan ferdigstille din bolig på kort tid, og det betyr vesentlig lavere byggeplåns- og besnuder for deg. Ring oss - så sender vi deg vår komplette katalog med prislister. Vi forteller deg også gjerne mer om hva Glomma Hus står for og hvilke fordeler du oppnår ved å bygge et Glomma Hus.



# GLOMMA HUS

BOLIGLEVERANDØR

Gotaasalléen 9, Jessheim. Tlf. 63 97 05 05

# Avgas der du *lander*

Med et Statoil flykredittkort og Balwin-nøkkel kan du selv tanke på:

**1. Rakkestad Lufthavn**

Tlf.: 69 22 60 00

Fax: 69 23 32 43

**2. Kjeller v/Aeromech**

Tlf.: 63 81 09 80

Fax: 63 81 94 90

**3. OSL-RGA v/Hangar2**

Tlf.: 64 82 02 00

Mob.: 91 38 42 05

**4. Hamar v/Molstad**

Tlf.: 62 52 21 90

Mob.: 94 37 54 55

**5. Torp**

Tlf.: 33 47 01 90

Fax: 33 47 02 99

**6. Skien**

Tlf.: 35 54 52 50

Fax: 35 54 54 63

**7. Sola**

Tlf.: 51 64 79 99

Fax: 51 64 79 90

**8. Haugesund**

Tlf.: 52 84 04 70

Fax: 52 84 04 22

**9. Flesland**

Tlf.: 55 99 81 44

Fax: 55 22 64 90

Statoils kunder/agenter/  
samarbeidspartnere har  
i tillegg Avgas på:

**10. Starmoen**

Tlf.: 62 41 67 89

Fax: 62 41 28 85

**11. Eggemoen**

Tlf.: 32 12 83 69

**12. Leirin**

Tlf.: 61 36 43 00

Fax: 61 36 43 01

**13. Dagali**

Tlf.: 32 09 51 02

Fax: 32 09 38 80

**14. Stord**

Tlf.: 53 40 34 12

**15. Sandane**

Tlf.: 57 86 94 25

**16. Florø**

Tlf.: 57 74 17 61

Fax: 57 74 36 80

Ta kontakt ved behov for  
åpningstider og betingelser



 **STATOIL**

## Statoil MAR FLY

4035 Stavanger

Tlf.: 51 99 97 65

Fax: 51 99 65 61

Ta kontakt for flykredittkort og nøkler.

Det du trenger - når du trenger det