



NR. 2 • 2000



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

Medlemsblad for Norsk Flytekniker Organisasjon

Ønske om kort reisevei til jobben?

- Selvaagbygg har to nye prosjekter i Ullensaker



Nye selveierleiligheter - Jessheim

- 40 leiligheter på Nordbymoen nord i lav bebyggelse rundt et hyggelig tun.
- Landlig beliggende med gode solforhold og bra standard.
- Faste priser fra kr. 1.275.000,-.
- 15 min med buss eller bil til flyplassen.

Salg ved :



Gjensidige NOR
Eiendom

Tlf: 63 98 65 50/46



Nye eneboliger - Kløfta

- 22 nye kjedede eneboliger på Olstadmoen i to etasjer samt uinnredet loft.
- Et barnevennlig og trivelig område med lekeplasser, grøntarealer og kort vei til skole.
- Faste priser fra 1.620.000- 1.780.000,-
- Kort vei til Kløfta stasjon og 10 min. med tog til flyplassen.

Salg ved:



Selvaagbygg

Tlf: 22 92 42 50/51/52



Tlf: 63 94 74 90

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 54 42 23 / mobil 907 78 470
Stange 62 57 35 02 - Løten 62 59 30 00
Ringsaker 62 34 91 00

Kontor: Gardermoen: 63 98 43 41

HAMAR 50 ÅR



ALLE
TIDERS
BY

E-mail: strype@hamarregionen.net
strype@hamarregionen.net



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	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	

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	

Kasserer:

ARNSTEIN MJELDE	Arb.	55 99 82 79
Braathens Bergen	Priv.	55 98 18 10
Olsvikstallen 21, 5184 OLSVIK	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	
E-mail jobb	knut.gronskar@sas.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
E-mail	Fax	64 81 66 88
	nfo@sas.no	

NFO avd. Widerøe

Widerøe's Flyveselskap ASA	Tlf.	75 51 36 89
Pb. 247, 8001 Bodø	Fax	75 51 36 88
E-mail	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 Valdal	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 Grønskar, 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. Grønskar

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 hjemmemadresse.



Forsidebilde:
Airbus klatrer mot nye høyder

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

Formannen har ordet

I skrivende stund er en nettopp ferdig med streik i LO. At jeg ikke skriver om vårt oppgjør, har sin forklaring i at vi enda ikke er ferdige med våre forhandlinger. LO streiket seg til noen forbedringer, som de fleste har fått med seg fra dagspressen og TV. Endringene var tilstrekkelig for at LO medlemmene stemte ja, og en ny storstreik ble avverget. Var nå dette så mye mer å rope hurra for, enn det forslaget en i første omgang stemte ned? Tja, der kan en vel være enig eller uenig. At en beholder 2-årig avtale i stedet for 3-årlig er jo greit, men en har jo det fra før, så det var ikke annet enn en avtalt forringelse av avtalen en greide å rette opp.

En kan jo mildest talt undre seg over at LO's forhandlingsutvalg i første omgang anbefalte en 3-årig avtale. Jeg har ikke tro på at dette ville bli et engangsfenomen. Det å fraskrive seg muligheten til endringer i tariffavtalen hvert annet år og akseptere hvert tredje, er for meg unødvendig dårligere for arbeidstagersiden. Og jeg skal nesten banne på at dette kommer igjen når det nå ble anbefalt en gang. Da kan det jo være andre ting i avtalen som er så bra at en finner å akseptere en forringelse her.

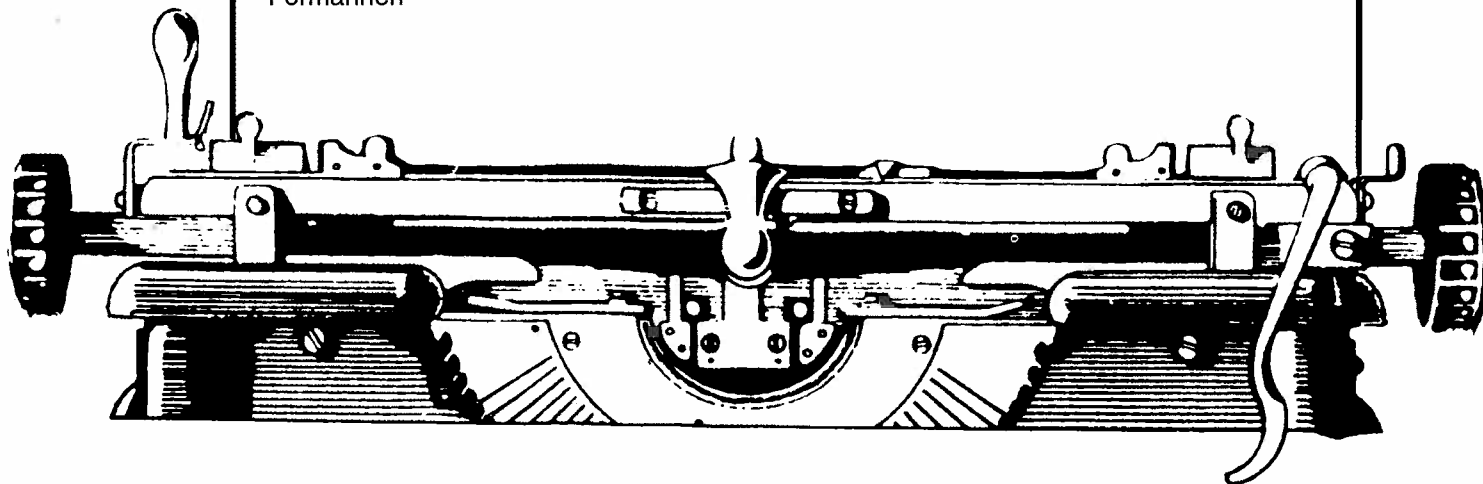
Det er litt dumt å skulle kommentere tariffale ting når en er like rundt hjørnet med egne forhandlinger, men slik er tidsfrister. En får bare ta det når det kreves. Jeg ser nok for meg at vårt oppgjør kan havne i mekling. Liker ikke det noe særlig at ikke vi og vår motpart skal kunne pålegge oss slike rammer av alvor og tidsfrist uten at vi skulle kunne komme til enighet. Meklingsmannen har jo ingen ting å bidra med, annet enn å få en av partene til å strekke seg noe lenger for å unngå konflikt. Og det burde være mulig uten hans hjelp. Begge må kunne strekke seg til en eller annen grense og stå på det. Men slik er altså ikke hverdagen for oss som har den muligheten til å delta på vegne av alle medlemmene.

Jeg vil ikke fremstille oss i forhandlingsutvalget som særlig bedre enn arbeidsgiversiden i dette problemet. Jeg har utallige eksempler på at også vi har gjort innrømmelser eller frafalt ting hos meklingsmannen; ting som var umulig å gjøre noe med under de ordinære forhandlingene. Å innrømme dette åpent i medlemsbladet, og som attpåtil blir lest av motparten, er kanskje som å banne i kjerka, men sant er det likevel. Når bladet er kommet ut er vi kanskje allerede i havn, eller i verste fall i streik.

Det medlemmene allikevel skal registrere, er at forhandlingsutvalget er genuint interessert i å forhandle frem en avtale som er til beste for alle og ikke bare til beste for forhandlingsutvalget. Med det mener jeg helt sånn personlig en avtale som er til beste for medlemmene. Jeg er ikke så opptatt av om dette er til det beste for bedriftene. Der har bedriftene utrolig dyktige folk til å ta vare på deres tarv.

Fortsettelsen av dette vet dere mer om når dere leser bladet.

Formannen



Lederen

At kvalitet og sikkerhet varierer fra flyselskap til flyselskap er sikkert. Problemet er bare at det hviler en taushetens mur rundt dette temaet. FAA lager riktignok årlig en liste over land hvor flysikkerheten ligger under pari, men det nevnes aldri navn på hvilke flyselskaper som er berørt. Dette er urettferdig. Det reisende publikum burde ha krav på å få vite standarden på den varen de kjøper; i dette tilfellet en flybillett. At selskapenes navn hemmeligholdes, gjør også at det ikke får noen konsekvenser når hjørner kuttet. Man vet at om man blir tatt i å jukse, så kommer det ikke ut til offentligheten allikevel. Som flyteknikere ser vi fra tid til annet fly fra selskaper som holder en svært dårlig standard, så dårlig at vi aldri ville satt våre ben ombord i noe sånt. Folk tar flysikkerheten som en selvfølge. Det burde den også være, men virkeligheten er en annen.

Men de norske luftfartsmyndighetene da, kontrollerer ikke de disse flyene? I de 25 årene jeg har jobbet på rampen, har jeg aldri sett noen fra Luftfartsverket kontrollere et utenlandsk fly. I Norge har vi en skipskontroll som kontrollerer utenlandske båter, men jeg kjenner ikke til noe lignende for fly. Luftfarten følger i skipsfartens kjølvann. Bekvemmighetsflagg og useriøse operatører er på vei inn i markedet. Det er ikke lett for de seriøse og konkurrerer når de useriøse får operere fritt.

I det siste har også de europeiske luftfartsmyndighetene begynt å se alvoret i situasjonen. Litt motvillig har ECAC, den europeiske sammenslutningen av luftfartsmyndigheter omfattende 37 land, startet undersøkelser. Både fly fra egne medlemsland og utenlandske er blitt undersøkt for å avdekke svakheter og manglende sikkerhet. Resultatet har vært nedslående. Hvert tredje undersøkte fly hadde feil eller mangler. 50 fly hadde syv feil eller mer. Av feil man fant nevnes utgåtte sertifikater, nødutganger som ikke lot seg åpne eller hvor stolradene sperret for nødutgangen. Store lekkasjer av drivstoff og hydraulolje. Manualer som var utgått eller ikke fantes i det hele tatt. De fant også fly som var lastet helt feil og hvor lasten ikke var festet. Det skulle ha vært interessant og visst hvilke selskaper dette gjaldt, men der er ECAC' munn lukket med syv segl. Ikke et ord slipper ut om



dette. Så får folk heller i god tro kjøpe billetten der det er billigst. Det er ofte noen hundrelapper å tjene på det.

Avgiftsnivået i Norge har alltid vært noe for seg selv. Luftfarten er ikke noe unntak. Luftfarten er, som den eneste transportformen i Norge, selvfinansierende. Det går det an og akseptere. Verre blir det når politikerne synes det er greit å legge på enda noen avgifter for å få Statsbudsjettet til å gå opp. Det finnes ingen begrunnelse utover at vi trenger penger og har bestemt at vi tar dem fra deg. Avgiftene er selvfølgelig de høyeste i Europa. Nesten dobbelt så høye. Ekstra tungt blir dette når vi vet at ingen flyselskaper i Norge i dag, med noen få unntak, tjener penger. Avgiftene øker bare underskuddene. Dette er bekymringsfullt for oss ansatte som føler arbeidsplassene våre truet.

Flyselskapenes Landforening (FL) har satt i gang en omfattende opplysningskampanje rundt norske flyavgifter. I hvert stolsete er det lagt ut en folder med opplysninger rundt avgiftene i luftfarten. På korte turer utgjør avgiftene til staten 60% av billettprisen. Det rare er at når politikere fra alle av landets partier uttaler seg, så er de imot disse avgiftene. Da er det jo en gåte hvordan de kan bli innført.

Oljeprisen ligger og vaker rundt 30 dollar fatet. Jeg er ikke sikker på om jeg som nordmann ansatt i flybransjen skal juble eller gråte. Med rekordhøy olje og dollarkurs renner milliardene inn i staskassa så pensjonen burde være sikkert. På den annen side påfører det flyselskapene dramatisk økte driftsutgifter. Hele inntektsøk-

ningen vi har hatt i form av vekst i passasjertrafikken, har blitt spist opp av de høye oljeprisene. Braathens så seg nødt til å legge ned sin rute til Stockholm. En vesentlig del av årsaken til dette skyldes de høye prisene på flydrivstoff. Det skal bli spennende å se om nye aktører tør å prøve seg. Når Braathens ikke fikk lønnsomhet på denne ruten, skal det godt gjøres for andre å klare det.

I dag råder det stor mangel på flyteknisk arbeidskraft i Norge. Det har det forøverig gjort i mange år. De fleste flyselskapene har i en årrekke leid inn utenlandsk arbeidskraft. De fleste fra England. Mellom 10 og 15% av arbeidsstokken er til enhver tid innleid. Da er det leit å se at elever som kommer ut fra flymekanikerlinjene ved landets videregående skoler ikke får seg jobb. Grunnen er at flyselskapene sier de ikke har kapasitet til å ta seg av flerer lærlinger.

Data er flott når det virker. I det siste har INFO red. nærmest fått mavesår og sammenbrudd. I alle fall har dataen brutt sammen. Begge familiens PC'er har vært ute av drift. Den ene konket ut etter at jeg installerte ISDN-kort i den. Den andre ble aldri seg selv etter at jeg oppgraderte fra Windows 95 til 98. Selv datafirmaet som kom fant ikke ut av det. 8 timers feilsøking á kr 750,- og like dødt. Denne lederen er for eksempel skrevet to ganger, da Words programmet plutselig avsluttet seg selv - og spratt tilbake til startmenyen. Husk å lagre sa kona. Forøvrig har jeg det bra, og jeg ønsker alle leserne en riktig god sommer!!!

Red.

AEI's Teknisk komité

aktivitetene i første kvartal 2000

Siden siste artikkel i INFO nr. 1 har følgende skjedd:

JAR Maintenance, som omhandler vedlikehold av alle ikke kommersielle luftfartøy, er nå lagt på is inntil JAR OPS 2 M & 4 M er utarbeidet. Disse JAR'ene kommer til å beskrive vedlikeholdsforskriftene i de operative kravene for ikke kommersielle fly, respektive helikoptre, slik JAR OPS 1 M & 3 M beskriver forskriftene for kommersielle fly og helikoptre.

I februar ble det foreløpige høringsutkastet (Notice of Proposed Amendment = NPA) 145-11 utgitt. Dette omhandler regulering av JAA Form One, FAA Form 8130-3 og det kanadiske TCCA Form 24-0078. Dette gjelder såkalte luftdyktighetsbevis for komponenter. Formålet med det hele er å kunne bruke et dokument som til-

fredsstillir alle de tre myndighetenes krav. En del tekstendringer i selve JAA Form One-formularet er foreslått, samt en del forandringer i måten systemet skal brukes på. Våre kommentarene ble sendt inn i april.

JAA har så vidt begynt å se på regulering av komponent- og luftskipvedlikehold. Her følger vi nøye med på hva som vil bli foreslått. Vi har meddelt vår generelle mening om saken til JAA allerede, så vi er på banen også her!

Alle kommentarene som ble sendt inn til JAA på NPA 145-8, samt tiltak som ble iverksatt fra JAA som et resultat av våre kommentarer, ble nylig publisert. Dette førte til en del endringer. En av forandringene er i tråd med det som ble foreslått fra AEI's side. Dette betyr at Fluorescent Dye Penetrant Non Destruc-

tive Inspection (NDI) nå blir tatt inn som en metode, som skal reguleres på likt nivå som de mer kompliserte metoder som Eddy Current Ultrasonic og Røntgen NDI. Dessverre er det også gjort en del forandringer som har svekket det som vi syntes i utgangspunkt var en bra NPA. Vi jobber fremdeles med saken for å se om vi kan forbedre sluttresultatet.

Fra JAA sin side er det foreslått en annen måte til å organisere deltagelse av industriens interessegrupper (bl.a. AEI) i høringsprosessen. Vi har ennå ikke full oversikt over hva dette innebærer, men forventer at det er brakt større klarhet i saken rundt sommerferien.

Pieter Doyer
AEI Teknisk Komité formann

Aircraft Engineers International

Den siste tiden har vært meget positiv for AEI og internasjonal virksomhet. Når det gjelder aktiviteten innen AEI Executive Board, ligger den nå på et nivå som det egentlig ikke er hverken økonomi eller tid (fritid) til. Men det som er gledelig er at vi ser resultater av alt det arbeidet som er lagt ned, med god hjelp fra de forskjellige Affiliates, og da spesielt fra NFO. Det har blitt avholdt 5 ordinære Executive Board møter sist år, og i 2000 vil vi forsøke å holde oss til samme antall. Strukturen og effektiviteten har økt betraktelig på disse møtene. Før AEI fikk sitt eget kontor i Amsterdam ble møtene lagt rundt hos de forskjellige medlemsorganisasjonene mer eller mindre tilfeldig etter tur. Det kunne nok være interessant å oppleve forskjellige steder, men det var til tider problemer med flyreiser, samt at vi alltid måtte dra på store bunker med papirer og dokumenter med i bagasjen. Nå er alt dette tilgjengelig på kontoret og møterommet i Amsterdam.

Fra hvert møte blir det laget en "actionliste" hvor de enkelte sakene og arbeidsoppgavene blir spesifisert/fordelt, med en tilhørende tidsfrist. Disse listene blir også fordelt ut de alle medlemsorganisasjonene, slik at de kan følge med i

de sakene som måtte være sendt inn til AEI. I tillegg til de faste møtene, var det i fjor to møter i forbindelse med Annual Congress i Oslo 5.-9. oktober. I den forbindelse må det nevnes at tilbakemeldinger fra de forskjellige deltagerne er udelte positive. Når en ser bort fra kostnadsnivået (som det ble advart mot på forhånd), går det på et nærmest perfekt opplegg mht. effektivitet fra sekretariatet. Det være seg tilgang til PC, printer, kopimaskin, møterom osv. På vegne av AEI Executive Board vil jeg derfor rette en stor takk til Rolf & Co.

Foruten de faste interne styremøtene deltar AEI i følgende "eksterne" møter:

- JAA/FAA harmonization meeting ved Andreas Geogiades (AEI President).
- IFALPA Annual Congress ved Jari Miettinen (AEI Vice President).
- GAIN (global Analyses and Information Network) ved Fred Bruggemann (Gen.Secretary)
- JAA Human Factor steering group ved Vangelis Demosthenous fra Kypros.
- AEI er fast representert i JAA-JMB/JMC ved Georgios Pagonis fra

Athen som har et meget tett samarbeid med AEI's tekniske komite som blir ledet på en helt utmerket og profesjonell måte av Pieter Doyer.

Og i år som tidligere må det nevnes at Pieter har lagt ned et enormt og tidkrevende arbeid, som AEI Technical Affairs Committee Chairman. Det er også helt klart og tydelig at de resultater som oppnåes i de forskjellige møtene med JAA, er nærmest likelydende med de forslag som er sendt in fra NFO's tekniske komite. Takket være dette gode arbeidet som er lagt ned har også AEI fått plass i flere komitéer i JAA: JAA Strategic Safety Initiative, JAA Regulatory Advisory Panel og JAA Human Factor Working Group. Om vi får noen resultater av dette gjenstår å se, men vi har i hvert fall fått muligheten til å kunne si vår mening.

De viktigste sakene og gjengangerne som står på AEI's agenda er:

- Flyteknikernes sertifikatbestemmelser: (JAR 66) samt utdanning (JAR 147)
- Flysikkerhet: Bruk av mer eller mindre kvalifisert arbeidskraft til flyvedlikehold (A-mann), samt sertifikat kategori B3 for fly under 5700kg.

- Human Factor innen maintenance: Miljø, arbeidstidsbestemmelser, kontroll og arbeidsunderlag,
- skiftordninger osv.
- Felles (Internasjonal) NDT standard

Når det gjelder flysikkerhet har AEI sendt ut noen få pressemeldinger vedrørende dette. Den viktigste og den som vakte størst oppsikt var EL AL-ulykken i Amsterdam. (Den er omtalt i forrige INFO). AEI ved General Secretary Fred Bruggemann, er også blitt intervjuet i tysk fjernsyn vedrørende flysikkerheten, og dette intervjuet frembrakte en god del positive tilbakemeldinger ettersom folk vanligvis er vant med at det er pilotene (pilotforeningene) som blir spurt om å uttale seg i forbindelse flyulykker og flysikkerhet.

Men alt er selvsagt ikke rosenrødt i AEI. Public Relations Komitéen fungerer dessverre ikke som den skal. Den ble opprettet i 1993 og skulle ta kontakt med og fremme AEI's interesser og holdninger overfor flyselskaper, luftfartsmyndigheter, flyindustrien, internasjonale flymagasiner osv, samt produsere og utgi en newsletter som regelmessig kom ut, samt sørge for nødvendige press-releases når dette var påkrevet. Dette har dessverre vært et problem de siste årene. Takket være Knut Grønnskar, som har lagt ned et stort stykke arbeid, fikk vi heldigvis produsert et nummer av AEI Newsletter i år. Knut sitter i komitéen og skal hjelpe til gjennom sin erfaring som redaktør for INFO. Men i 1999, som i året før, falt hele jobben på Knut alene. På kongressen i Oslo ble det derfor nyvalg for tredje gang på like mange år. Vi får håpe at alle gode ting er tre. Det er imidlertid en god nyhet når det gjelder PR innen AEI. Stig Rusten fra NFO avd. SAS har overtatt ansvaret for AEI's hjemmeside på Internett. Denne har også ligget nærmest død de siste årene, men er nå brakt tilbake til livet og blitt betydelig forbedret takket være Stig.

Når det gjelder økonomien i AEI, er den like bekymringsfull som tidligere år. Det tappes fremdeles fra "oppsparte midler". Det kommer i stor grad av at det er en del medlems-organisasjoner som i flere år ikke har betalt kontingenten, og således snylter på de andre. Men i 1999 har AEI fulgt den praksis at ved all informasjon og dokumenter som distribueres, sendes kun fremsiden med innholdsfortegnelse til disse affiliates. Dermed ser de hva de går glipp av, og dette har faktisk ført til et en del har betalt inn skyldig kontingent.

Som et ledd i å spare penger forsøkte vi nå



i februar 2000 med et såkalt Telecon telefonmøte i AEI Executive Board. Vi satt da hjemme i hver vår stue lørdag formiddag og snakket i munnen på hverandre i nesten to timer. Men med en kortere og mer forberedt agenda kon nok dette være et bra alternativ.

Som organisasjon har AEI nå vokst til 38 affiliates som teller til sammen ca. 37.000 medlemmer. Sist år i Oslo sluttet APTA fra Portugal og ALAEL fra Sri Lanka seg til AEI, og mange flere har vist sin interesse. Et stort skår i gleden er at vår australske organisasjon ALALE på deres siste styremøte den 10. februar bestemte seg for å melde seg ut av AEI. Dette er meget beklagelig, ettersom de var en av grunnleggerne. Begrunnelsen er at det australske luftfartsverk nå har begynt å se på en mulig implementering av JAR's. Dette er ALALE i utgangspunktet helt imot, og ser det derfor som en fordel og være tilknyttet en større organisasjon enn AEI. De vurderer nå et medlemskap i ITF (International Transport Federation) som en bedre løsning. Situasjonen er derimot at AEI har vært den førende arbeidstagerorganisasjonen i JAR arbeidet, med ITF hengende med som en sleeping partner. AEI har videreformidlet all sin informasjon og kommentarer på de forskjellige JAR'ene til ITF, for å kunne stå mer samlet på verdensbasis. M.a.o er det AEI som har vært motoren og foret ITF med opplysninger. Den motsatte veien har informasjonen vært lik null.

Det kan dessverre virke som om utmeldingen fra Australia har hatt en liten smitteeffekt. Våre engelske kolleger

vurderer også å ta noen "hvileår" fra AEI. Dette tror jeg nærmest er en form for protest fra deres side, da de ikke fikk gjennomslag for et forslag de fremmet på Annual Congress i Australia for et par år siden. Det kommer for øvrig forskjellige signaler fra den kanten, så vi får se hva de bestemmer seg for til slutt. Det skal eventuelt avgjøres på deres årsmøte nå i nærmeste fremtid.

Vedrørende AEI Annual Congress 2000, så er denne planlagt i Zimbabwe i september. Men med de urolighetene som er oppstått der nede i den seneste tid, ser det ut som om kongressen muligens må flyttes. Det er Russland (St. Petersburg) som står som arrangør i 2001, og de kan muligens overta i år. Det arbeides også med andre alternativer.

NFO har følgende representasjon i AEI: Pieter Doyer (BU) som Technical Committee Chairman, Knut Grønnskar (SK) som medlem av Public Relations Committee og undertegnede Torstein Vikøren (SK) som Secretary Europe. I tillegg er Svein Hansen (SK) NFO's representant i AEI Technical Committee; og sist, men ikke minst, Stig Rusten (SK) som den nye "web-master" for AEI's hjemmeside.

Torstein Vikøren

Human Factors (HF)

Dissemination møte Schiphol

Holland 28-2-2000

Dette møte ble arrangert av det Nederlandske Laboratoriet for luft og Rom teknologi, (NLR), Trinity College i Dublin og SAS, som har et samarbeid på HF i flyvedlikehold.

Meningen med møtet var å vise hvor langt disse tre deltagerne var kommet på hvert sitt område innenfor HF i flyvedlikehold (Dissemination = spredning), og samtidig kunne man høre på andre inviterte talere, om hva disse mente om samme emne.

Møte ble åpnet av Jurgen van Avermaete fra NLR, som er en av organisasjonene involvert i HF forskning på flyvedlikeholdsområdet. Han ga en kort historisk beskrivelse av hva som nå er kalt Human Factors Group (HUFAG). Interessen for HF startet i 1990, mens HUFAG ikke ble opprettet før mars 1999.

Bernard Hensey fra FLS Aerospace Ltd. i Irland snakket om "forskyvningen" som skjer i flyvedlikeholdsindustrien. Tidligere utførte de fleste flyselskapene sitt eget vedlikehold, men i senere tid blir mer og mer vedlikehold kontraktet ut. Etter hvert som flyvedlikeholdsselskapene har ekspandert og utviklet seg, har der også skjedd en forandring. Tradisjonelt var kvalitet det viktigste, men nå har den økonomiske siden blitt stadig mer viktig, og blir sett på som noe som kan forhandles om med kvalitetsnivået som salgsvare. Et nytt system for vedlikehold av fly som FLS har innført, er vedlikeholds-«gjenger», hvor hver «gjeng» er ansvarlig for sitt eget fly, eller et område på et fly.

Nick Mc Donald fra Trinity College i Dublin fortalte om hvem som supplerer data til forskning, støtter det finansielt, og hvem som er involvert i selve forskningsprosjektene. Et av prosjektene er å undersøke hvorfor mekanikere og flyteknikere ikke følger de prosedyrene som er beskrevet i de godkjente underlagene, men i stedet bruker "black books" som inneholder raske referanser, informasjon om deler, og metoder til å gjøre en vedlikeholdsoppgave på en raskere måte. Et annet forskningsområde er planlegging av vedlikeholdsarbeid, som ikke er optimalisert i forhold til de oppgavene som

må gjøres. Et av områdene har avdekket at kontroll av vedlikeholdsstandarder varierer stort fra et vedlikeholdsverksted til et annet. Rapportering av avvik er vanligvis bra, mens effektive og raske løsninger ofte uteblir. (Dette er noe som vi vel kjenner igjen fra vår egen arbeidsplass, ikke sant? Aut.).

Frank Duval fra Sabena Technics snakket om hvordan de hadde innført HF opplæring. De bruker folk fra "gulvet", i stedet for HF spesialister og psykologer. Han nevnte forskjellige problemområder innenfor vedlikehold, som er HF relatert.

Evangelos Demosthenous fra Aircraft Engineers International (AEI) ga en fin presentasjon av AEI og hva slags aktiviteter de er involvert i. En av de er HF, som han ga en detaljert presentasjon av. Han informerte om de forskjellige årsakene til at flyindustrien i dag har problemer med sikkerhet ved å nevne forskjellige fakta og prioriteringer. AEI har en del forventninger med hensyn til HF. Disse er lovgivning, innføring og forskning. Et annet område som er viktig, er å vise at satsning på HF har et inntjeningspotensial. Han fortalte også om

sin profesjonelle bakgrunn som flytekniker i det Kypriotiske flyselskap "Cyprus Airways".

Marco Constantini fra ENAC i Italia forklarte på hvilken måte HF er tatt vare på innenfor Joint Aviation Authority (JAA). Her var det HF Steering Group og HF Working Group (HF WG) som tok seg av dette. Han fortalte hvordan HF WG fungerte, og at forbedringer er under forberedelse gjennom regulering på opplæringsiden av vedlikeholdsselskap og organisasjonsmessige forskrifter, samt rapporteringssystemer.

Paul Laye fra SAS Sverige begynte med å sammenligne alt arbeidet som er blitt gjort for å unngå Millenniums problemet, med det som blir gjort for å løse problemer som vi vet eksisterer ellers i verden. Han fortsatte med en forklaring rundt hva som er blitt gjort for å løse problemet med "clear ice", som ble aktuelt etter ulykken med SAS MD 80'en i Sverige, og alt arbeid det medførte for å unngå en ny tilsvarende ulykke. En vesentlig del av dette arbeidet var igjennom såkalt "process management", som SAS har satt i gang.



Uwe Eggerling fra Airbus Industry i Frankrike illustrerte hva slags HF aktiviteter de drev med. Han påpekte at industrien trenger praktiske løsninger for eksisterende HF vitenskap. Disse må være anvendelige for opplæring av de berørte personer = vedlikeholdspersonell. Han mente at (tilbakemeldings-) rapportering er en nøkkel til et suksessfull HF program. Som eksempel ga han Airbus' ønske om bedre tilbakemelding fra flyselskapene angående brukbarheten av Airbus sine publiserte vedlikeholdsprosedyrer.

Nick Mc Donald fra Trinity College i Dublin forklarte hva Human Centered Management (HCM) betyr, og på hvilken måte man kan bruke dette. Han sammenlignet med på hvilken måte et vanlig styrt selskap løser sine problemer, med et selskap som har de samme problemene,

men løser disse gjennom HCM.

Tom Aasheim fra SAS Norge viste oss hva SAS vedlikeholdsoplæring gjør på HF område, gjennom et program som er kalt Safety Training for Aircraft Maintenance (STAMINA). Han forklarte hva programmet inneholder og på hvilken måte det blir innført i SAS. Han viste en meget interessant video som identifiserer HF relaterte problemer, som kan oppstå gjennom en travelt hverdag i et vedlikeholdsselskap en plass i verden. Dette var imponerende og praktisk.

Des Gaynor fra FLS Aerospace Ltd i Irland forklarte hva Aircraft Maintenance Procedure Optimisation System (AMPOS) er. Dette er en praktisk metode til å innføre HF i opplæringsprogrammer, og på arbeidsplassen. For å være et suksess-

fullt verktøy for vedlikeholdsselskaper, trengs AMPOS STAMINA og HCM. Uten at disse andre systemene er på plass kan ikke AMPOS fungere.

Diskusjonspanel; her var det avsatt en del tid til å stille spørsmål og diskutere problemstillinger. Forskjellige spørsmål ble stilt til JAA og Nick Mc Donald fra Trinity College.

Til sammen var det 95 deltagere; de fleste var fra land i Europa. Møte var meget informativt og varte hele dagen med felles lunsj, hvor man hadde anledning til å diskutere aktuelle saker med de andre deltakerne.

Pieter Doyer
Teknisk Utvalg
15-5-2000



Benytt deg av medlemsfordelene i avtalen mellom NFO avd SAS og DnB

Som kunde gjennom bankens fordelsprogrammer SAGA, avd SAS. KARAT og *total* oppnår du en rekke fordeler.

Vi kan blant annet nevne:

- Fordelsprogram til redusert pris
- Etablering av Nettbank til kr. 0,- (før kr. 100,-)
- Månedlig bruk av Nettbank til kr. 0,- (før kr. 10,-)
- Gunstig boliglånsrente innenfor 60% av verdigrunnlag - fra 6,70% p.a. nominell rente!
- Gunstig reise/avbestillingsforsikring ved bruk av kort/programkonto

Gode råd er ikke dyre!

Som medlem i Norsk Flyteknikerorganisasjon avd. SAS har du bankens rådgivere til din disposisjon - gratis.

Kom til oss med dine ønsker og planer, så finner vi løsninger i fellesskap. Vi kan mye - om sparemåter og avkastningsmuligheter, om finansiering og forsikring. Prøv oss!

Ta kontakt med våre kunderådgivere på ditt nærmeste

DnB kontor eller ring DnB Direkte på telefon 810 00 365.

Du kan også kontakte PBK Bedriftsavtaler i Oslo for personlig avtale. Ring Anne Grethe Dahlberg, tlf. 22 48 35 95.

Vis til avtalen med NFO a



Den norske Bank

Vi har mulighetene. Du har valget.



Fire utvalg, inntektspolitikk, tariffoppgjør og YS-AF

Hva er sammenhengen mellom tvungen lønnsnemnd, samordnede eller forbundsvisse oppgjør, årets tariff oppgjør, fire utvalg nedsatt av Bondevik-regjeringen og kampen om organisasjonsprinsippene til en ny hovedorganisasjon dannet av forbund fra YS og AF (YS-AF)?

Fire utvalg

Høsten 1998 ble det enighet under møtet i regjeringens kontaktutvalg om å nedsette fire utvalg som skulle se på ulike sider ved arbeidslivet. Disse utvalgene er sammensatt av representanter for de største organisasjonene i arbeidslivet, pluss en del fagfolk fra departementene og en leder som ikke er sentral i det politiske miljøet, men tilhører toppsjiktet i Norge.

Kontaktutvalget:

Regjeringens kontaktutvalg ble opprettet i 1962. Kontaktutvalget møtes "etter behov". Her blir toppene i næringslivets største organisasjoner enige om initiativer for å utvikle ulike reformer i næringslivet. Kontaktutvalget består i dag av Statsministeren, diverse statsråder, LO, NHO, Norges Bondelag, Småbrukarlaget, Norges fiskarlag, Akademikernes Fellesorganisasjon, Yrkesorganisasjonenes Sentralforbund, Kommunenes Sentralforbund, Handels- og Servicenæringens Hovedorganisasjon.

Man opprettet **Arbeidslivsutvalget**. Dets mandat var å se på områder, først og fremst i arbeidsmiljøloven, som bør endres ut fra stikkordet "fleksibilitet". Innstillingen ble lagt fram 2. desember 1999. For mer informasjon om dette utvalgets innstilling, se www.uff.no

På møtet fant man også en politisk løsning på Arbeidsrettsrådets innstilling av 1996, som hadde møtt stor motstand. **Utvalget for tarifforhandlingssystemet** (også kalt **Stabelutvalget**, etter utvalgets leder: Ingse Stabel, formann i Trygderetten, tidligere likestillingsombud) ble opprettet. Mandatet er å se på endringer av lovverket som styrer måten tarifforhandlingene foregår på (bl a streikeretten). Utvalget skal også se på forslagene fra Arbeidsrettsrådets innstilling på nytt. Flertallet i utvalget var for de opprinnelige forslagene fra Arbeidsrettsrådet. Utvalget har frist til 31. desember 2000.

Arbeidsrettsrådets innstilling:

Arbeidsrettsrådet, som var partssammensatt av LO og NHO foreslo, i 1996, omfattende endringer i arbeidstvistloven. Satt ut i livet, ville endringene undergrave grunnleggende fagforeningsrettigheter som organisasjonsfriheten, forhandlingsfriheten og streikeretten. I all korthet går forslaga ut på at kun sentraliserte hovedorganisasjoner med over 100.000 medlemmer skal ha reell streike- og forhandlingsrett. I kommunal sektor skal avstemmingene om tariffoppgjør i de enkelte hovedorganisasjonene koples. Forbund som ikke er med i hovedorganisasjoner skal miste sin reelle forhandlings- og streikerett. Du finner mye informasjon om Arbeidsrettsrådets innstilling på UFFs hjemmeside: www.uff.no

Videre opprettet man **Arntsenutvalget** og **Holdenutvalget**. Disse to utvalgene har samme innretning: Å vurdere hva slags lønnsutvikling som er ønskelig for å opprettholde konkurranseevnen. Arntsenutvalget (leder var direktør Oluf Arntsen, Sparebanken Pluss, Kristiansand) hadde sin innstilling ferdig foran tariffoppgjøret i 1999. Den kom 1. mars som NOU 1999: 14. Holdenutvalget (leder professor i økonomi Steinar Holden, Universitetet i Oslo) skal ha sin innstilling ferdig til sommeren 2000.

Begge disse utvalgene er en fortsettelse av det såkalte **Kleppautvalget**, som la frem sin innstilling i 1992 (NOU 1992:26). Det var Kleppautvalget som fant opp begrepet "solidaritetsalternativet". Det vil si: moderate lønnsøkninger, helst lavere lønnsøkninger enn Norges viktigste handelspartnere. Lønnsmoderasjon er også bærebjelken i Arntsenutvalgets innstilling, og vil ganske sikkert være det i Holdenutvalgets innstilling.

Uenighet om lønnsmoderasjon

At Jan Balstad fra LO, Aud Blankholm fra AF og Randi Bjørgen fra YS blir enige med departement og arbeidsgiverne om små lønnsstillegg, betyr ikke nødvendigvis at tillitsvalgte og medlemmer lengre ned i hovedorganisasjonene og de uavhengige fagforbundene er enige. Man får lett inntrykk av at de enkelte forbund synes de har krav på mer lønnsøkning enn det lønnsmoderasjon skulle tilsi. Stort sett er

det toppene i samfunnet som ikke er underlagt tariffoppgjør, men har personlig lønn som ikke følger seg bundet av moderasjonslinjen og tar ut større lønnsøkninger.

Balstad, Blankholm og Bjørgen deltar i Holdenutvalget, som skal legge frem sin innstilling til sommeren. Dersom ikke styrene i YS og/eller AF pålegger Bjørgen og Blankholm å mene noe annet enn det de mente i Arntsenutvalget, vil de gå inn for lønnsmoderasjon.

Uenighet om oppgjørsformen

For LOs del ble tariffoppgjøret i 1998 et forbundsvist oppgjør. Dette var på tvers av innstillingen til toppen i LO som ville ha samordnede oppgjør. Oppgjøret ga høyere lønnsstillegg enn det et samordnet oppgjør ville ha gitt. I år har LO-ledelsen fått det slik den vil, med et samordnet oppgjør. YS har forbundsvist oppgjør, i strid med Randi Bjørgens ønsker. AF har aldri hatt samordnede oppgjør. Men samtidig er Aud Blankholm meget klar i sine uttalelser; hun mener at fremtiden tilhører hovedorganisasjonene. Det er liten tvil om at samordnede oppgjør er den oppgjørsformen som i størst grad sikrer lønnsmoderasjon.

Det er nettopp på bakgrunn av denne holdningen at Arbeidsrettsrådet gikk inn for forslag som begrenser den reelle forhandlings- og streikeretten til kun og omfatte de sentraliserte hovedorganisasjonene. Vi må som sagt vente at enten går hele Holdenutvalget inn for lønnsmoderasjon, eller et flertall. Spørsmålet er da hvordan vil utvalget foreslå at denne skal sikres?

Svaret er at den vil legge såkalte føringer for Stabelutvalget som skal ha ferdig sin innstilling 5 måneder senere. Stabelutvalget skal foreslå endringer i lovverket som regulerer forhandlingsretten, streikeretten og organisasjonsfriheten. Som kjent bryter Norge med sine menneskerettslige forpliktelser da staten bruker tvungen lønnsnemnd i hytt og pine. Norge har fått påpakning fra ILO. Og staten er nå klagd inn for den europeiske menneskerettighetsdomstolen for misbruk av tvungen lønnsnemnd. Det har bygd seg opp et press mot staten på dette området. Vi må

derfor anta at man vil søke å finne ordninger som begrenser forhandlingsfriheten og streikeretten uten at teksten i menneskerettighetskonvensjonene blir brutt.

Vil toppene i YS og AF det samme som medlemmene?

LO og YS støttet forslagene i Arbeidsrettsrådets innstilling. Det gamle AF gikk mot. Nå har AF fått ny leder som går sammen med Randi Bjørgen i bestrebelser på å lage en ny hovedorganisasjon. I sammenslåingsprosessen står det uenigheter om hvorvidt de enkelte forbund skal ha full råderett over sine tariffavtaler, over lønnsforhandlingene og over streikespørsmålet, eller om dette ansvaret skal flyttes oppover. Det er stor motstand i både YS og AF mot å lage en organisasjonsmodell som svekker forbundenes sjølråderett. LO har allerede sentraliserte vedtekter. Disse brukes ikke for det de er verdt, nettopp fordi at det finnes mer desentraliserte alternativer som kan friste misfornøyde LO-forbund som blir overkjørt i for eksempel streikespørsmålet. Er det noen som ikke ville klage over drahjelp i lovverket som styrker toppen i hovedorganisasjonene, må dette være Bjørgen og Blankholm. Både Bjørgen og Blankholm deltar i Stabelutvalget.

Flere med i uavhengige foreninger

Hvordan sammenslåingsprosessen mellom AF og YS vil utvikle seg kan ingen svare på. Men det vil ikke komme som en bombe om Lærerforbundet og Lærertilsetningen fusjonerer også lager et uavhengig forbund. Det vil heller ikke overraske om Norsk Helse og Sosialforbund (NHS) går ut av en sammenslått YS-AF der Norsk Sykepleierforbund vil være den eneste store organisasjonen igjen i AF-delen. Det er ikke gitt at NHS går inn i LO. Det kan tenkes at det også blir uavhengig. I dag har uavhengige forbund 184 000 medlemmer. Legger man så til medlemmene fra Lærerforbundet (37.000) og NHS (50.000), kommer man opp i 270.000 fagorganiserte utenfor hovedorganisasjonene, som definitivt alltid vil gjennomføre forbundsvise oppgjør. Uavhengige forbund vil da være omlag like store som en eventuell sammenslått AF-YS.

Demokrati avgjørende for vanlige folks økonomiske velferd

At myndighetene vedtar en økonomisk politikk og planlegger driften av det norske samfunnet ut fra denne politikken er deres oppgave. Men myndighetene kan ikke kreve blind lydighet og full oppslutning om denne politikken fra befolkningen. Menneskerettighetene er



begrunnet blant annet nettopp i å beskytte vanlige mennesker mot tvang og overgrep fra staten. I den grad myndighetenes økonomiske politikk legger føringer på lønnsutviklingen, må ikke denne politikken basere seg på tvang. Tvert imot må den baseres på frivillig oppslutning. I motsetning til f.eks skatter, dreier inntektspolitikken seg om den direkte fordelingen av verdiene mellom arbeidsgiver og ansatt, eller for å si det klarere: Om verdien til arbeidskraften i arbeidsmarkedet.

At det kan være fristende for myndighetene og arbeidsgiverne å ty til lovendringer for å begrense forhandlingsfriheten nedover i fagforeningshierarkiet, slik at det blir lettere å sikre inntektspolitikken, er lett å forstå. Men dette gjør ikke slike endringer mindre udemokratiske. Demokrati innebærer at samfunnets elite ikke bestemmer alt, og at vanlige lønnstakere har anledning til å organisere seg og kjempe for det de oppfatter som sine økonomiske interesser.

Historien har vist at et samfunn som ikke styrker demokratiet, svekker også levestandarden til sine innbyggere. Det er derfor en nær sammenheng mellom demokratiske rettigheter og folkets alminnelige velferd. Å ta skritt vekk fra demokrati, betyr at myndighetene vil forsømme de oppgavene de har i forhold til folket: Å

sikre deres trygghet og levekår.

Det er viktig at fagorganiserte er forberedt på å forsvare demokratiske rettigheter. Uavhengige Fagforeningers Forum er dannet nettopp for dette formålet: Å sikre de demokratiske rettighetene til uavhengige fagforeninger. Du finner mer informasjon om dette arbeidet på www.uff.no.

Johan Petter Andresen

Hørt på radioen!

Pilot: "Bratislava Tower, this is Oscar Oscar Kilo established ILS 16."

Tower: Oscar Oscar Kilo, Guten Tag, cleared to land 16, wind calm - and by the way: this is Wien Tower."

Pilot: (After a short pause) "Bratislava Tower, Oscar Oscar Kilo passed the outer marker."

Tower: "Oscar Oscar Kilo roger, and once more: you are approaching Vienna!"

Pilot: (After an even longer pause) "Confirm, this is NOT Bratislava?"

Tower: "You can believe me, this is Vienna!"

Pilot: (Again, a pause) "But why? We want to go to Bratislava, not to Vienna!"

Tower: Oscar Oscar Kilo, roger. Discontinue approach, turn left 030 and climb to 5000 feet, vectors to Bratislava."

SKEDSMOKORSET

– Nye attraktive eneboliger og leiligheter

- Arkitekttegnede boliger i meget barnevennlig område.
- Kort vei til skoler, barnehage, off. transport og marka m/flott turter reng.



Leiligheter: 3- og 4-roms

- 24 borettslagsleil. tilknyttet Skedsmo BBL.
- Leveres innflytningsklare m/god standard.
- Parkett og fliser er standard.
- BTA/BOA fra 95/86 til 78/65 kvm.
- Innskudd fra 476 000. Husleie kr. 5030,-.
- Andel fellesgjeld fra kr. 714 000.



Eneboliger

- 9 stk. selveierboliger i enden av blindvei i tilbyr ulike hustyper m/god planløsning og mulighet for individuell tilpasning.
- Det leveres komplett bad-, garderobe-, og kjøkk. innredning. Boligen er innredet – klar for maling og tapetsering.

BRA fra 121–156 kvm.
Pris fra kr. 1 670 000,- inkl.
tomt, carport og off. omk.

Prosjektering,
utbygging og salg ved:



Ring Bjørn AS
for prospekt og
visning
tlf. 64 83 56 21/22

Prost Stabells vei 26
2019 Skedsmokorset
www.bjorn.no

Ta av E6 Nord
v/Olavsgaard,
kjør nordover mot
Skedsmokorset,
følg skilting

Teknisk Utvalg (TU)

På representantskapsmøtet i Bodø 29. – 30. januar, og senere på sentralstyremøtet 16. mars, ble det fra representantene ytret ønske om en orientering i INFO om aktiviteter i de respektive sentrale utvalg. I TU har vi gjennomført møter 25. januar og 21. mars. Neste møte er planlagt 29. mai kl 15.00. Utvalget har fast agenda innen forskjellige områder av JAR, info om aktivitet i AEI og saker som må diskuteres med Luftfartstilsynet (LV). I tillegg kommer saker med varierende tema fra lokale avdelinger.

JAR-145 Maintenance Organisation

Innen de forskjellige områder av JAR pågår det en kontinuerlig prosess med forslag til endringer og påfølgende høringer. For JAR-145 er nå JAR145-9 ute for kommentering. TUs kommentarer er sendt inn til AEI med kopi til LV før høringsfrist 25. april. Samtidig pågår prosessen med å innføre de tidligere høringsutkast inn i BSL/JAR. Her planlegges JAR145-5 og -6, som blant annet inneholder JAR-66, innført som nasjonale bestemmelser i juni d.å.

JAR- 66 Certifying Staff (CS)

I forbindelse med overgang til og innføring av bestemmelsene i JAR-66, måtte et team fra JAA inn å godkjenne de forskjellige lands tidligere opplærings-systemer for flyfagene. Her startet man i 1999 med Tyskland, England, Sverige osv. Norge er kommet med på liste over godkjente nasjoner med dato 01.01.00. Kommentarer til høringsutkast JAR66-1 er behandlet og besvart av TU. Spørsmål som høringen behandler er basic-krav til CS på fly under 5700 kg. TUs standpunkt er at etter en liste i JAR – OPS defineres complex/non-complex aircraft. I tilfelle complex aircraft gjelder samme krav til basic som for CS B1/B2. Videre behandles for tiden under JAR-66, krav til personell som vedlikeholder komponenter og innhold i type training

JAR-147 Training Organisation

I Joint Maintenance Committee (JMC) diskuteres det om man skal godkjenne 147-skoler som kun tar enkelte moduler av basic-utdannelsen. I TU stiller vi oss spørrende til dette, men avventer avgjørelse i JMC.

JAR Maintenance (JAR-M)

Forslag til definisjon på General Aviation er sendt inn til JAA via AEI. General Aviation Non Commercial Aviation og

Leisure Aviation erstatter Private Aviation. Dette er i henhold til definisjon i ICAO.

Non Destructive Testing (NDT)

Høringsutkast JAR 145-8 inneholdt forslag til innføring av NDT-standard pr 4173 for flyvedlikehold. Problemet er at forslag til standard ikke er godkjent av det europeiske standardiseringsorganet CEN. Denne godkjennelsesprosessen er igangsatt. TU arbeider med spørsmål om krav til basic-utdanning for NDT-personell, samt like sertifiserings-bestemmelser innenfor de skandinaviske land.

JAR – OPS

Fra TUs side er det for tiden ingen aktivitet innen JAR – OPS.

Human Factor (HF)

I teknisk utvalg har vi forsøkt å skaffe oss kompetanse på området HF innen maintenance. Pieter Doyer og undertegnede har deltatt på en HF-konferanse i Amsterdam. Temaet berører også områder som tilhører tariff spørsmål, og vil være et emne fremover innen begge komitéer. I høringsutkast JAR 145-8 er det krav til HF i forbindelse med cont. training, noe flyselskapene må forholde seg til.

Eventuelt

Av andre saker som TU har jobbet med de siste månedene, er skriftlig forespørsel til Kirke- utdannings- og forskningsdepartement (KUF) om representasjon i Opplæringsrådet for flyfag (ORFLY). Dette organet jobber med kravene til grunnutdannelsen innenfor flyfag. Deltakelse i ORFLY bestemmes av Rådet for fagopplæring (RFA) som allerede har

fattet vedtak om representanter i perioden 2001 – 2003. Vi liker særdeles dårlig å ikke bli funnet kvalifisert for representasjon i ORFLY. Videre har personer fra TU besøkt luftfartsmyndighetene i de skandinaviske land. Tema har vært deres syn på den nye CS kategori A, kompetansekrav til verkstedpersonell og utstedelse av sertifikater.

Etter kontakt med Havarikommisjon for sivil luftfart (HSL) har to representanter fra TU deltatt på Flyoperativt forum for første gang. Interessant, men mest operative problemstillinger. Positiv tilbakemelding fra HSL, i motsetning til LV, av TUs engasjement på området konfidensiell rapportering. Men en innser problemer med endring av holdninger til vedlikeholdspersonell og et lite miljø.

I TU har vi ønsket å få opprettet tekniske utvalg også i lokalavdelingene. I SAS har utvalget fungert over tid, i WF er det etablert utvalg d.å., og for BUs vedkommende håper vi at det opprettes utvalg i løpet av året.

Til slutt litt om årsplanen for TU.

Arbeidet med ny CS kategori A, og deling av CS B1/B2 vil naturligvis ta mye tid. Vi har også etter at nye personer er valgt inn i Norsk Helikopteransattes Forbund (NHF) mistet kontakten vi har hatt gjennom mange år. Den må gjenopprettes. I TU har vi også stilt oss spørsmål om hva NFO legger i ordet flysikkerhet, og et ønske om klargjøring av hvem har ansvar for hva ved sine signaturer i arbeidsfunksjoner. Her er det mye å ta tak i fremover.

Gunnar Johnsen, TU-formann





When it comes to full service, we know all the steps

An ever increasing number of our customers prefer not to concern themselves with material supply services in their everyday business life. They are looking for long-term relationships with partners who can manage the entire range of services the area requires – including hub-and-spoke availability of a customized rotatable stock. SAS Component has added these capabilities and is now ready to enter into full service agreements on the aircraft 737NG, 767, DC-9, MD-80, MD-90, and F50.

When you think turn-around time, think SAS



SAS Component

Floskler og fremtid

Det er en kjent sak at alle med mer eller mindre perifere tilknytninger til sikkerhetsrelatert produksjon, benytter seg av den velklingende frasen (som trolig er pensum i ethvert lederutviklingsprogram): "Sikkerheten har første prioritet". Det er for personer direkte involvert i produksjonen noen ganger vanskelig å kjenne seg igjen i dette, i de beslutninger som blir fattet vedrørende fremtiden.

Vi er kjent med at sikkerheten har en relativt bra historie for nordiske flyselskaper, men er dette noe vi har hevd på?

Når jeg betrakter verden rundt meg er det ting jeg registrerer, nemlig at etter store ulykker som eksempelvis HSD Sleipner og NSB Åsta stasjon, står representanter for de ansvarlige frem i media, og alle har de det til felles at sikkerheten har selvfølgelig alltid hatt første prioritet! (Forøvrig akkurat samme ordbruk som mine egne overordnede benytter!) Pussig at det da går til helvete?!

- Var det sikkerheten som hadde høyeste prioritet da man valgte å dispensere fra krav om funksjonsprøving av redningsutstyret på Sleipner?

- Var det sikkerheten som hadde høyeste prioritet da man valgte å utsette innføring av automatisk togstopp på Rørosbanen, samt fjerne betjeningen på stasjonene?

Det er blant moderne ledere og begavede økonomer en klokkeetro på at teknologien gjør manuelt arbeid overflødig, og at man derav kan drive nær sagt enhver form for virksomhet så og si uten ansatte i tradisjonell forstand, bare man investerer i det siste på markedet i teknologi. Denne troen er sterk som en egen religion, også innen flybransjen, vi hører stadig om nye flytyper som er vedlikeholdsfrie. Ha-ha!

Spørsmålet som er pertinent er: Hva er motivet for de fleste strukturelle endringer som gjøres? Er det å heve sikkerhetsnivået, eller er det andre motiver? Endringer som er en ensidig heving av sikkerhetsnivået er sjelden kost. Om noen kan finne eksempler som ikke er en direkte følge av en ulykke eller et myndighetspålegg er de gode!

Kanskje det er på tide å være ærlig og erkjenne at man treffer beslutninger som skal bedre økonomien, og at man på bakgrunn av historien tar sikkerheten for gitt. Dette kan til en viss grad holde stikk,



forutsatt at personellet som er i produksjonen er av samme kvalitet. Når man som tegn i tiden kan se at stadig flere oppgaver blir utført av ufaglært personell med "punkttopplæring", er imidlertid saken en helt annen. De diskusjoner som tidligere var mellom sertifisert personell, eksempelvis mellom pilot og autorisert flytekniker, kan foregå i morgen mellom pilot og personell ikke sertifisert av myndighetene. Er dette for å øke sikkerheten?

Når så i tillegg "moderne" opplæring av sertifisert personell kun er en blek skygge av hva det var, bør man vurdere å bekymre seg litt. Moderne fly er enklere og sikrere i bruk for pilotene, og derav mer komplekse enn noen gang for oss flyteknikere, mens typekursene våre blir kortere og kortere. Det begynner å bli lenge siden man på flytypekurs hadde tid til å trace skjema for å (mot)bevise instruktørens påstander.

Det er et paradoks at samtidig som begrepet "Human Factor" omsider har fått fotfeste, sliter de fleste bransjer med en stigende trend i antallet rapporterte personlige feil. Hva er det som gjør at folk gjør mere feil nå?

- Kan det være at personellet ikke har den rette grunnforståelsen og de rette holdningene?

- Kan det være at kompetansenivået ikke har fulgt med utviklingen?

- Kan det være at kravene til effektivitet er strukket litt i lengste laget for sikker operasjon?

Jeg tror tiden er moden for å revurdere

synet på sikkerhet, og rent faktisk foreta beslutninger som øker sikkerhetsnivået, i stedet for å eksperimentere med hvor lavt man kan legge standarden før det går til helvete, for å "effektivisere". Gjør man ikke dette, er jeg oppriktig bekymret for fremtiden.

Det er av aller største viktighet at de som rent faktisk står med begge bena i produksjonsprosessen blir konsultert når omlegginger som omfatter sikkerhet og produksjon, skal gjøres. Det kan være at de med praktisk erfaring har verdifull kunnskap å bidra med. Tenk hvilken motivasjonsfaktor det ville være, om en med erfaring kunne si noe annet enn: "Hva var det jeg sa!!!" Dette er dessverre en strofe flyteknikere i Skandinavia har lang trening i å si.

Det heter seg at man lærer av sine feil, men det er nok ikke slik i praksis (da hadde Langbein vært klokest i Andeby, og det er han ikke enda).

Det selskapet som først finner trylleformelen som gjør at det evner å trekke veksler på erfaringene til sine ansatte, og samtidig trekke lærdom av sine feil, vil utvilsomt være på det nærmeste umulig å slå i en konkurransesituasjon, uten at man behøver å la uttrykket "sikkerheten har første prioritet" bli en floskel.

Harald Øverland - SVGOM

NFO og representasjon i ORFLY

I INFO nr. 1/2000 finner jeg noen ord om opplæringsrådet for flyindustrien og hvem som skal være representanter der. Med tankte på at LO ikke vil ha med en fra NFO, har de ikke lært og ikke fulgt med i sin tidligere praksis. Hvorfor denne påstand?

I 1980 ville RVO (Rådet for Videregående Opplæring) (KUD) finne ut hvordan utdannelsen av flymekanikere best kunne gjøres. En komité med J. Brekke fra Luftfartsverket, en representant fra SAS og en fra Braathens med sekretær fra RVO, skulle utgjøre denne komitéen. Vår verksmester på Fornebu ble uttatt til BU's

representant til et orienteringsmøte, men av arbeidsmessige grunner denne dagen hadde han ikke anledning til å møte opp, og sendte meg i stedet. Dette resulterte i at jeg ble valgt til å være BU's representant i komitéen. Verkstedklubben/LO fikk høre at et NFO-medlem var medlem/representant i komitéen, og kom med krav om at LO også måtte være med. Selv om både J. Brekke og RVO's representant hevdet at jeg var BU's mann i komitéen, ikke NFO's, skulle LO ha sin mann med, noe som også ble resultatet.

Så til det spesielle ved situasjonen: Komitéens arbeid resulterte i et hørings-

utkast som ble sendt ut til blant andre: SAS, BU, HS' skoleavdeling, Luftforsvarets tekniske skole, Sogn og Sola videregående skoler, NFO og LO. Alle som fikk høringsutkastet, unntatt en, ga svar med bemerkninger innen tidsfristen. Men i dag, 20 år senere, venter vi fremdeles på svar fra LO.

På grunnlag av denne erfaringen finner jeg det totalt uforståelig at LO kan nekte noen som helst å være med i ORFLY.

Alf Myrvold
Pensjonert flytekniker, BU

Frihet under ansvar

Flyselskapene i Europa er nå i fri konkurranse, tidsmessig noe etter USA. Rammevilkårene for teknisk drift av sivile flyselskaper må ligge innenfor nasjonale myndighetsbestemmelser. Disse reguleres av JAA JAR-bestemmelsene. Flyselskapene har, som vi har observert i blant annet NSB, en egenkontroll av driften. Dette gjelder både utførelse, vedlikehold og kvalitetskontroll av vedlikeholdet.

Det påligger derfor et stort ansvar innenfor de enkelte flyselskaper med hensyn til å tilrettelegge driften. Den skal være forsvarlig sikkerhetsmessig på vedlikeholdssiden. Alle sivile flyselskaper er utsatt for konkurranse og må tilpasse seg konkurrentene. Økonomi er en av hovedfaktorene innenfor dette området. Store økonomiske krav fra eierne krever en større bevissthet vedrørende det ansvaret som ligger hos dem. Driftsledelsen må uansett ha økonomiske rammer til å drive selskapene. Dette må gjenspeiles ved at eierne gir driftsledelsen mulighet til en bevissthet rundt dette, og at de får anledning til å ta ansvaret som er gitt til å utføre vedlikehold på flyene. Med andre ord frihet under ansvar av eget vedlikehold og egenkontroll av dette.

Vi opplever stadig oftere at ansvaret pulveriseres, og at det ikke er noen helhetlig oversikt over konsekvensene i de

endringene som gjøres i selskapenes vedlikeholdssystemer og prosedyrer. Kompetansen til teknisk vedlikeholdspersonell senkes, ufaglærte benyttes i et større omfang til oppgaver som kvalifisert personell tidligere utførte. Er dette et skritt i riktig retning, der sikkerhet er nummer 1? Svaret mitt er NEI.

Når selskapene ikke viser seg ansvaret

bevisst overfor myndighetene, må myndighetene i større grad utføre kontroll av flyselskapene. Flyselskapenes anledning til å utføre egenkontroll må begrenses. Dette så vi helt klart skjedde i USA, der FAA måtte ansette egne flytekniske inspektører i stort omfang.

Rune Thuv.



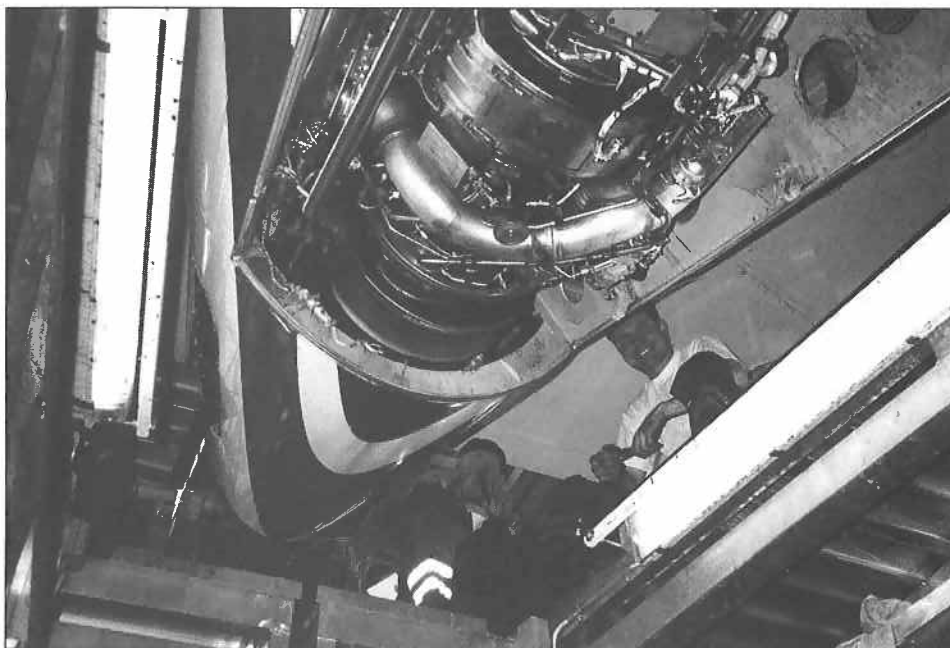
Nytt fra Braathens sommeren 2000

Ja nå er det bare dager igjen til jul, men det er mye som skal skje før den tid. Først skal vi rive oss i håret flere ganger fremover over misforståelse og fortvilelse av å ikke bli forstått.

Det begynner nå i juni med sentrale tariffforhandlinger, og forsetter med lokale lønnsforhandlinger. Etter dette og innimellom blir det også mye møter etc. Men jeg og alle med meg skal ha sommerferie. Fagforeningsfolk trenger også ferie, og i år ser jeg enormt frem til den. Det har vært hektisk det første halve året for meg. Året startet med diff kurs -700, samtidig ble lokale lønnsforhandlinger for '99 avsluttet. Her ble det noen kraftige reaksjoner på resultatet fra den gruppen som fikk minst av potten. Det ble til at Kyrre Trang og jeg måtte ta en runde i landet og stå til rette for resultatet. Det var mye ros å få, men det var også kritikk å få. Kritikken var nok på sin plass.

Lønnsforhandlinger for flytekniske instruktører fikk vi også avholdt, og i medio februar hadde vi et godt resultat som NFO og instruktørene var fornøyd med. Det er nå slutt på individuell avlønning hos denne gruppen. Instruktørene i BRA har nå en fast skala med tillegg som samsvarer med kompetanse og erfaring som instruktør.

Spareprogrammet Improve 800 går sin gang i selskapet, og i følge ledelsen har den sin effekt på resultatet. 1. kvartals



APU 737-400 - Flytekniker Roger Handeland og flysystemmekaniker Leif Inge Dalsbø i bakgrunnen.

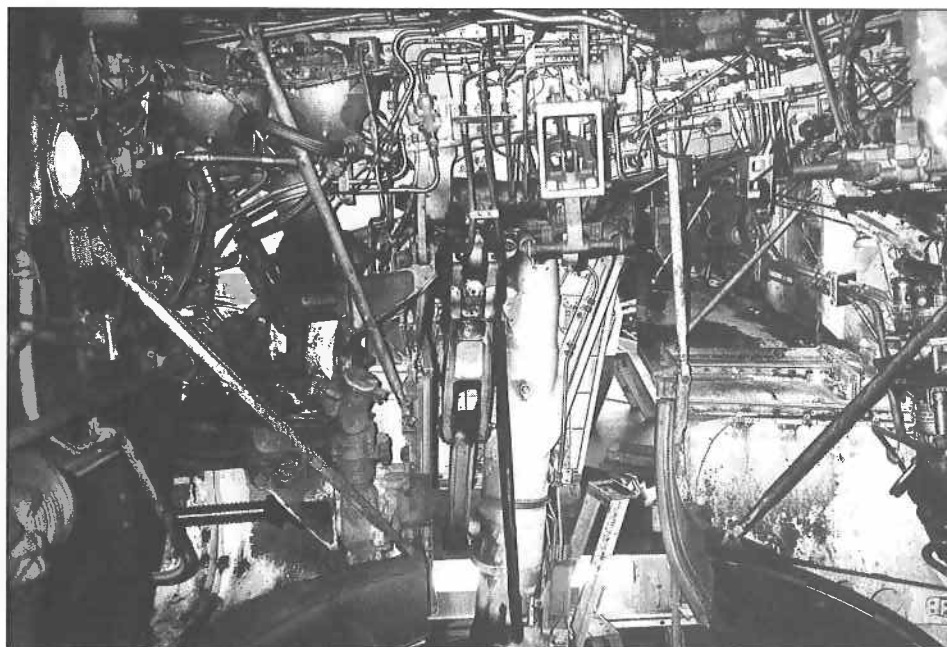
resultat viser at vi ikke er på rett side av +, men det er enn kraftig bedring når du ser et år tilbake. Det merkes at det skal spares, og vi ser flere ganger at det er dyrt å være fattig.

Motorverkstedet til Braathens er blitt solgt i løpet av våren og blir overtatt av Pratt & Whitney 8. juni. Da skal nok teknisk avd. merke at vi ikke har et motorverksted lenger. Vi får håpe at det kan være enn god tone/samarbeid mellom teknisk div.

og Pratt & Whitney. Det ryktes at det har begynt dårlig. Vi får håpe at dette ikke stemmer. Braathens fikk en eventyrlig salgssum for motorverkstedet. Med høy dollar kurs blir det enda bedre.

Kjøpesummen viser at Pratt & Whitney skal satse på Sola, og samtlige som arbeider der er meget godt fornøyd med den nye eieren. Det virker som de ikke fort nok kan bli Pratt & Whitney ansatt. Signalene fra de nye eierene er at produksjonen skal mer enn doubles fremover. Dette tilsier at motorverkstedet trenger flere ansatte og mer kompetanse fremover. Dette vil nok også presse lønningene oppover, mener de ansatte. Her har Braathens enn ny utfordrer fremover når det gjelder å holde på folk etc.

I forkant av salget av motorverkstedet ble det bestemt at line avd. Sola skulle overta all motor boroscope inspeksjon. Dette ble klarlagt tidlig i fjor høst sammen med NFO hvor mange, kurs og OJT. Tiden gikk, vinteren kom, våren kom og salget skjedde. Hadde vi fått kursing, OJT og overtatt boroscope inspeksjon? Nei! Nå skal alt skje få dager før overtagelsen. Teknisk avd. må kjøpe boroscope av P&W noen måneder fremover. Kjenner enn amerikanerne rett, så vet nok de hvor mye det koster. Dette har veø blitt tatt vare på i kontraktene?



Hovedhjulsbrønn B737-700

12 stk. fra avd. line Sola har nå fått teoretisk kurs på en uke. Jeg er blant de 12, og vi har sett at vi har litt av en oppgave foran oss. Det skal bygges opp ny kompetanse hos alle som skal boroscope uten å ha med kompetanse fra tidligere BRA ansatte. Vi får se fremover og ta det som en utfordring, og vi skal også ha en del OJT før vi står alene.

Dietten er fremdeles veldig lav i BRA etter at selskapet senket den i fjor vår som et Improve 800 tiltak. NFO avd. BRA har hele tiden vært imot dette tiltaket. Vi har avtaletekster som omhandler dietten, noe selskapet ikke tok alvorlig. Det viser hvor mye en avtaletekst gjelder når selskapet gjør noe. Uenighetsprotokoller ble skrevet, og den har vært igjennom hele mølla - og det er nå et NFO sentralstyrevedtak på å kjøre saken til arbeidsretten.

Heavy Maint. er linje 1 og linje 2 i full produksjon.

Store avionikk mod. på -700 har gjort at avionikk/elektro gruppen har stor arbeidsbelastning og mangler sertifikatdekning. Dette er et problem, og selskapet har vært ute å sett på innleiemarkedet, der og, men fant fort ut at timeprisene der var så høye at dette ikke ble løsningen. Det var heller ikke mange folk å finne med denne kompetansen. En nødløsning ble foretatt. I line-systemet til BRA var det folk med kompetanse og sertifikater, og disse reiste frivillig til Sola for å hjelpe. Ellers i produksjonen er det en tøff hverdag for arbeidslederne og BRA teknikerne. Mange innleide folk, lærlinger etc. gjør at det blir mye opplæring osv. Dette tar mye tid og krefter. I disse dager mister Heavy Maintenance også flere gode arbeidere. Noen går til line avd. og andre slutter; noe har fått permisjon for videreutdanning. Men i sommer får vi enn gruppe nye ansatte som har vært på kurs i vinter/vår. Disse arbeiderne kommer fra Shell-raffineriet i Tananger, som blir nedlagt. Disse Shell-folkene har fått basic kurs for cat. A mann etter Jar 66 regelverket. En cat. A mann i Norge kan ikke få cat. A rating uten å ha flyfagbrev, slik at disse Shell-folkene ikke blir cat. A mann i Braathens, men kan reise i andre land som følger Jar 66 å ta ut A-rating. Shell-folkene kommer til å bli godt mottatt i hangaren og kommer til å bli gode arbeidskollegaer. En opplæringsperiode skal de også ha.

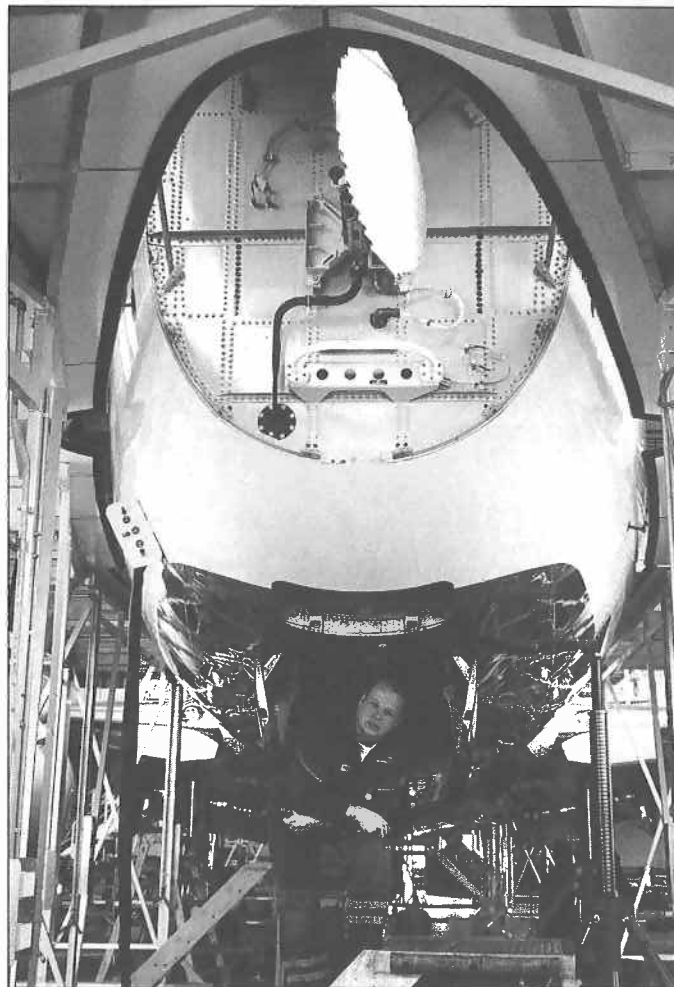
Ellers kan jeg nevne at NFO avd. BRA har etterlyst Continuation Training i flere år i selskapet. Nå er det lovet at det skal bli orden på dette. Continuation Training har

det blitt slarvet med i mange år. Stadige unnskyldninger og dårlige forklaringer har vi blitt møtt med. Selskapet har dekket seg bak små kurs som omhandler f.eks Ticas-systemet da det ble installert i flyene. Utgiftene har ledelsen bare sett på, men den reelle økonomiske besparelsen med at snag blir raskt fikset uten å skifte feil komponenter, den er ikke vurdert, tror jeg. Nå kommer det klare regler via JAR som definerer Continuation Training.

Braathens har hatt en ny humanitetsundersøkelse blant BRA ansatte i mai måned. Denne undersøkelsen skal gi en pekepinne om trivsel på jobb og gode og dårlige ledere. En slik undersøkelse ble også foretatt i året 97/98, men var da altfor forvirrende. En viste ikke hvilken leder som du ga din vurdering på, og mange svarte med tanke på lederen på topp i avdelingen, mens det viste seg at det var din nærmeste leder som fikk tilsvaret.

Denne gangen gikk det meget godt frem hvilken leder du ga din vurdering til. Det som flere savnet var at du ikke fikk gi ditt syn på lederen lengre opp i avdelingen. Signalene som A. Jensen ga i begynnelsen av året, var at dårlige ledere i Braathens skulle fjernes, men dette har vi ikke sett så mye til i teknisk divisjon enda, men det kommer kanskje etter denne undersøkelsen. Dette ble mye sutring, men jeg vil jo poengtere at vi har da noen gode ledere også.

Styret har sendt brev til ledelsen på teknisk der vi tar opp spørsmålet om uniformeringen til BRA teknikeren. Vi setter søkelyset på at det ikke er noen vesentlig forskjell på folk som arbeider rundt et fly på tarmac. Crew besetningen har problemer med å se forskjellen på en tekniker, stuer eller catering personell. Dette går på sikkerheten når flygere spør en stuer til råds om teknisk relaterte ting - og stueren svarer som han skulle ha greie på dette. Slike episoder har skjedd, og vil



Flyfagarbeider Tord Torgersen jobber med nesestellet på B737-700

komme til å skje flere ganger hvis vi ikke får et klarere uniformsskille. Svarene vi har fått til nå er at dette koster penger. Også her kan vi ta frem uttrykket som sier at det er dyrt å være fattig.

Ellers utenom alle disse tingene som er beskrevet her og noen flere går alt bare bra i Braathens. Det er en meget positiv holdning blant de ansatte om at Braathens skal klare å komme seg opp med en drift som går i pluss. Arne A Jensen, som har vært adm. dir i Braathens i et år nå, har alle stor tro på. Han har vært på Norges turne flere ganger, og er som bergensere flest meget flink til å snakke. NFO styret i BRA hadde et styremøte der A. Jensen og Sigrud Hammer, som er den nye ops. dir., samt teknisk dir. Harald Rosnes, ble invitert og vi hadde en presentasjon av hva NFO arbeidet med. Jeg ble dessverre syk og kunne ikke være med, men resten av styret var godt fornøyd med møtet med disse direktørene.

Til slutt vil jeg ønske alle en velfortjent sommerferie!

Kurt Torland, formann

Reisebrev

Flight mek. tur til Afrika med statsminister Bondevik 7.-17. februar 2000

Braathens fikk denne turen etter en tøff "anbudsrunde" med et sveitsisk og et engelsk flyselskap. Det ble svært kort svarfrist for å ta denne turen, men undertegnede og Sverre Mauroy ble spurt, og vi takket begge ja. Så var det bare å sette i gang med å få de nødvendige vaksinene.

Flyet, LN-TUF (B737-700), var inne på Sola 3.-4. februar for å klargjøres for turen; blant annet skulle det være norsk flagg på halen. LN-TUF kom til Oslo på mandag den 7. februar. Her ble det tatt ut noen seter, og resten ble rokkert slik at det skulle bli bedre avstand mellom stolene. 5

Det hadde vært flom i Mosambik, så vi var litt spent på hvordan landingsforholdene var. Men landingen gikk uten problemer. Foran terminalen var det oppstilt æreskompani, musikkorps - og selvfølgelig rød løper for statsministeren. Vi fikk et lite temperatursjokk da dørene ble åpnet; fra norsk vinter til +30 grader og høy fuktighet! Flyet ble fjernparkert og nødvendige covere installert. LN-TUF hadde fungert utmerket det første døgnet.

Mosambik er blant Afrikas fattigste land; det erfarte vi på kjøreturen fra flyplassen og ut til hotellet. Når en beveget seg ute i gatene i Maputo var det straks noen som



Æreskompani og korps møtte oss ved ankomst til Maputo.

mann fra Sola hadde jobb med dette noen timer. Så var alt klart for avgang til Afrika.

Statsministeren m/følge, presse (blant annet et team fra TV2) og folk fra næringslivet boardet flyet på gate 34, og BU 1201 pushet på rute kl. 17.45. Første stopp var Cairo. Her var det satt av en times stopp. Statsminister Bondevik skulle ha samtaler med den norske ambassadøren i Egypt. Vi teknikere utførte fueling og walk around. Det var avgang fra Cairo kl. 24.00, med neste stopp i Nairobi tidlig om morgenen kl. 04.45. Ny fueling og walk around; her ble det 40 minutters forsinkelse på grunn av at betalte avgifter ikke var kommet til det rette kontoret. Men det ordnet seg til slutt og vi tok av for Maputo i Mosambik.



Sverre Mauroy før avgang til Abuja.

skulle selge deg et eller annet, men gode reker har de i hvert fall der. Den andre kvelden ble hele crewet invitert til mottagelse som ble arrangert av den norske ambassaden i Maputo. Der var det fritt frem med god mat og drikke, det var en trivelig kveld.



Hele crewet før avgang fra Lagos.

Neste dag skulle vi videre til Johannesburg i Sør Afrika. Vi var tidlig ute på flyplassen for å ta s-sjekk og forøvrig klargjøre flyet for neste etappe. Det var kun en times flytur til Johannesburg. Etter at statsministeren m/følge hadde forlatt flyet ble det nok en gang tauet til fjernparkering ved hangarene til South Afrika Airways. Der ble vi stående ved siden av en 767 fra EL AL; vaktholdet var det ikke noe å si på. Vi hadde kontaktet KLM for mulig assistanse hvis det skulle bli behov for det.

I Johannesburg bodde vi på et rimelig og bra hotell. Jeg tror det blir lenge til jeg vil oppleve så god mat og service. Men kontrastene er svært store i Syd Afrika. Det så vi på en busstur til Sun City. Sun City er et mini Las Vegas midt i ingenmannsland. Siden vi hadde stopp på fire døgn, ble det tid til sightseeing, besøk i løveparken og et besøk i Mandelas hus i Soweto. Statsministeren var i disse dagene på rundreise i Sør Afrika.

14. februar skulle vi igjen av gårde; denne gang med avgang for Abuja i Nigeria. Igjen s-sjekk og klargjøring. Vi ble tauet til parkering blant en rekke 747'ere, så vi følte oss ganske liten blant disse flyene.



Parkert i Maputo

Turen til Abuja var vår lengste leg med flytid på 6 timer. Abuja er en by som er under oppbygging og det var stor byggevirkksomhet overalt, men noe turiststed var det ikke. Vi holdt oss stort sett innenfor murene til hotellet og rundt svømmebassenget.

16. februar begynte vi på hjemreisen, men først skulle vi innom Lagos hvor vi hadde en stopp på 12 timer. De timene ble for vår del tilbragt i fred og ro på hotellet. Vi

hadde jo en lang natt foran oss. Det var ny avgang kl. 22.30 om kvelden fra Lagos, og etter fuelstopp i Alicante, landet vi på Gardermoen ved åttetiden den 17. februar. Da hadde LN-TUF hatt airborne tid på totalt 29 timer på denne turen uten en eneste snag, og ingen av crewet var blitt syke av noe slag. Dette var en opplevelsersrik og vellykket tur på alle måter.

Finn Hytten og Sverre Mauroy



DnB Eiendom

Rånåsfoss - Sørums

Prosjekterte eneboliger og "eldreboliger"



Prosjektet består av 11 eneboliger med priser fra kr. 1.395.000 og 6 "eldreboliger" i tunløsning med priser fra kr. 1.375.000. Leveres med god standard. 2.etg. er uinnredet. Bta ca. 99 kvm. Tomter på ca. 630 - 824 kvm. Området omfatter Krokskogen boligfelt med planlagt byggestart sommer/høst 2000. Store friområder i nærheten, felles lekeplass og friluftsbasseng i gangavstand. Kort veg til senter med post, bank og forr. m.m. Ca. 40 min. til Oslo og ca. 35 min. til Gardermoen. Kontakt megler for nærmere informasjon.

Megler: Vibeke A. Johansen tlf. 63 97 58 32/901 49 909
Annie B. Brobekk tlf. 63 97 58 31
Avd. Jessheim tlf. 63 97 58 30

**Eller ønsker du
deg egen
boligtomt i
samme område!**

21 boligtomter fra
ca. 665 til
ca. 1059 kvm.

Priser fra kr.
300.000,-.

Tomtene leveres
med vei, vann,
kloakk m.m. fram
til tomtegrensen.
BYA = 22%.

Enten du ønsker
deg egen boligtomt
eller ny bolig så ta
kontakt med
DnB Eiendom
Jessheim for mer
informasjon!

Tlf. 63 97 58 30

Nytt fra Widerøe

1. april er overstått med god margin, og WF's konkurrenter har gjort alle spådommer til skamme. Deler av kortbanenettet har fra denne datoen blitt trafikkert av andre enn WF. Til tross for spådommer og onde ønsker om undergang, tyder alt på at publikum og politikere er godt fornøyd med jobben disse selskapene gjør. Det er derfor på sin plass å gratulere de nyankomne. Det står respekt av den jobben som er gjort fra disse selskaperes side, kortbaneflyvning er både krevende og kostbart.

WF har (siden sist) i tillegg mistet rutene på Leirin og Røst. Ikke så uventet. Det ville nok ha vært en «katastrofe» for WF's ledelse dersom firmaet viste seg konkurransedyktig midt oppe i en slik innsparringsrunde som vi er inne i nå. Personlig er jeg derfor overbevist om at WF ikke ønsket å vinne anbudene på disse rutene. En kollega hoderegnet for en stund siden litegrann på den prisen WF hadde levert for fly på Røst. Han kom frem til at man hadde kunnet fly parallelt med to 20-seters helikoptre, og allikevel hatt god fortjeneste! Helikoptre er som kjent vesentlig dyrere å operere enn turboprop fly... Nå blir det spennende å se om tilbudet for wetlease av en Dash-8 til et selskap i Hellas vil bli akseptabel. Optimistisk er jeg ikke...

Innsparingsprogrammet «200 i 2000» pågår for fullt. En del millioner i tiltak er funnet og iverksatt, men det gjenstår fortsatt adskillige millioner. Planer og «tiltakslister» foreligger for å sikre at WF kommer i mål med 200 mill. i innsparinger innen 2001. Det sier seg selv at innsparinger og kostnadskutt i en slik størrelsesorden merkes for de fleste. Dermed får vi i styret litt gjøre. Heldigvis har vi hittil unngått oppsigelser blant våre medlemmer. Inndragning av vakanser og overgang til deltidsstillinger har stillet den verste sulen blant ulvene. Allikevel er ikke faren over. Spesielt de som er ansatt på simulatoren opplever et utidig press. «Outsourcing» er det ordet de trolig hører oftest for tiden. Når ledere først har lært ordet (outsourcing) – så bruker de det flittig. Det er både utenlandsk og har en fin snert i seg, så det er kanskje ikke så rart at det har blitt et moteord. Vi så tidlig hvor det bar. Derfor inngikk vi en avtale om lønnsfrys ut året mot at vi fikk en protokoll vedrørende outsourcing. Den sier bl.a. at WF og NFO skal være enige om at innsparingspotensialet er vesentlig,



En æra er over - 30. mars var det kroken på døra for Twin Otter i Widerøe.

før en evt. outsourcing iverksettes. Med denne protokollen følger vi at vi står ganske godt rustet for utfordringene som kommer...

I tillegg til innsparingene og problemene som følger av dette, jobber vi med flere andre saker. Et stort arbeide ble gjort med (atter) en ny skiftplan for base Bodø. Den er å ferdig utarbeidet og satt i drift. Arbeidsbelastningen på de forskjellige tidene av døgnet, og de forskjellige dagene i uken, endrer seg så raskt at det er til å bli andpusten av. Dermed dukker kravet om endre skiftplanen stadig oftere opp. Det er en plage å holde på med slike ting, men samtidig er det en mulighet for å få rettet på skjevheter. Heldigvis virker det som om folket stort sett er fornøyd med den nye skiftplanen. At en hel friuke med frihelt i begge ender ble innført igjen har nok hjulpet på goodwillen.

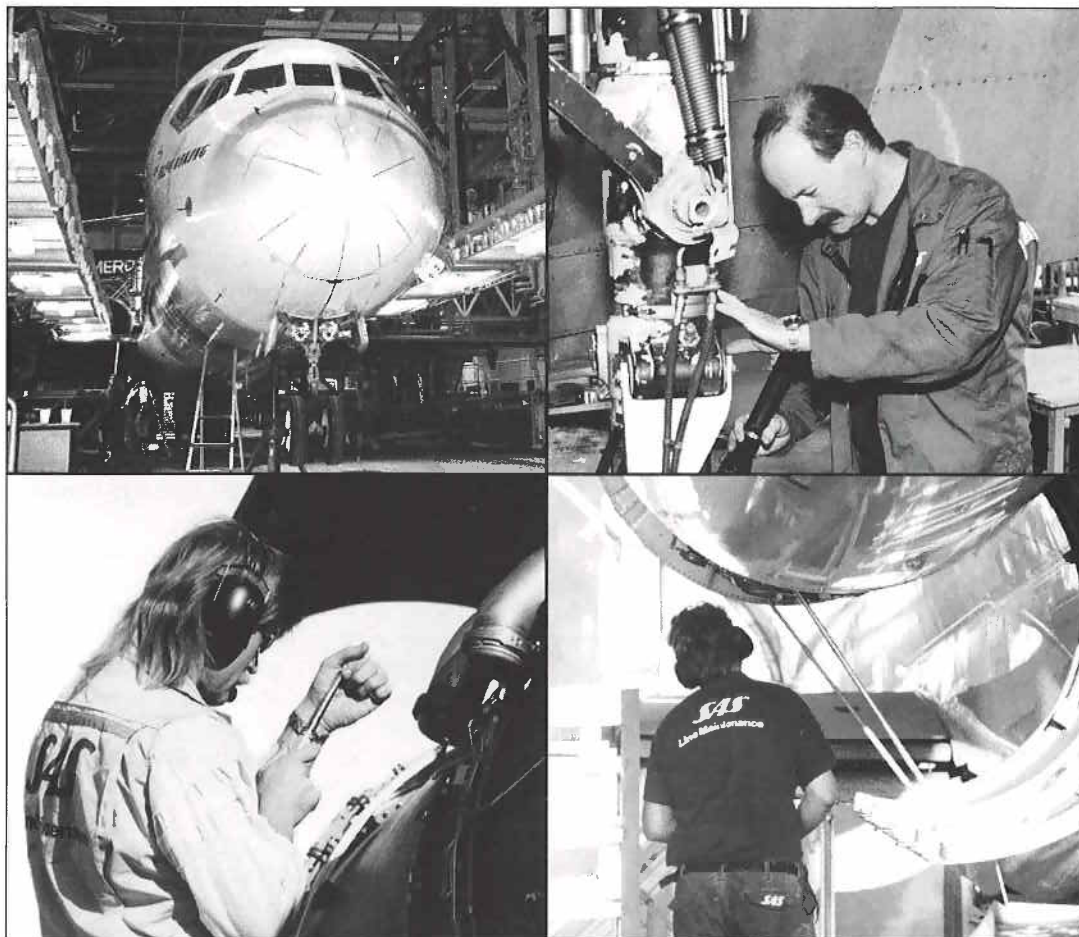
Nå er det straks tid for sentrale lønnsforhandlinger igjen. Jeg er spent på hva disse vil bringe. Jeg hadde egentlig trodd at dette skulle bli et bakrusår når det gjaldt tillegg. Det blir det åpenbart ikke når man ser hva andre (riktignok med megen møyne) har oppnådd. Dersom vi som yrkesgruppe ikke skal sakke akterut, må det nok mer enn vekslepenger på bordet i år. Det er i første omgang satt av 2+1 dag til forhandlinger. På Kloppen (?) hotell, hvor nå enn det måtte være! Vi får håpe at forhandlingsdelegasjonene ikke blir oppfattet som hotelllets faste gjester får oppgjøret er i havn...

Jeg har i alle fall begynt å forberede meg på harde og langvarige forhandlinger; øver meg på å være våken flere døgn i strekk. Dessuten har jeg funnet fram min -78 modell DBS touringsykel. Den har 10 gir, veier omtrent det samme som en moped og gir meg pipende pust etter fem minutters trakk i førstegir. Enda tyngre blir det de gangene det er så mørkt at jeg må ha lys på, og det er det ofte når jeg legger ut på treningstur. Jeg vil helst ikke skremme de jeg møter. Jeg innser nemlig at fremmede kan bli skremt både av syns- og hørselsinntrykk dersom de treffer på meg under treningsøktene... Lys må man som kjent ha når det er mørkt. Dynamoer er av den typen som drives av bakdekket. Jeg tror den tidligere har vært montert på en stjernemotor. Er det forresten normalt at den lager en lyd som minner om en firehesters Evinrude? Jeg tar meg en tur hver kveld for å være rustet til de forestående slag. Kanskje jeg skulle ta meg en tur nå? Det er en typisk nordnorsk maikveld. Det er +6 grader, sørvestlig frisk bris og lett regn. Temmelig mørkt er det også... Tenker jeg ifører meg shorts og T-skjorte og legger ut på en timestur. Om fjorten dager kan jeg sikkert holde ut selv den mest avanserte form for tortur. Får håpe det ikke vil komme til nytte på Kloppen - eller var det Klekken...?!

Jens B. Valdal



SAS søker flyteknisk personell til Heavy Maintenance



SAS tekniske vedlikehold av mellomdistanseflåten er etablert i nye og unike fasiliteter på OSL lufthavn Gardermoen. I et spennende og utviklende miljø er linjevirkosomhet, hangar, verksteder og administrative støttefunksjoner samlet på 55 000 m² – alt under ett tak. Her utføres det trafikkrelaterte og tunge vedlikeholdet på våre DC9/MD80/MD90/BOEING737 – fly side om side.

Til denne virksomheten søker vi medarbeidere som er serviceinnstilt og har gode evner til å arbeide i team, slik at SAS Technical Division kan klare sine mål med å levere fly til den daglige trafikken. I vårt internasjonale miljø er det viktig at du behersker engelsk.

Heavy Maintenance søker flyfagarbeidere for tiltredelse snarest innenfor følgende fagområder:

FLYSYSTEM og FLYKOMPONENTER

Kontakt Terje Kristoffersen, tlf. 64 81 80 04 for ytterligere opplysninger om stillingene.

FLYSTRUKTUR

Kontakt Jan A. Bjurgren, tlf. 64 81 87 74 eller 957 18 774 for ytterligere opplysninger om stillingene.

FLYSYSTEMAVIONIKK

Kontakt Lars Erik Davidsen, tlf. 64 81 88 27 eller 957 18 827 for ytterligere opplysninger om stillingene.

CV og søknad påført fagområde sendes til SAS, Teknisk Base, OSLO v/Trude Bartnes, 0800 Oslo.



SAS er et av Europas ledende flyselskaper med rundt 25.000 ansatte og en omsetning på rundt 35 milliarder kroner. SAS flyr til mer enn hundre byer i over tretti land, og vil i år transportere rundt 20 millioner passasjerer. SAS er 50 prosent privat eiet, og 50 prosent eiet av den norske, svenske og danske stat. Sikkerhet og kvalitet er SAS' høyeste prioritet. SAS Norge har rundt 6500 ansatte som gjennom sin brede kompetanse betjener den norske innenrikstrafikken og trafikken til og fra Norge, i tillegg til å yte tjenester for hele selskapet. Virksomheten omfatter blant annet teknisk personell, piloter, kabinansatte, trafikkpersonale, stuere, vedlikeholdspersonale, salgs- og markedsføringspersonale og administrativt personale

Nytt fra SAS

Flyvedlikeholdsprogram for B737, DC-9, MD80 og MD90

Det ble i vår innført et nytt flyvedlikeholdsprogram for flytypene B737, DC-9, MD80 og MD90 i selskapet. Dette var et miniumsprogram, skrappt inn til beinet.

Etter å ha tenkt seg litt om ønsket selskapet ikke å benytte dette programmet allikevel! Det er derfor i dag tatt i bruk et annet vedlikeholdsprogram, som innholdsmessig er noe utvidet. Dette programmet er utarbeidet internt i selskapet. Alt er vel så langt.

Nå viser det seg at det er for lite personell med flyteknikerkompetanse i selskapet til å kunne utføre det nye selvplagte flyvedlikeholdsprogrammet! Det er da vi blir bekymret. Selskapet har imidlertid valgt å løse dette ved å dumpe kravene til det personellet som skal utføre store deler av det nye vedlikeholdsprogrammet! Der håndbøkene sier at du må være flytekniker for å kunne utføre oppgaven, bruker SAS nå andre personellkategorier fordi de mangler flyteknikere. Det er et uavklart spørsmål om dette er lovlig.

Man kan spørre seg om dette er gjort for å spare penger eller for å ivareta flysikkerheten. Ledelsen vil hevde det siste, og kan jo ikke si noe annet heller. Så får heller leserne gjøre seg opp sin egen mening.

NFO avd. SAS vil arbeide for å sikre at bedriften også etterlever håndbøker, lover og regler. Vi har en uenighet gående omkring dette, som vi har brakt videre opp i andre kanaler for å få en avklaring.

Som kjent er det mange krav som må tilfredsstilles for å få lov til å jobbe på sivile fly. Man må inneha offentlig sertifikat på aktuell flytype utstedt av luftfartsmyndighetene, og i tillegg inneha autorisasjon på aktuell flytype i selskapet man arbeider. JAA JAR reglene krever at alt vedlikehold på sivile fly skal utføres av flytekniker med slike rettigheter. Samtidig vet vi at det kreves en stor kompetanseoppbygging i teknisk divisjon, for å klare utfordringene som kommer med innføringen av AIRBUS i selskapet. Det må gjøres en kraftanstrengelse for å få rettet opp de skjevhetene som er opparbeidet gjennom mange års vannskjøtsel.

Når vi i dag gjør opp status, må vi vel alle være enige i at teknisk organisasjon ikke klarer å tilfredsstille den forventede håndteringen av dagens ruteprogram. Vi er for få av sertifisert personell, og det personell som finnes i dag har for snever bredde i sin personlige kompetanse. Kombinasjonen av mangel på teknikere og mangel på kompetanse er det største problemet vi sliter med i SAS teknisk i dag. I stedet for å løse dette problemet prøver bedriften seg med noen krumspring ingen er tjent med. Resultatet av dette ser vi hver dag. Det gir bl.a. utslag i et høyt antall kanselleringer og alt for mange fly på bakken. Dette påfører selskapet store kostnader og ødelegger selskapets image.

Alt tungt vedlikehold til Shannon for en periode

Gardermoen tekniske base har ansvaret for det tyngre vedlikeholdet på DC-9, MD80 og MD90 flyene. Etter flyttingen fra Fornebu til Gardermoen høsten 1998 har avdelingen for tungt vedlikehold slitt med tilpasningen på sitt nye arbeidssted. Det ble opprettet en ny driftsorganisasjon, nye lokaler, nye arbeidsmetoder og mange nyansettelser. Siste halvår har avdelingen imidlertid stort sett klart å holde de tidsmessige planene som er lagt for det tyngre vedlikeholdet. Flyene har kommet ut fra hangaren etter de planer som er lagt. Så alle involverte bør føle seg stolte!

Så har vi TRM's (traffic related maintenance = daglig vedlikeholds avdeling) daglige oppgaver. Vi har skjøvet foran oss store mengder av flyjobber, slik at mengden av disse har blitt uhåndterlig. I tillegg er det flere ombygginger og modifikasjoner som venter på å bli utført. SAS har midt oppe i alt dette valgt å innføre ny cabindesign som krever masse involvering fra teknisk avdeling. Vi er på hæla - og med alt dette nye oppå vil vi knekke ryggen; altfor mye jobb på alt for få ansatte.

Det er derfor bestemt at avdelingen som utfører tungt vedlikehold skal ta pause i utførelsen av tyngre sjekker frem til 10. april 2001. Frem til da vil dette kjøpes eksternt i Irland hos vedlikeholdsselskapet Shannon Aerospace Limited. Avdelingen for tungt vedlikehold vil i denne perioden opprette tre hangarlinjer for fly, hvor det vil utføres en opprenskning av feil-anmerkninger, utføres ombygginger og

modifikasjoner, samt bygge om flyene til ny design osv.

Stuerne overtar rampen på Gardermoen

Som alle vet pågår det prosjekter i selskapet som bl.a. ser på hvem som utfører arbeidet med Pre Flight Inspection og fueling, avgangssjekk og motoroppstart, samt kommunikasjon mellom fly og bakke.

Det er tre områder som berøres. Dette gjelder bagasjepersonell, teknisk personell og piloter. I dag utføres alle disse oppgavene av teknisk personell. De ansatte i alle de tre nevnte områdene mener at slik bør det også være i fremtiden.

Grunnen til dette er at bagasjepersonellet i dag har mer enn nok av arbeidsoppgaver allerede. Pilotene mener at teknisk utdannet personell sikrer utførelsen av arbeidsoppgavene, og dermed gir en høy sikkerhet, god punktlighet og regularitet. Utfra et flyteknisk og flyoperativt synspunkt er det vel ingen tvil om at sikkerhet alltid må være prioritert nummer 1.

Prosjektet er igang og vil evalueres etterhvert. Men vi ser allerede i dag hva de planlagte endringene vil medføre for helheten i selskapet.

- Antallet av bagasjepersonell må økes. De har allerede varslet at de vil kreve økonomiske tillegg for disse nye oppgavene. For selskapet betyr dette høyere utgifter.
- Antall arbeidstimer for piloter vil antagelig øke; i såfall må det ansettes flere piloter. Og hvilke lønnstillegg vil bli krevd? For selskapet er det sannsynlig at det vil bety høyere utgifter.
- Turn around tidene må utvides. Det betyr dårligere utnyttelse av flyfåten.
- Flyteknisk personell vil ikke reduseres. I forhold til budsjettene vil det imidlertid bli en overtallighet. Men selskapet sier at ingen vil bli overtallige og det beviser at vi er feil budsjettet pr. i dag. Det er stort sett enighet mellom teknisk personell og teknisk driftledelse om lønnsøkninger pga disse endringene. For selskapet betyr dette høyere utgifter.

Totalt sett vil dette bety høyere kostnader for selskapet. I tillegg vil arbeidsoppgavene bli utført av personell med lavere kompetanse.

SAS ønsker å samarbeide med Braathens i Norge

Hovedkonkurrenten til SAS i Norge har hittil vært flyselskapet Braatens. I teknisk pågåar imidlertid formelle samtaler om inngåelse av samarbeid mellom selskapene i det norske rutenettet. Begge selskapene sliter med punktlighet- og regularitetsproblemer. I Braathens ønsker man hjelp for å avvikle trafikken, spesielt ved Tromsø lufthavn. SAS er mer enn villig til å stille opp for Braathens ønske om hjelp. Det er forventet at det inngås en samarbeidsallianse i løpet av kort tid. Grunnen til samarbeidet er mangel på personell, og dette gjelder spesielt for Braatens trafikkprogram. Resultatet av en slik samarbeidsallianse vil nok endre mye innen det norske innenriksmarkedet.

Lokale forhandlinger 1999

De lokale forhandlingene for flyteknikere ble ferdige etter en "gå sakte" aksjon i midten av februar i år. "Gå sakte" aksjonen ble heldigvis kortvarig. Den nye avtalen som ble inngått gjelder fra 1. oktober 1999. Lønnsreduksjonen på 15%, for de som ble berørt under aksjonen, vil

skje på juni-lønnen.

Det er viktig å merke seg at alle som var på ferie, var på kurs eller utførte arbeidsoppgaver for fremmede flyselskaper ikke skal trekkes 15% i lønn for disse timene. Hvis trekk av lønn for disse blir gjort, ber jeg alle ta dette opp med sin nærmeste leder. Fremmede selskaper er f.eks. SAS Commuter, Lufthansa, Premiær, Air Botnia, Aeroflot, Tyrolia, TNT, Icelandair osv. Dette betyr at det kun skal trekkes lønn for arbeid på SAS Airline fly!

Lokal avtale for 1999 er også inngått i området for tekniske instruktører. Det hadde reguleringsdato 1. april 1999. Forhandlingene var dessverre sterkt forsinket og avtalen for 1999 ble først inngått 31. mars 2000. Men vi ser fremover, og vi vil arbeide sterkt for at årets forhandlinger ferdigstilles innenfor normal tid i år. Resultatmessig håper jeg at den nye særavtalen vil forbedre trivselen og dermed gi de resultater som ønskes. Det ble også reguleringer på lønssatsene.

Sentrale forhandlinger 2000

Det er fastsatt dato for første møte mellom NFO og NHO/FL. Første møte blir på Klækken Hotell og Konferansesenter ved Hønefoss. Det er planlagt som et sammenhengende seminar, og vil starte mandag 5. juni og planlegges avsluttet i

løpet av 6. juni. Onsdag 7. juni er også avsatt i tilfelle dette er nødvendig. Man ser altså for seg at man i dette seminaret skal avslutte forhandlingene med ferdig signert protokoll. Når dette leses er forhandlingspartene enten enige eller så er meglingsmannen varslet. Uansett så blir dette spennende!

DNB avtalen

NFO avd. SAS og DNB har inngått en utvidet bankavtale og informasjon er sendt til alle medlemmer. Jeg ber alle som vil høre mer om dette tilbudet om å ringe DNB Direkte eller kontakte ditt lokale DNB kontor. DNB Direkte har telefonnummer 810 00 365. Husk alltid å henvise til "NFO"-avtalen.

Avtalen omfatter rabatterte priser på bl.a.:

- Boliglån (laveste rente er på 6,4% pr. i dag.)
- Bilfinansiering
- Sparing
- Fondsprodukter
- Eiendomsmegling
- Livs- og pensjonsforsikring
- DNB nettbank
- DNB telebank
- Privatøkonomisk rådgivning
- Kundefordelsprogrammer, velg mellom Total, SAGA eller KARAT

Rune Thuv

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

Reiseskildring fra skift 4's Seattle/Boeing-tur

Idéen om at vi skulle prøve å få til en tur til Boeing fikk vi fra skift 1. De hadde vært på tur før oss. Selv om turen var prøvd ut tidligere, var det allikevel et stykke arbeid fra flere parter som måtte til før vi kunne begi av av gårde.

Ildsjelene her var først og fremst Fred, som tok seg av kontakten med Boeing, og Arild, som håndterte "øvrigheta" på TM. Resultatet ble en tur til Seattle godt sponset av SAS. Boeing stilte velvillig opp og var gode verter.

Da formalitetene var i orden var neste punkt reiseruten. Av naturlige årsaker var det vanskelig å reise 30 personer sammen. Vi delte oss derfor opp i mindre grupper på tre forskjellige dager, og med diverse forskjellige reiseruter. Stockholm, København og New York var flere innom før ankomst til endestasjonen Seattle. Under stikkordene reiserute, billetter, listing, flight no m.m., var "Skøyern" most wanted person No. 1.

Etter en lang og innholdsrik tur landet vi i Seattle lørdag kveld. Vi tok taxi eller limmo inn til Home Wood Suites Hotel, som var base camp under oppholdet vårt. "The Dukes" ble ganske raskt stamstedet vårt, akkurat som det er stamstedet til faren til Frasier Crane.

Søndagen kom, og som gode nordmenn holdt vi den hellig og hvilte en stund, før vi reiste inn til sentrum som turister. Vi besøkte Space Needle, Pioneer Street og

markedet m.m. Sosiale var vi også.

Grytidlig mandag morgen ble vi hentet på hotellet av Boeings VIP coach og kjørt ut til Everett. På Everett fikk vi guidet tur på production line, hvor 747 og Triple Seven blir bygget. Inntil da hadde jeg syntes at hangaren på Gardermoen er stor. Men dette var imponerende å se: Ferdige og nye fly til all verdens flyselskaper sto oppstilt og klare for levering! Deretter fikk vi en oppvisning i moderne ingeniør- (trylle)kunster, der de viste hvordan PC'er kan brukes til å konstruere fly.

En flott lunsj med indrefilet m.m. ble så fortært i San Juan Room med Customer Relations som vertskap, før bussen kjørte oss hjem. Ettermiddagen var til fri disposisjon, men om kvelden var det på'n igjen. Boeing hadde invitert oss til middag. Dette ble en kveld vi kommer til å huske, med gaver, taler, god mat og drikke, samt fire biljardbord og en tønne med poletter til alle mulige spille-maskiner.

Tirsdagen kom, og siden det var streik på Renton Factory, tok vi en guidet tur på Museum of Flight. Vi hadde dyktige guider, og Blackbird (SR-71), Air Force One (nr. 1) og jagerflysimulator, bidro til at dette ble et fint besøk. Nok en gang ble vi påspandert lunsj. Denne gangen fikk vi fisk, torsk tror jeg, og den var nydelig! Og med dette var den offisielle delen av besøket hos Boeing over. Resten av tirsdagen brukte vi til å handle. Det blir nok ikke mange fra skift 4 som går seg bort heretter – så



Fra v.: Ruben Meyer, Håkon Spydevold og Geir Sten Hansen i New York.

mange GPS'er som ble kjøpt da...

Tirsdag og onsdag var hjemreisedager. Noen dro hjem via New York, og der var det også mange høydepunkter. Blant annet drosje-"race" i rushtrafikken, atmosfæren, snakketøyet til guiden på sightseeing-bussen, suppekjøkkenet til "The Soup Nazi" (fra Seinfeld) m.m. Kongen av hjemreisen var uten tvil Morten; Morten fløy på 1. klasse med BA – med seng, skillevegg, besøksstol, svømmebasseng osv.

Vel hjemme møtte skift 4 på jobb lørdag morgen, friske, raske og med mange felles hyggelige minner. En stor takk til Boeing, ledelsen i TM, og ikke minst skift 4 for en tur som blir husket for mye rart; ikke minst den gangen jeg ble kjent med OSLTM-P4.

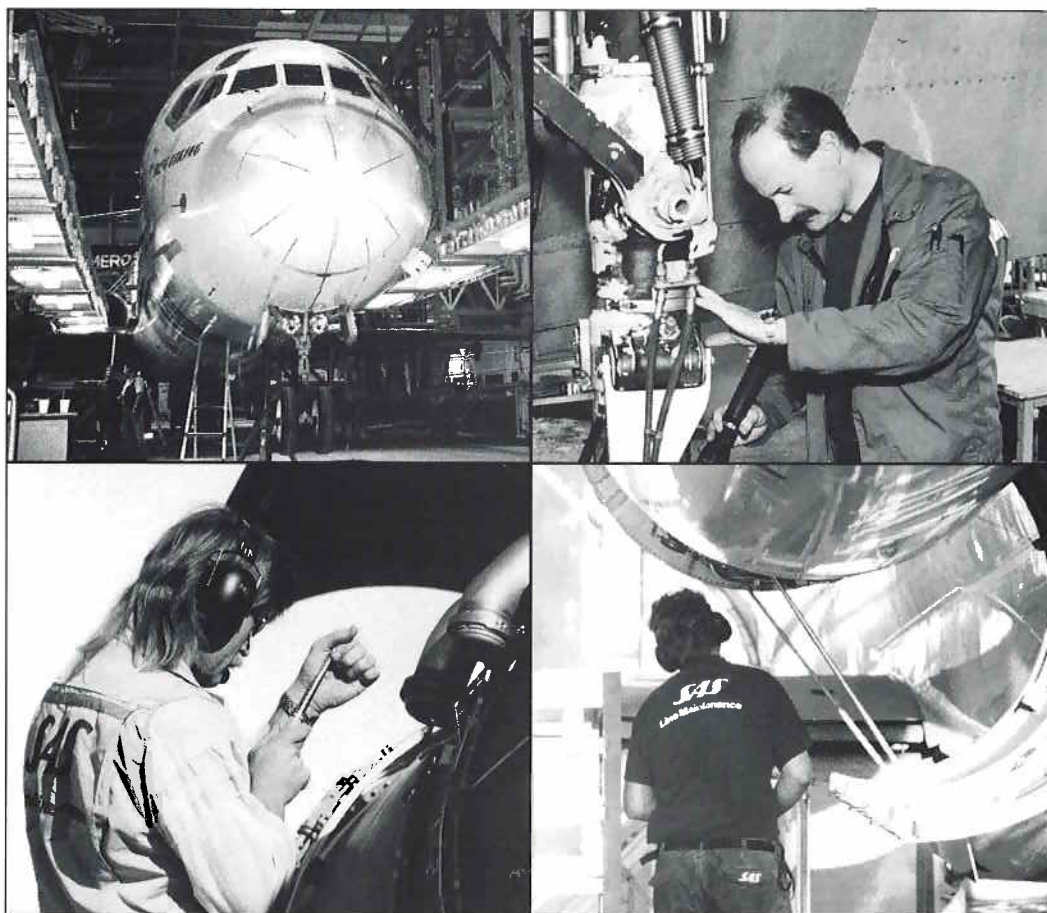
Med vennlig hilsen
Øystein



Fra v.: Harald Ølstad, Harald Åmlid, Per Roar Schøyen, Thomas Årstad og Arild Nyheim klar for avgang.

Avionikk ingeniører

til SAS Gardermoen



SAS Central Engineering på Gardermoen har ingeniøransvaret for flytypene DC-9, MD-80 og MD-90 i SAS. Avdelingen spesifiserer de tekniske krav til flyflåten. Vi søker nå etter ingeniør innenfor avionikkområdet.

Arbeidsoppgaver:

- Spesifikasjon av tekniske krav til flyene
- Kontakt med flyfabrikant og underleverandører
- Kontakt med myndigheter
- Deltagelse i prosjekt
- Delta i beredskapsordning

Arbeids- og ansvarsområde vil være i henhold til SAS' manualer.

Faglige kvalifikasjoner:

- Relevant utdanning på høyskolenivå
- Gode engelskkunnskaper, både skriftlig og muntlig

- Erfaring fra flyvedlikehold eller annen teknisk industri er ønskelig
- Gode datakunnskaper forutsettes

Personlige egenskaper:

- Systematisk, strukturert og analytisk
- Kreativ, initiativrik og målbevisst
- Utadvendt, positiv og gode samarbeidsevner

Luftfartsverket vil innhente uttømmende politiattest for å vurdere om stillingsinnehaver tilfredsstiller krav til hederligandel.

Ønskes ytterligere opplysninger om stillingen, kontakt Tor Johan Tangerud tlf. 64 81 78 22.

Søknad sendes T. Bartnes, SAS Personalavdeling, OSLOT, 0080 Oslo innen 28.06.00. Vennligst merk søknaden EA/00/06.



SAS er et av Europas ledende flyselskaper med rundt 25.000 ansatte og en omsetning på rundt 35 milliarder kroner. SAS flyr til mer enn hundre byer i over tretti land, og vil i år transportere rundt 20 millioner passasjerer. SAS er 50 prosent privat eiet, og 50 prosent eiet av den norske, svenske og danske stat. Sikkerhet og kvalitet er SAS' høyeste prioritet. SAS Norge har rundt 6500 ansatte som gjennom sin brede kompetanse betjener den norske innenrikstrafikken og trafikken til og fra Norge, i tillegg til å yte tjenester for hele selskapet. Virksomheten omfatter blant annet teknisk personell, piloter, kabinansatte, trafikpersonale, stuere, vedlikeholdspersonale, salgs- og markedsføringspersonale og administrativt personale

MANESJEN – JESSHEIM SENTRUM



Unike terrasseleiligheter i barnevennlige omgivelser

- Hyggelig sykkelavstand til Gardermoen
- Planlagt innflytting høsten 2001
- 1-4 roms leiligheter fra 39 kvm til 126 kvm
- Spennende planløsninger. Heis fra garasjeplanet
- Solrike terrasser med store vinduspartier mot syd-vest
- Priser fra kr 690.000,- til kr 2.750.000,-

For mer informasjon og prospekt,

kontakt prosjektmegler Jorun Karlsen tlf 63 98 65 50/46



Gjensidige NOR
Eiendom

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