

The cover features a composite image. At the top, a satellite with a long antenna is in orbit. Below it, a person in a blue flight suit with white stripes on the sleeves and legs stands on the curved surface of the Earth, pointing their right hand towards the satellite. The Earth's surface shows the continents of Europe and Africa. The word 'iNFO' is printed in large, white, stylized letters across the top half of the image, with the 'i' having a dot.

iNFO

NR. 1 • 2001

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

Medlemsblad for
Norsk Flytekniker
Organisasjon

Vi bygger ditt **MESTERHUS** på Romerike



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

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

Arnt Borgen A.S

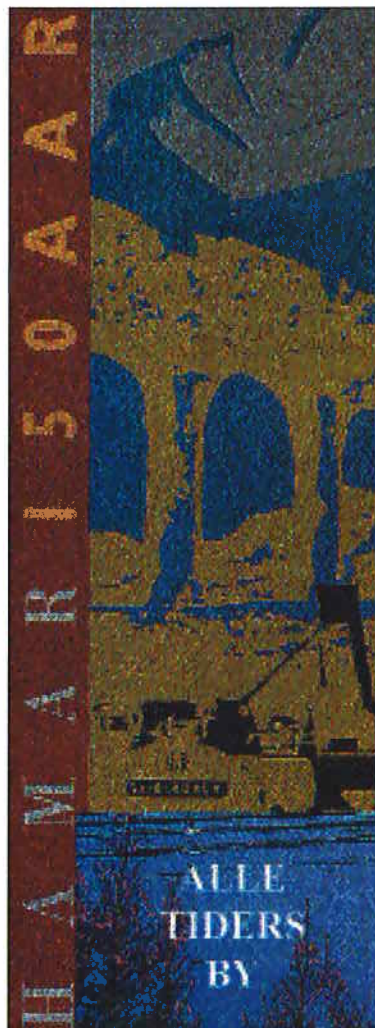
Gystad Næringspark
Myrvegen 77, 2050 Jessheim
Tlf.: 63 97 99 15
E-mail: abasarne@online.no

Fenstad Bygg AS

Elektrovn. 5, 2050 Jessheim - Tlf.: 63 94 87 60
Sentrumsgården, 2150 Årnes - Tlf.: 63 90 07 90

E-mail: salg@fenstadbygg.no

MESTERHUS



HAMAR REGIONEN

ET DEILIG STED Å LEVE !

50

**BEHAGELIGE
MINUTTER MED TOG
TIL GARDERMOEN**

Boliger og tomter, skoler og utdanning, kultur og fritid
Ring oss for nærmere informasjon:

Hamar 62 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

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

ROGER HANDELAND Arb. 51 65 93 19
Rodamyrkroken 14, 4056 TANANGER Priv. 51 69 60 66
Mobil 95 25 93 75
E-mail rhandel@online.no

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
E-mail bjorn.kyrre.larsen@c2i.net

Tekn. sekretær:

TERJE RADING Arb.
Fredlundvn. 10, 5073 Bergen Priv. 55 28 30 86
E-mail terje.rading@sas.no

Kasserer:

ARNSTEIN MJELDE Arb. 55 99 82 79
Braathens Bergen Priv. 55 98 18 10
Bråttet 113, 5152 BØNES 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
Fax 64 81 66 88
E-mail 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

NFO avd. SAS Commuter

Pb. 125, 7501 Stjørdal Tlf. 74 80 41 95
E-mail nfosc@online.no

NFO avd. Norwegian Air Shuttle

Pb. 115, 1330 Fornebu Tlf. 95 82 73 10
E-mail nfonas@hotmail.com

Styremedlemmer:

Jim R. Halvorsen	Braathens SVG
Rune Hjelman	Braathens TRD
Bård Arnesen	Braathens OSL
Rune Thuv	SAS OSL
Kai L. Fjeldstad	SAS OSL
Steinar Isaksen	SAS OSL
Rune Ask	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
E-mail heine.richardsen@sas.no

Teknisk Utvalg (TU):

Gunnar Johnsen, Widerøe BOO Arb. 75 51 35 29
Priv. 75 56 24 58
E-mail gunnar.johnsen@wideroe.no

Studieutvalg (SU):

Per Reidar Ramsle, Braathens SVG Arb. 51 65 94 29
Priv. 51 80 22 26
E-mail reramsle@online.no

Støttekasse:

Georg Cvijanovic, OSLTM-O/1 Arb. 64 81 68 88
Priv. 66 78 07 23
E-mail georg.cvijanovic@sas.no

INFO-REDAKSJONEN

Redaktør:	Knut Grønskar, KRS OM
Avd. Braathens:	Jan Stanghelle, BU SVG
Avd. Widerøe:	Evelyn Westvig, WF BOO
Avd. SAS:	Anthony Jacobsen, SAS
Avd. SAS Commuter:	Hans Mortenson, SC TRD
Avd. Norwegian Air Shuttle	Morten Gabrielsen, SVG
Layout, redigering:	Siri R. Grønskar

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 (OSL), eller **helst** til redaktørens hjemmemadresse.

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



Forsidebilde:

«Det umulige tar bare litt lengere tid».

Formannen har ordet

NFO hadde årsmøte i januar hvor vi også hadde valg. Her sa Rolf Dybwad takk for seg som formann og tillitsvalgt i NFO; et verv han har hatt nesten sammenhengende siden 1971. Undertegnede vil med dette takke Rolf for et langt og godt samarbeid (i min verden er det 6-7 år), og for tilliten jeg har fått som nyvalgt formann. Men å si at jeg vil sitte så lenge som Rolf, kan jeg ikke love. Det er heller ikke målet.

Forøvrig kommer det ikke til å skje de store forandringene. NFO er og vil være en organisasjon som er drevet av entusiasme og engasjement, samt interesse for yrket vårt. Dette er vår store styrke. Jeg vet at medlemmene setter pris på dette. Vi er tross alt i umiddelbar nærhet av jobben og problemene. Dette gir oss god føling med arbeidssituasjonen til skiftgående personell og nattarbeid. I utgangspunktet et godt grunnlag for forståelsen av de forskjellige behov.

Våre medlemmer sitter på en dyp kompetanse på flyvedlikehold innen både heavy og line vedlikehold. Denne kompetansen er verdifull for selskapene. Vi selger vår arbeidskraft og kompetanse. Vår kompetanse er gull verdt for flyselskapene.

Saker som opptar NFO stadig mer, er rekrutteringen til flyfaget. Man kjenner problemene fra USA. Dette gjelder oppdeling og outsourcing av selskaper/avdelinger, pulverisering av jobber og ansvar, og ikke minst nedprioritering av opplæring.

I USA førte dette til at ungdommen ikke så noen fremtid i flybransjen. Man måtte jo jobbe nattskift. Skitten på hendene ble man visstnok også. Helgejobbing ble visst også nevnt. IT og olje var mer interessant. (Falcon Crest og Dynastiet hjalp vel til).

I Europa har vi sett de samme problemene i flere år. Flyvedlikeholdet har økt i takt med trafikken (nesten proporsjonalt). Flyselskapene har vært tvunget til å leie inn fremmed arbeidskraft til det flerdobbelte i kostnader. Dette har vært ren brannslukking som har foregått i flere år, og som holder på enda. Andre bransjer setter pris på holdningen til flypersonell. Dette har ført til at vi er attraktiv arbeidskraft, og at vi har en stadig lekkasje av rutinerne personer over i andre yrker.

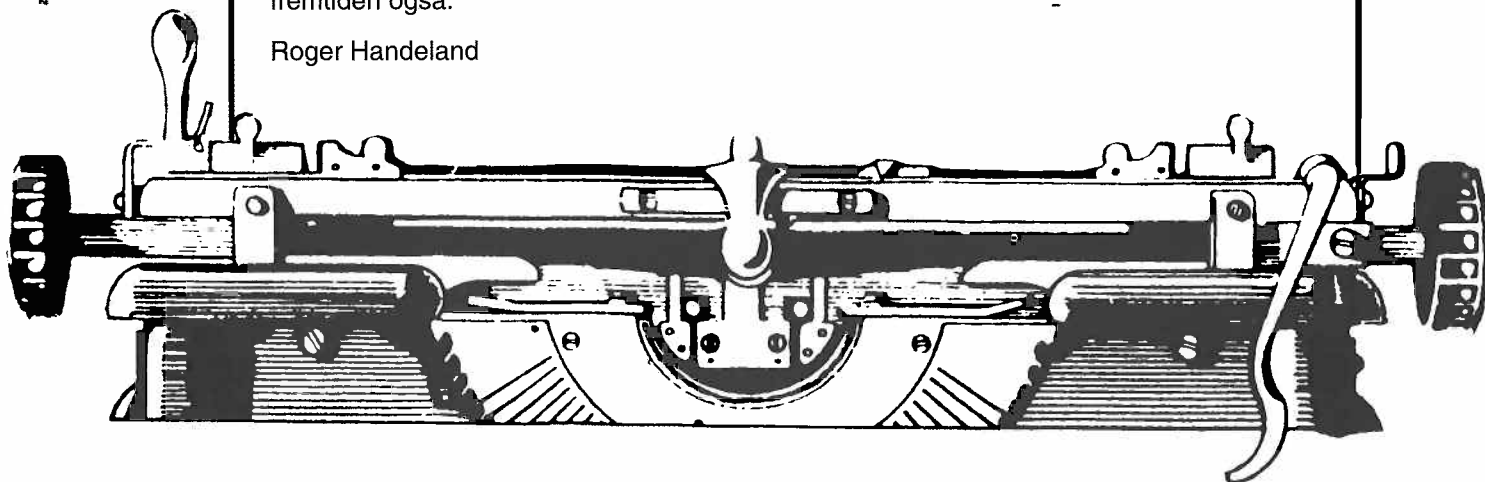
I tillegg har flyselskapene fordelt tekniske arbeidsoppgaver til andre yrkesgrupper med lavere kompetanse og lønn. Dette grunnet mangelen og viljen til å rekruttere fagpersonell. Endringer i skole- og opplæringssystemer (Reform -94) har ført til endrede inntaksregler på skolene som skal utdanne flymekanikere. Dette har igjen ført til at man kanskje ikke rekrutterer de rette? Hvilke karriereplaner har man? Ungdommen i dag vet hva de vill! Dette har nå kommet så langt at ungdom ikke vet at flymekanikeryrket er et fag. De er interessert i å bli flyger og flyvertinne. Vi registrerer at antall søkere til flymekanikerlinjene har gått dramatisk ned de siste årene.

NFO ser i alle fall problemet, og ønsker ikke at de som har valgt vår vei i dag skal angre, og teknikerutdannelsen skal bestå. Dette har vi JAR 66 regelverkets støtte i. Personlig var det godt å se i et tidligere INFO en artikkel fra en tekniker som snakket om ORFLY, og hvem som var interessert i yrket vårt ved opprettelsen av diverse organer.

La oss håpe at NFO, med sin interesse for faget, kan komme i dialog i de rette fora, nettopp for å trygge våre arvtagere, trygge yrke vårt - og ikke minst trygge flysikkerheten.

Jeg ønsker med dette alle medlemmer og NFO lykke til fremover. Jeg vil til slutt få gjenta meg selv. Takk for jobben så langt, Rolf. Du kan nok regne med å få noen oppgaver i fremtiden også.

Roger Handeland



Lederen

Så er nok et representantskapsmøte vel i havn, og et nytt Sentralstyre er blitt valgt. Etter mange år med stort sett gjenvalg av kandidater, ble det i år valgt inn flere nye medlemmer i styre og stell. Blant annet gikk Rolf Dybwad av som formann etter å ha styrt NFO med stø hånd i 12 år. Hans arvtager og ny formann for NFO's Sentralstyre ble Roger Handeland. Også han fra Braathens. Som ny teknisk sekretær ble valgt Terje Rading fra SAS. Han har tidligere vært mangeårig formann i Norsk Helikopteransattes Forbund (NHF). Terje kjenner vi godt, blant annet gjennom vårt felles arbeid i AEI. I tillegg ble det gjort endringer både i valgkomiteén og blant revisorene. Det er vel å ta litt hardt i å kalle det et generasjonsskifte, men det har kommet mye godt nytt blod inn i Sentralstyret. Hyggelig er det å notere seg at det spirer og gror i tillitsmannsapparatet i NFO, og at folk er villige til å stille opp å ofre fritiden sin, til beste for NFO og oss flyteknikere.

Innleie av arbeidskraft er noe vi kjenner godt til i vår bransje. Vi ser de hver dag i hangaren. Innleide mekanikere fra England, Island, Irland osv. Til tider snakkes det mer engelsk enn norsk på kantinen. Arbeidsformidling er i utgangs-punktet en statlig oppgave, hvor Arbeidsmarkedsetaten er myndighetenes verktøy i bestrebelsen på full sysselsetting. Privat arbeidsformidling er kun tillatt i en viss utstrekning. Nytt nå er Blaallid-utvalgets innstilling. Her liberaliseres regelverket og det åpnes opp for utstrakt privat arbeidsformidling og vikarutleie. For oss flyteknikere betyr dette lite. Vi er så vant med innleie at vi ikke kommer til å merke noen forskjell. Eneste blir kanskje at det dukker opp norske byråer som ønsker å leie oss ut i friskift og ferier. Pr. i dag er dette i stor grad monopolisert til England og Irland.

Skoleverket har problemer. Den nye skole-reformen har klart styrket almen-fagene på bekostning av flyfagene. Flyselskapene hadde håpet at elevene skulle komme ut fra flymekanikerlinjene på videregående med JAR Basic License. Slik det er nå mangler det mye på at JAR kravene blir oppfylt. Dermed må flyselskapene skjøte



på med ekstrautdanning og melde elevene opp til test for myndighetene. Da er vi kommet litt kortere enn det vi var før. Skoleverket viser heller ikke noen stor vilje til å tilpasse seg JAR bestemmelsene.

I England har man kommet langt i denne prosessen. Nylig gikk første klasse opp til test for å få JAR Basic License. Testspørsmålene var hentet ut fra JAA's spørsmålsbank. Resultatet var nedslående. Hele 90% strøk. Nå har de engelske luftfartsmyndighetene varslet at de vil gå inn å se nærmere på skolene som utdanner flymekanikere.

Vinteren er på hell, og nok en aviser-sesong har gått over i historien. Det har stort sett gått greit, med et gedigent unntak. En eller annen luring hadde funnet ut at vi skulle bytte ut all gammel og velprøvd aviservæske av type 1 og 2 med en ny type 4 væske. I teorien så det bra ut. Den nye væsken har bedre egenskaper enn de gamle typene. Det tok ikke så lang tid før vi fikk oss en ubehagelig overraskelse. Ved to tilfeller på Gardermoen kom flyene aldri i luften og måtte abortere. Under-søkelser viste at den nye aviservæsken hadde den leie egenskapen at den svillet og ble som gelè. Gelèen la seg mellom stabilizer og høyderor - og hindret utslag på høyderoret. Ikke bra. Vi får takke skjebnen for at dette hendte på Gardermoen hvor vi har lang rullebane. Etter at dette ble oppdaget, måtte vi legge inn en ny kontroll etter hver avising, og med jevne mellomrom åpne opp

og spyle bort gelè fra åpningen mellom høyderor og stabilizer. Dette er en ganske tidkrevende drittjobb, og en jobb som krever flyet i hangar med haledokk. Som om vi ikke hadde nok å stri med fra før! Hva enden på visa blir for tiden vise. Vi har nå levd i 40 år med type 1 og 2 væske, uten noe som helst slags problemer.

Vi har de siste par årene sett en bevegelse i arbeidsmarkedet for Flyteknikere. Flyteknikeren er ikke lenger så lojal mot arbeidsgiver og flytter lettere over til konkurrerende selskap. SAS er i ekspansjon og skal ansette 65 nye teknikere/fagarbeidere i år. I tillegg kan det bli aktuelt å ansette 50 mann til, da jobbvolumet for i år plutselig ble oppjustert med 100.000 arbeidstimer, bare for Oslo basen. Det er over 150 kvalifiserte søkere i bunken. Verdt å merke seg er at samtlige flyteknikere i SAS Commuter, ni mann, har søkt jobb i SAS. Dermed kan SAS Commuter bli stående uten teknikere i Norge. Det sies også at bunken av søknader i fra Braathens teknikere er rimelig høy. At det blir konkurranse om arbeidskraften passer jo oss bra. Vil selskapene holde på den kvalifiserte arbeidskraften sin, så må forholdene legges til rette både økonomisk og sosialt.

Knut Grønscar
Red.

NFO Representantskapsmøtet 2001

Trondheim 26. - 28. januar.

Så var det tid for å gjøre opp status for det første året i det nye årtusen. 42 delegater hadde funnet veien til Lilletorget Møtesenter og NFO's Representantskapsmøte i Trondheim 26. til 28. januar. Det var SAS Commuter med Tom Aakervik i spissen som sto for arrangementet.

Tariff-2000

Det var en lang agenda vi skulle igjennom. Fjoråret ble et meget aktivt år for NFO Sentralt. Tariffforhandlingene var vanskelige. Først et utall av møter. Deretter stemte medlemmene ned det anbefalte forslaget. Nye runder og til slutt enighet. Dette resulterte også i en kraftig sprekke på budsjettet til Tariffkomiteén. Forhandlingsresultatet ble derimot bra til slutt, og tariffkomiteén gjorde et godt stykke arbeid.

Nytt liv i Studie Utvalget

I fjor ble det på nytt blåst liv i Studie Utvalget (SU). Du lurar kanskje på hva trekket på kr 14,- på lønnslippen din merket O/U fond NHO/LO er for noe? Det er midler vi betaler inn til et fond som skal gå til opplæring av tillitsvalgte. Arbeidsgiveren betaler også inn en pen slump til dette fondet. Per Ramslie fra Braathens tok over som formann i denne komiteén, etter at den sittende formannen ble løst fra vervet. Dermed ble det fart i sakene, og kursprogrammet for tillitsvalgte i NFO er allerede utarbeidet og det første kurset i år avholdt.

Teknisk Utvalg (TU)



Engasjerte delegater på årets Representantskapsmøte..

Det har som vanlig vært stor aktivitet i TU. Møter har vært avholdt med Luftfartstilsynet både i Norge, Sverige og Danmark. TU har også tatt initiativ til en felles samling for alle flytekniker-organisasjonene i Norden. Det har ennå ikke lyktes å finne en dato som har passet for alle. TU står foran store utfordringer i forbindelse med de nye JAR bestemmelsene og nye personalkategorier og sertifikattyper. Flyselskapene vil helst bruke ukvalifisert arbeidskraft i så stor utstrekning som mulig. Det er billig og krever liten opplæring. Myndighetene sier ja og amen. Spesielt STK godkjenner det meste. Vi er svært bekymret over den utviklingen vi ser.

10 år som INFO red.

INFO-redaktøren kunngjorde at dette ble det siste året han sitter som redaktør. Da har han holdt på som INFO redaktør i 10 år. INFO red. er på jakt etter en medhjelper som på sikt kan ta over redaktørjobben. Det er tidkrevende å få samlet inn nok stoff til hvert nummer. Spesielt har det vært vanskelig å få inn stoff fra enkelte avdelingene.

Lønnsutviklingen

Lønnsutviklingen på NFO området har i perioden 1999-2000 vært på 5,03%. Lønnsutviklingen varierer en del fra selskap til selskap. Arbeidsgiverne har signalisert at de ønsker et samarbeid med NFO for å gå igjennom lønnsbildet på NFO området, samt foreslå justeringer basert på ansvar og kompetanse. Vi er enda ikke i mål med den endelige lønsplasseringen

av den nye A-mannen. Vi fikk inn et tillegg på denne nye kategorien, men tillegget må justeres opp ved neste korsvei. Tariff Komiteén (TK) og Teknisk Utvalg (TU), skal i tiden fremover samkjøre seg og stå ut kursen til det beste for oss flyteknikere. Det er et skrikende behov for opplysning blant medlemmene rundt A-mannen. En mager trøst er at arbeidsgiverne er rimelig blanke her de også.

To nye feriedager kommer i år med ytterligere to neste år.



Tom Aakervik fra SAS Commuter sto som arrangør av årets Representantskapsmøte

ORFLY

NFO har blitt nektet plass i Opplæringsrådet for Flyindustrien (ORFLY). I det siste har arbeidet i ORFLY ligget nede. Det kommer til å bli foretatt en del endringer i representasjonen i ORFLY fremover. Håpet er at vi kan komme inn slik flertallet i ORFLY faktisk ønsker. Det er LO som sitter representert her med en lagerarbeider og en bilmekaniker, og som sperrer NFO ute.

Regnskap og budsjett

Det ble en del diskusjon rundt regnskap og budsjett. Sekretariatet hadde allerede trukket forslaget om kontingentheving. Styret

trukket forslaget om kontingentheving. Styret ønsket heller å se igjennom mulige poster hvor det kunne kuttes i kostnadene. Dette ble gjort og gikk blant annet utover AEI kontoen. AEI's Annual Congress i St. Petersburg ble rådyr. Det er enighet om å redusere antall deltagere på disse kongressene, samt å la AEI betale for de norske styre- og utvalgsrepresentantene. Budsjettet for 2001 ble gjort opp med et lite overskudd. Alle avdelingene med unntak av Braathens, har økt antall medlemmer i året som har gått.

På kvelden var det festmiddag på gamle Monte Cristo. Rolf Dybwad ble som seg hør og bør takket for sin innsats for NFO gjennom 31 år; de siste 12 årene som formann. Han fikk også overrakt et reinsdyrhorn han hadde ønsket seg. Det skulle



Kjell Paulsen overrakte blomster og takket Rolf Dybwad for innsatsen for NFO gjennom mange år.

monteres over døren til svigersønnen i Marokko. INFO red. ble svært overrasket da han fikk tildelt NFO sin hederspris, NFO-klossen, for sitt arbeid som INFO redaktør gjennom snart 10 år. NFO klossen har allerede inntatt hedersplassen på peishylla. Det var en hyggelig gest å få.

Uavhengige Fagforeningers Forum (UFF)

På søndag var vi så heldige å få Johan Petter Andresen fra UFF til å holde et foredrag, og å gi oss en orientering om arbeidet i UFF. Foreningen ble stiftet i 1995. Da gikk 15 forbund med til sammen 51.000 medlemmer sammen og dannet UFF. NFO har vært med helt fra starten. Bakgrunnen

for at UFF ble startet, var trusselen om endringer i Arbeidsrettsloven gjennom Arbeidsrettsrådets innstilling som kom i 1996. Hvis LO ledelsen og NHO hadde fått gjennomslag for sine forslag i innstillingen, hadde store deler av fagbevegelsen i Norge bare kunnet legge ned. Man ville uansett ha vært tatt fra all forhandlingsrett. Slik gikk det heldigvis ikke

NHO, Myndighetene og deler av LO ønsker fremdeles å begrense forhandlingsretten for de mindre fagforeningene. Målsettingen til NHO er å redusere antall tariffavtaler i Norge til 10. I NHO's øyne er det bedre med få og store konflikter, enn med mange små. NHO ønsker å desentralisere forhandlingene. Dvs. de ønsker at forhandlingene skal skje ute i bedriften. Haken ved dette er at NHO kun vil forhandle med en fagforening og deretter gjøre resultatet gjeldene for alle.

I desember 1998 bestemte Regjeringens Kontaktutvalg med representanter for YS-AF-LO og NHO at det skulle settes ned fire utvalg. Det var Arntsen utvalget, Holden utvalget, Stabel utvalget og Kolbjørnsen utvalget. Alle hadde de det til felles at de skulle utarbeide nye retningslinjer rundt lønnsforhandlinger, med mål å redusere lønnsveksten for vanlige lønsmottakere.

Uansett om landet og industrien går bra, så blir de vanlige lønsmottakerne i Norge møtt med krav om lønnsmoderasjon. Når Norge går godt må vi vise moderasjon for

ikke å overopphete økonomien. Når Norge går dårlig må vi vise moderasjon for å bedre konkurranseevnen. Bedriftsledere bevilger seg selv bonusordninger og opsjonsavtaler andre bare kan drømme om. Eierne tar ut utbytte så det holder uansett.

1. april skal Stabel utvalget legge frem sin innstilling. Allerede nå har det lekket ut mye om hva innstillingen vil gå på. Her står kobling av avstemninger sentralt. Vesle NFO kan bli koblet mot store Fellesforbundet. Våre stemmer teller da lite. I realiteten er det som å bli fratatt forhandlingsretten. Dette kan vi i NFO en del om, da vi i tidligere tider konstant ble koblet. I dag er slik kobling ikke tillatt. Det har også lekket ut at 5 forbundsledere i LO går mot forslaget. Det samme gjør YS. Mye tyder på at Stabel innstillingen vil havne der de andre utvalgenes innstillinger har havnet. I en mørk skuff. Noe enstemmig innstilling blir det i alle fall ikke.

Siden 1953 har vi hatt 100 tvungne lønnsnemder i Norge. Bruk av tvungen lønnsnemd strider imot menneskerettighetene. Norge har ved flere anledninger fått refs og blitt kritisert for misbruk av tvungen lønnsnemd. NFO er aktivt med i styret i UFF. Vi går en spennende tid i møte og vil komme tilbake med mer informasjon når Stabel utvalgets innstilling har blitt offentliggjort. Johan Petter Andersen fikk velfortjent applaus for sitt gode innlegg og for sin store innsats i UFF.



INFO redaktør Knut Grønscar mottok NFO sin hederspris NFO-Klossen.



Johan Petter Andresen fra UFF

Valg

Etter at valgkomitéen nå i flere år har hatt en lett jobb med stort sett gjenvalg, var året kommet hvor det måtte jobbes for å få på plass et godt nytt styre. Ny formann og ny teknisk sekretær skulle på plass. I tillegg var det nye poster som skulle besettes både i valgkomitéen og blant revisorene. Valgkomitéens innstilling ble fulgt til punkt og prikke. Valget gikk som vanlig raskt unna. Rolf Dybwad overrakte stafett-pinnen i form av NFO sin mobiltelefon til Roger Handeland. Ny teknisk sekretær ble Terje Rading. Han har solid erfaring fra foreningslivet etter å ha sittet i flere år som formann i Norsk helikopteransattes Forening (NHF). Det er i alle fall INFO-redaktørens oppfatning at vi har fått snekret sammen et meget godt styre.

Summa summarum: For NFO var år 2000 preget av et meget høyt aktivitetsnivå. Selv om vi ikke regner med like mye tid til tariffen i år, så er det mange oppgaver som står og venter. Det er ikke noen fare for at våre tillitsvalgte ikke skal få nok å gjøre. Spesielt når det gjelder tilpasningen til de nye JAR bestemmelsene, er det mange skjær i sjøen. Evaluering og lønns plassering av flyteknikeren kontra de nye personellkategoriene som kommer i JAR, blir litt av en nøtt. Dumping av kompetansekravene for å kunne utføre flyvedlikehold likeså. År 2000 var rimelig turbulent. År 2001 ser ikke ut til å bli noe roligere.

Knut Grønscar

Rolf Dybwad. En legende takker av!

I år er det 31 år siden Rolf Dybwad første gang ble valgt som tillitsmann i NFO. Den gang som tillitsmann for SAS teknikerne i Nord Norge. I 1976 meldte Rolf transfer til Braathens og har siden hatt sin arbeidsplass hos Braathens på Værnes.

Rolf markerte seg raskt som en saklig og effektiv tillitsvalg og steg raskt i gradene; først noen år som INFO redaktør, deretter ble han valgt inn som nestformann i tre år. I 1989 overtok Rolf formannsklubba. Formannsvervet har han hatt helt frem til i dag. Når Rolf nå takker av etter å ha vært tillitsvalgt og i NFO's tjeneste i 31 år, så er det en legende som takker av. Vi andre har mye å takke Rolf for. Rolf sitt navn står meislet inn i NFO's historie. Uten hans innsats ville NFO ikke ha vært der vi er i dag. Hvor mange tusen fritimer Rolf har brukt på NFO er ukjent. Men mange er det. INFO har tatt et lite historisk tilbakeblikk, og benytter sjansen til et lite intervju med Rolf.

Født når og hvor?
Januar 1945 i Trondheim.

Hvor har du bodd opp igjennom?
Jeg vokste opp på Steinkjer. Deretter Kjevik og Bodø i Forsvaret, til jeg begynte i SAS og bodde et par år i Bærum og Asker. Deretter ble jeg tvangsflyttet til Bodø. Kjempeflott, hadde små unger og trivdes særdeles godt med nordlendinger over alt. Så flyttet jeg tilbake til Stjørdal i 1976, (Trøndere er utrolig mye tregere enn

nordlendingene) og her blir jeg forhåpentligvis boende til jeg går av med pensjon.

Hvordan har familien tatt det at du har brukt så mye fritid på NFO?

Fint, og hu mor lurte jo på hva jeg nå skal ta meg til. Hun ser ikke for seg en sånn hjemmets mann, som tilsier vedlikehold av hus og biler. De jeg har jobbet sammen med (samme skift) har ikke klaget en eneste gang i alle disse år. Dette har jeg opplevd svært positivt. Uten denne støtten ville det vært veldig vanskelig å være formann for NFO.

Hva var det som fikk deg til å begynne på flymekanikerutdannelsen?

Det var faktisk en tilfeldig annonse fra Kjevik som jeg kom over mens jeg lå på ryggen under en bil da jeg gikk på bilmekanikerlinjen på Yrkesskolen - og det rant iskaldt smeltevann i hodet på meg hele tiden. (Kan nevne at jeg var Elevrådsformann mens jeg gikk der).

I hvilket år tok du fagbrev?

Jeg husker ikke akkurat året uten å lete gjennom masse papirer, men det som kanskje var litt spesielt, var at jeg hadde sertifikat både på Convair og DC-9 før jeg tok



Avtroppende NFO-formann Rolf Dybwad

ut fagbrevet. Som en kuriositet kan jeg jo nevne at jeg holdt på å stryke på fagprøven. Det hadde seg slik at en skulle lage en klinkeprøve med innfelling av plate inni en annen plate, samt lage noe lasker for å få dette sammen. Da jeg hadde gjort mitt beste og sensor, som for øvrig het Bakke (for de som husker så langt tilbake), tok tak i platen og vre eller vrikket litt på den, spratt det jo noen nagler i taket. Dette var ikke helt bra, skjønte jeg etter hvert.

Når og hvor fant dette sted? På Fornebu

Når og hvor fant dette sted?

På Fornebu ved Lærlingenemda i Bærum.

Hvilket år ble du flytekniker?

I 1968.

Hvor og når fikk du jobb i SAS?

I 1966 (etter å ha snakket lenge med Nygård).

Når begynte du i Braathens og hvorfor?

Jeg begynte i Braathens i 1976 (etter en lang samtale med Haaland). Det hadde seg sånn at jeg ble overflødig i SAS i Bodø, og skulle flyttes til Fornebu. Jeg søkte ledig jobb i Braathens i Bodø og fikk den, men tok den ikke. Jeg hadde sterke selskapsbindinger. Men da Braathens ringte og spurte om jeg heller ville begynne på Værnes, så var valget mellom Fornebu og Værnes ikke så vanskelig. Æ villa bli trønder igjæn. Språke e vikti.

Hvilke flytyper har du hatt/har du sertifikat på?

Convair Metropolitan/440, DC9, Se210-Caravelle, F27 Friedship, F28 Fellowship, F-50, og Boeing 737 fra 200 via 4/500 til NG.

Når ble du første gang tillitsvalgt i NFO?
Rundt 1969/1970.

Hvilke verv og når hadde du disse i NFO?

Jeg var tillitsmann i Bodø og tillitsmann for Nord-Norge i SAS i det meste av de 8 årene jeg var i Bodø. Deretter tillitsmann på Værnes i Braathens da jeg begynte der i 1976, og jeg var jevnlig med i styret i noen år. Deretter som sentral INFO-redaktør et par år, så nestformann i NFO i 3 år og formann siden 1989. Det har vært opp- og nedturer. Egentlig ingen store nedturer. Det har vært mye moro hele veien. Det å kunne påvirke har vært en drivkraft, og nedturer har det vært lite av, selv om enkelte ganger har følt at det ikke gikk som bestilt.

Hva har vært din værste opplevelse med NFO?

I siste tariffoppgjør hadde vi en avstemming i Sentralstyret om godkjenning av uravstemming. Der stemte jeg alene mot et samlet Sentralstyre. Det følte ikke særlig godt å vurdere ting på en helt annen måte enn hele Sentralstyret.

Den fineste opplevelsen med NFO?

Det må være ferie i Australia sammen med Gunnar og Arild. At anledningen, når en

først skulle delta i et møte så langt unna hjemmebasen, bød seg slik at det var mulig å ta ferie i samme slengen, var særdeles flott. Jeg hadde det utrolig bra sammen med disse to, samt at det var et nytt og ukjent kontinent, er i ettertid noe som sitter igjen. Jeg skulle gjerne dra dit igjen, men da for mange uker.

Har du noen artige opplevelser fra NFO tiden?

ABE i Spania i Segovia, som ligger noen mil nord for Madrid på høysletten, var en utrolig flott plass å feriere på. Jeg og en av de australske representantene gjorde noen stunt for å få folk til å skjønne hva vi ville at de skulle gjøre. Den australske representanten løp rundt i møtelokalet og løftet hendene til de som hadde stemmesedler.

Har du noen artige opplevelser fra Tarifforhandlingene?

Asbjørn Lien i NAF/NHO kastet brillene og sa med malmfull røst: «Gutter, det står på Fornebu», og det betydde ALVOR.

Har du noen gang angret på at du har vært tillitsvalgt?

Nei, ikke et sekund.

Hva mener du er NFO's styrke og svakhet?

Styrken er at vi er en særdeles homogen gruppe med sertifikater av type I og II. Samt at vi har en formann og et styre som går i kjeledress og kjenner flyteknikerens arbeid på kroppen hver dag. Sies det hopp så hopper alle. At Fellesforbundet har en «hengeavtale» som omhandler det samme, betyr ikke noe særlig så lenge de ikke har

medlemmer. Dette at 100% av teknikerne er organiserte i NFO er viktig og gir oss styrke.

Svakheten er at vi er så få. Det gjør at en nødvendigvis ikke har nok penger til å drive den aktiviteten vi egentlig ønsker, men samtidig pålegger en seg selv en viktig prioritering av bruk av midler. Det ideelle ville vært at en kunne bruke midler til å fange opp de i småselskapene som i dag ikke har en ordentlig tariffavtale, men mer lik ansettelsesavtaler som regulerer bare det arbeidsgiver ønsker å regulere.

En sammenslåing med flyteknikere innenfor helikopterbransjen er noe som kunne vært fornuftig og rasjonelt. Felles interesser er det jo, og egentlig er det noe som skurrer i mine ører med den organisasjonsmodellen en har valgt i helikopterbransjen. Likevel er det sånn at vi har felles forståelse av ikke å kapre medlemmer fra hverandre. Vi kan bare håpe på at vi i en fremtid er EN felles organisasjon for flyteknikere i Norge.

Er det stor forskjell på driften av NFO nå og i «gamle» dager?

Definitivt JA. I den spede barndom var det John Giæver og John Giæver og John Giæver og Christian Christensen som sekretær. Det var enklere drift, men en god begynnelse. Den som virkelig fikk til en fornuftig oppbygging og drift av NFO, var Erik Thronsen, og det er ikke annet enn en videreføring av den organisasjonsoppbygging han gjennomførte, som preger driften av NFO i dag. Etter min vurdering, er det Erik som skal ha mye av æren for at vi er kommet dit vi er i dag.



Siste års sekretariat.

Tanker om NFO sin videre drift?

Nei, det blir sånn syvende far i huset, så der holder jeg meg beskjedent tilbake. Hva har arbeidet i NFO gitt deg som person? Når jeg tenker på hva NFO har betydd for meg, så blir det alle erfaringene, de trivelige menneskene og fellesskapet som har gitt meg mest. Det ville være helt feil å angre. Det har jo beriket livet mitt i mange år. De brytninger som har vært er noe jeg har lært mye av, og som jeg kan ta med meg videre i livet.

Ser du noen trusler for NFO videre fremover?

Ja, jeg ser at vi som er en liten gruppe mennesker med et unikt fellesskap ikke får lov til å ha det slik. Diverse utvalg og utredninger pågår pr. i dag, og intensjonene går definitivt ikke i vår favør.

Har du hatt tid til hobbyer oppi alt dette?

Joda, jeg spiller saksofon i Halsen Musikkforening. Der har jeg vært siden 1976, så en kan si at jeg har deltatt i aktiviteter utover NFO. Og det å spille er ikke bare gode venner og godt fellesskap, men gode følelser inni seg - særlig når en får det til. (Helt enig red. anm.) Opp i dette har jeg også vært politisk aktiv en periode her på Stjørdal. Var vel et par år formann i lokallaget til SV. I tillegg til 4 år i Kulturstyret, satt jeg 8 år i Kom-munestyret og delvis i Formannskapet. Det var perioder hvor det var vanskelig å få kabalen til å gå opp, for å si det mildt.

Hva skal du gjøre med all fritiden din nå?

Det blir et tankekors dette. Jeg vil ikke legge skjul på at det i en tidlig fase føles tomt og uvirkelig. Men jeg tror nok at det vil strømme på med andre ting ut over året,

som jeg kan bruke fritiden min på.

Blir år 2001 bare et karensår, før du kommer aktivt tilbake til NFO igjen?

Jeg sier ofte at slike ting er det bare vår Herre som kan se. Hva fremtiden bringer er det ikke gitt meg å spå, men per i dag følger jeg fortsatt så mye for NFO at det må da være et eller annet jeg kan brukes til; om ikke annet å systematisere og rydde litt på kontoret eller være litt «vaktmester». Eller det kan bli ingenting. Time will show.

Vi takker Rolf for intervjuet og håper at NFO også videre fremover kan få dra nytte av Rolfs ekspertise. Som kjent sitter INFO red. i valgkomiteén!

Knut G.

NFO-tillitsmannskurs 5.2 - 7.2.2001

Vi møttes mandag kveld, fikk en del info fra vår kursleder Per Ramsli, og spiste så en bedre middag. Selv om det ikke var møte i den forstand på kvelden, fikk vi knyttet forbindelser på tvers av alle selskapene, og alle var representert. Slik «meningsutveksling» er, i alle fall synes jeg det, svært nyttig til tross for at den ikke er direkte målbar.

Vi startet neste dag, i det som er rett tid for skiftarbeidene B-mennesker, med Knut Grønskars foredrag om NFO's historie. Jeg tar med litt kort derfra, for de som måtte være interessert.

Samling 1.12.38 AFF (autoriserte flymekanikerers forening). Samarbeid med LO 1946. Prøvde å bli med i ruteflyforeningen 1948 (maskinister ble med) med heller dårlig resultat. Så lå aktiviteten heller lavt til i 1969, da det etter et heller fuktig møte (det sies de drakk opp kassa, og så startet møtet) ble besluttet å få daværende AFF opp og stå igjen som forening. På 1960-tallet lå vi under «Jern og Metall», og opplevde vel at vi ikke hadde reell forhandlingsrett, hvor avstemmingsresultatene ble koblet med andre foreninger. Men vi fikk i alle fall egen avtale med daværende NAF, nå NHO i 1972. Og i 1977 ble navnet endret fra AFF til dagens NFO. I 1979 ble vi med i YS, men gikk ut igjen i 1981, på grunn av fare for å miste vår hardt tilkjempede hovedavtale. Vi lærte vel egentlig at vi var best tjent med å stå for oss selv.

Nå har igjen dette blitt aktuelt. Faren for å bli «utradert» er definitivt tilstede, hvis Stabell-utvalgets innstilling om at enhver forening må ha mer enn 100.000 medlem-

mer for å få forhandlingsrett, skulle bli vedtatt. Vi er nå med i UFF (uavhengige fagforeningers forbund) som jobber mot denne saken.

Andre del av dagen holdt Kjell Paulsen foredrag om NFO's vedtekter, der han brukte «Svartboka» som mal for undervisningen. Det vil bli for mye å gå inn på her hva vi lærte, da det vil bli å referere til hele permen vår (for den har vel alle lest uansett?). Neida, dette var interessant, for selv om undertegnede har vært tillitsmann i to år nå, var det mye å lære her, ikke minst om oppbygging av boka og avtalene, samt hvordan gangen i forhandlinger er.

Neste morgen, til B-mennesketid igjen, startet Rolf Dybwad der Kjell Paulsen slapp, men nå var temaet forhandlingsteknikk. Foredraget var både godt og engasjerende, ikke minst var vi engasjert selv, og det viser vel at lønn og avtaler er noe av det som opptar oss mest. Dette gikk selv-

følgelig ut over oppsatt tid, noe som nesten var en selvfølge da det kun var satt av 1,5 time til dette.

Siste del av dagen var viet til «Human Factors» av Heine Richardsen. Han kjørte et kurs med et meget bra kurshefte, meget lærerikt, som jeg personlig synes at alle teknikere med CRS-rettigheter, samt alle nærmeste overordnede burde ha. Å gå nærmere inn på detaljer blir for langt, men «Human Factors» er kommet på dagsorden; det er bra.

I sum var dette et meget godt kurs, der man også fikk diskutert mye på tvers av selskapene. Eneste minus var at forhandlingsteknikkdelen burde vært lengre.

Rune Hjelmen
Braathens Værnes



Engasjerte deltakere på tillitsmannskurs.

Sola konferansen 2000



I uke 46 gikk Sola konferansen av stabelen seks måneder forsinket, som et resultat av kanselleringen i mai. Som kjent ble arrangementet avlyst på grunn av streiken i hotellbransjen i våres. Dette medførte at en del av foredragsholderne ikke kunne stille på denne "novemberseansen". Til gjengjeld fikk vi Evangelos Demosthenous fra Aircraft Engineers International (AEI) til å stille. Han kommer fra en organisasjon kalt ASISEKA på Kypros, og holdt foredrag om Human Factors innen flyvedlikehold. Som formann i teknisk komite i AEI ble jeg bedt om å formidle denne kontakten. Jeg var for øvrig den eneste som stilte for NFO; de som var påmeldt til konferansen i mai hadde ikke anledning til å stille i denne omgang.

Sola konferansen år 2000 besto av den vanlige blandingen av foredrag om politikk, forskning, myndigheter, luftfartsproblematikk, Nordsjøen, diverse fagkunnskap, samt kommersielle innslag.

Dette var første gang jeg var til stede på den sosiale "Get together"-kvelden på mandagen før selve konferansen startet; et slags veteranreff. Dette opplevde jeg som både kjekt og nyttig. Vi fikk blant annet se svart/hvitt filmer fra 2. verdenskrig, luftangrep på konvoier som skjulte seg i norske fjorder o.l. Spennende! Deretter fortalte direktøren for luftfartsmuseet i Bodø, Kjell Lutnes, om en av luftfartens pionerer, Geo Chaves. Han presterte bl.a. å fly over Alpe i 1910 i 2500 m høyde med en Bleriot, men omkom under landingsforsøket. Meget interessant. Etterpå var det tidligere Braathens kaptein Carl Ludvig Larsen sin tur. Han beskrev sin flygerkarriere ved hjelp av overhead og smalfilm. Han var flyger under 2. verdenskrig og deltok blant annet i raid over Nürnberg, hvor flere av crewet omkom, og han viste en film fra et tokt til Berlin som også var veldig spennende. Han gjennomførte 37 tokt, og på turen til Berlin ble flyet hans så alvorlig skadet at det måtte skrotes.

Kl. 21:30 var det tid for litt kveldsmat, og jeg delte bord med flere pensjonister fra Braathens. De var spesielt invitert for kvelden.

Dag 1

Ordføreren i Sola kommune åpnet dagen ved å fortelle litt om et forbedret veinett som gjør flyplassen lettere tilgjengelig. Så overtok Tor Helge Strand, formann i komiteen for Sola konferansen. Han kunne informere om at de i år ikke hadde funnet en kandidat til "Sikkerhetsprisen", som er blitt utdelt 7 ganger.

Rammebetingelser for norsk luftfart

Oddvar Nilsen, som er leder for Samferdselskomiteen, tok for seg dette emnet. Han priste luftfarten for den innsatsen som er blitt gjort for sikkerheten. Han mente at andre sektorer innen transport (tog og skipsfart) hadde noe å lære her. Det er kommet forslag om å omforme LV til et aksjeselskap. Han mente at dette var det mest amatørmessige han hadde sett. Videre sa han at da de åpnet Gardermoen flyplass ble det behov for å finne en annen styringsform for LV, og at den statlige formen ikke lenger er ideell. Dessverre ble forslaget nedstemt, og nå må Staten finne andre løsninger på å styre LV som er mer fremtidsrettet, og som ivaretar den økonomiske utviklingen av flyplassen og luftfarten generelt.

Avgiftsnivået i Norge ble også nevnt. Det er på 31,1 %. Han vil jobbe for at dette blir tilpasset det internasjonale nivået, som ligger på 15-20 %. De store flyavgiftene har ikke resultert i at passasjerene velger tog-

transport.

Luftfartsverkets (LV) ansvar og rammebetingelser

Erlend Rian, styreleder i LV, informerte om at den finansielle situasjonen i LV har forverret seg betydelig. Dette skyldes at LV ikke får gleden av avgiftene som luftfarten pålegges direkte; de havner i statskassen. Reservefondet er også nesten brukt opp. LV må finne andre måter å øke inntektene fra flyplassen på. Staten har fått 500 milliarder kroner i avkastning fra LV i perioden 1997 til 2000. Hvis LV skal kunne drives effektivt, må de få tilført mer av disse midlene.

Luftfartens konkurransevilkår

Adm. dir. Per Arne Watle fortsatte med luftfartens konkurransevilkår. Han mente at da fri konkurranse ble innført 1. april 1994, skulle det skjedd på like vilkår. Dette ble imidlertid vedtatt av regjeringen. Virkeligheten er annerledes, og her spiller alle avgiftene en viktig rolle. Avgiftskningen fra 1994 til 2001 er på 270 %!

Bladet for flyging og luftfart

FLYNNYTT

Med vennlig hilsen,

email: flynytt@nak.no
Motorflyseksjonen / Norsk Aero Klubb



økningen fra 1994 til 2001 er på 270 %! For å få gjenopprettet like vilkår, må avgiftene ned med 1,5 milliarder kroner, og dette kan gjøres over en 5-års periode.

Så fulgte en kort paneldebatt.

Chaotic Airspace - Time and Money lost

George A. Paulsen, direktør i Safety, Airspace, Airports & Information Services, holdt et innlegg om hvilke organisasjoner som styrer luftrommet over Europa; det dreier seg om litt over 30 forskjellige enheter og involverer 37 land. Flytrafikken har de siste 10 årene hatt en økning på 45 %, og dette krever endringer i luftledene. Redusert vertikal separasjon er en mulighet; dette kan øke kapasiteten med 20 %. Et annet alternativ er å automatisere kommunikasjonen mellom fly og bakken. Dette kan gjøres ved digitale signaler som blir presentert som beskjeder på en skjerm foran pilotene. Satellitt navigasjon er også et alternativ. Den gjør det mulig å fly direkte fra A til B, isteden for å benytte luftkorridorer. Nye løsninger presser seg frem.

Kostbar strategisk luftkamp uten vin- ner?

Så overtok Frode Steen ordet. Han er seniorforsker/1. amanuensis ved Norges Handelshøyskole/SNF, og har forsket på konkurranseforhold for perioden 1994 til 2000. Han konkluderte med at konkurran- sen går på kapasitet, avgangstider og pris.

Lars Lindgren kunne fortelle at SAS takler denne konkurransen blant annet ved å skape et globalt trafikksystem med partnere i Star Alliance, og lokalt gjennom Well Connected Partners. Når man velger partnere er det viktig å auditere dem på forhånd, og å gjenta dette annethvert år. Dette for å gi sikkerhet til alle parter.

Adm. dir Arne Jensen i Braathens beskrev hvordan konkurransesituasjonen har utviklet seg sett fra deres ståsted. Etter ham tok Adm. dir Nils Sundberg i Sun Air of Scandinavia ordet.

Så var det igjen tid for paneldebatt. Det fremkom spørsmål om hvorfor Braathens ikke lenger er aktiv på det svenske markedet. Adm. dir. Arne Jensen svarte at konkurransen med SAS på ruten mellom Stavanger og Stockholm var en kjempestor feilsatsing. Problemet var at SAS her var en meget sterk og godt etablert konkurrent. Denne situasjonen hadde de problemer med å møte. Det var som å utfordre Mike Tysen uten å ha trent på forhånd. Kjøp av Malmø Aviation var også en feilsatsing. Her fikk de ingen synergi-effekt.

Allianser og flysikkerhet

Flykaptein Otto Lagarhus innledet dette temaet, og mente at holdninger til flysikkerheten begynner på ledernivået i flyselskapene. Videre påpekte han at det er store kulturforskjeller på dette området innen alliansene, og dette gir seg forskjellige utslag.

Luftfarten i et sårbart samfunn

Professor Jan Hovden fra Norsk Teknisk Naturvitenskapelig Universitet holdt foredrag om Sårbarhetsutvalget, som ledes av Kåre Willoch. Dette utvalget har kommet med anbefalinger for transportsikkerheten, ikke bare i luftfarten, men generelt i Norge. Han trakk frem ting som var spesielt interessant for luftfarten. Utvalget har arbeidet frem et forslag som handler om å samle sikkerhet og beredskap i et departement, med uavhengige tilsyns-etater.

Dag 2

Human Factor in Aircraft Maintenance

Evangelos Demosthenous, som er koordinator for Human Factor i AEI, talte om hvorfor Human Factor (HF) er så viktig, og hvordan HF bør introduseres i et flyselskap. Han tok for seg et eksempel hvor en flytekniker hadde utført en kabintrykktest, som hadde resultert i eksplosjon av skroget. Da de senere analyserte denne ulykken ved bruk av HF-prinsipper, viste det seg at den skyldtes forskjellige faktorer som gikk helt opp til ledernivået. Typiske reaksjoner som man kan forvente fra de ansvarlige i et slik tilfelle er: *Dette skjer ikke oss.*

Det finnes ingen lov eller regler som omhandler HF.

Vi har nok av programmer som sikrer kvaliteten; det er tungvint å starte opp med enda et nytt program.

Vi har sett andre HF opplæringsprogrammer. Disse er i henhold til lover og regler, men effektiviteten man kan oppnå ble imidlertid ikke kommentert.

Human Factor er kun av interesse for linjepersonell med "hands on"-aktiviteter. Det er de som gjør disse forferdelige feilene. Med de finansielle restriksjonene som finnes, er det vanskelig å overbevise styret i organisasjonene om at midler må settes av til arbeidet med Human Factor.

Han gjennomgikk hvilke tiltak som burde gjennomføres for å eliminere de feilene som var blitt gjort i selskapet, og som førte til ovennevnte ulykke. Han mente at en effektiv opplæring ved bruk av HF-programmet vil bidra til å forhindre, evt. redusere lignende hendelser. Å investere i Human Factor er en god investering som man kan tjene penger på. Evangelos Demosthenous gikk også litt inn på hva JAA arbeider med på HF-området.

Til slutt fortalte han litt om hva AEI står for og hvilke saker de arbeider med, samt litt om medlemslandene.

Flysikkerhet: Tilsyn og forebyggende arbeid, ulykkesetterforskning

Luftfartsdirektør Per Arne Skogstad sa litt om den nye LT-organiseringen og deres satsningsområde. Han ga litt historikk rundt Luftfartsverket, og om hvordan LT var blitt skilt ut fra LV. Deretter beskrev han organiseringen av LT, som har tre tilsynsavdelinger, en juridisk avdeling, administrerende avdeling, det skandinaviske tilsynskontor (STK), Legememnda for flygere, samt stabsfunksjoner. LTs oppgave er å forhindre ulykker i sivil luftfart. Resten av foredraget dreide seg om hvordan dette gjøres i praksis.

om hvordan dette gjøres i praksis.

Menneskelige faktorer bak alle flyulykker

Kaptein Tore Hultgren fra Havarikom-misjonen for sivil luftfart var neste mann ut. Han sa at går man langt tilbake i organisasjonene og flyindustrien, vil man finne at alle ulykker kan tilbakeføres til en eller annen form for menneskelige svikt. Media liker godt å fokusere på dette, eller eventuelt teknisk svik, når flyulykker inntreffer. Han presiserte at Havarikom-misjonen for sivil luftfart jobber for å forhindre at slike ulykker skal skje igjen. Dette er hele formålet med ulykkesundersøkelsen; ikke å fordele ansvar og skyld. Et annet viktig prinsipp de jobber etter er å ikke gjøre seg opp en mening om havariårsaken tidlig i prosessen, men holde alle muligheter åpne så lenge det er nødvendig. Forholdet til media ble også belyst. Ulykkeskomiteen har ingen mulighet til å pålegge korrigerende tiltak. De kommer kun med anbefalinger til myndighetene, som igjen utarbeider et regelverk. Kommisjonen ønsker også å drive mer med forebyggende arbeid, i form av undersøkelser ved nesten ulykker.

Gal prosedyre eller menneskelig svikt?

Her tok Terje Gorgas, Basesjef i SAS, ordet. Etter hans syn var det kun vulkanutbrudd og jordskjelv som ikke er forårsaket av mennesker. Ulykker, mente han, inntreffer når vanlige mennesker handler på en normal måte i ukjente omgivelser. Han viste oss en statistikk over x antall ulykker fordelt på alle verdensdelene. Her var Afrika den desiderte verstingen og Oceania best i klassen. Pilotene får skylden for de fleste feilene, men han analyserte etterpå hvorfor det er slik. Det ble raskt klart at mange av årsakene ikke var direkte knyttet til pilotene, men lå plassert andre steder i systemet/selskapene. Ulykkesraten ble først redusert gjennom engineering tiltak, så bidro økt trening (flight simulator) til en ytterligere reduksjon. Nå jobber man videre med Human Factor. For fremtiden må det skje noe med kulturen på ledernivået på dette området.

Så var det igjen tid for paneldebatt.

Helikoptervirksomheten på norsk kontinentalsokkel

Dir. Henrik Carlsen, Statoil, etterlyste mer innblanding fra myndighetenes side med hensyn til sikkerheten. Ulykkesstatistikken i Nordsjøen er skremmende, og han belyste flere momenter ved dette. Det ble lagt frem forbedringstiltak fra midten av 80-tallet. Det var stort sett oljeindustrien selv som tok initiativet til dette. Han trakk også frem SINTEFs forskning på dette området, som har bidratt til å redusere ulykkesstatistikken på en positiv måte.



Politiske myndigheters rolle, ansvar og prioriteringer

Statssekretær i Samferdselsdepartementet, Eirin Kristin Sund, redegjorde for departementets syn på sikkerheten, og informerte om hvilke tiltak de har tenkt å sette inn for å bedre flysikkerheten, samt hvilke aktører som skal ta ansvar for dette. Departementet har oppnevnt et utvalg som skal arbeide med sikkerhetsforbedringsmuligheter. Neste skritt er forbedring av sikkerheten rundt navigasjon i Nordsjøen. Nå skal man gå over til satellittnavigasjon. Hallgeir Langeland, Stortingsrepresentant fra SV, ga en politisk forklaring på hvorfor flyindustrien bør ta mer ansvar for sikkerheten selv. Politikerne har svært mye papirer å sette seg inn i, og det er lett å miste innsikten og oversikten. Han mente at fagforeningene bør være mer aktive og jobbe for forbedret sikkerhet.

Utvøende myndigheters ansvar, rolle, prioriteringer og samordning av helikoptersikkerheten

Per-Arne Skogstad, LT, mente at helikoptertransport er best egnet transport-middel for oljeindustrien, og han bekreftet at sikkerheten er blitt betydelig forbedret. Imidlertid ligger den fremdeles et godt stykke bak sikkerhetsnivået i forhold til annen luftfart. Han viste til at ansvaret for sikkerheten er fordelt mellom forskjellige departementer, og innrømmet at dette nok kunne være en uheldig løsning. Et utvalg er blitt nedsatt til å komme med forslag til forbedringer innen helikoptervirksomheten.

Jon Sjølander, divisjonsdirektør i LV, gikk gjennom de forskjellige organene som LV samarbeider med i Nordsjøtransporten. Han belyste komponenter i LVs flysikkerhetsplan, samt de oppgavene de utfører i denne sammenheng. LV vil fortsette med utredninger i forbindelse med etablering

av kontrollert luftrom i Nordsjøen. Det er en del utfordringer i tilknytning til denne oppgaven. Til slutt minnet han om at LV dessverre har begrensede midler til rådighet til alt arbeid som skal utføres.

Siste taler var Gunnar Andersen, som er avdelingsdirektør i Oljedirektoratet. Han ga en kort utredning om hvilke oppgaver de jobber med, og hvilke direktiver de arbeider ut i fra. Virkemidlene de benytter seg av ble også omtalt. Ansvarsforholdet mellom Oljedirektoratet, på den ene siden, og Sjøfartsdirektoratet og luftfartsindustrien, på den andre siden, ble belyst. Her kom det frem at det er nødvendig med bedre avklaring av ansvarsforhold enn det som er tilfellet i dag.

Sola konferansen ble rundet av med en ny paneldebatt innledet av Ketil Karlsen, formann i LOs helikopterutvalg. Han kunne fortelle at utvalget har kommet med en del anbefalinger i forbindelse med sikkerhetsforanstaltninger. Han mente at det ikke blir tatt tilstrekkelig hensyn til kundene innen helikoptertransporten; dette gjaldt både komfort og sikkerhet. Samarbeidet mellom LOs helikopterutvalg og Oljeselskapenes landsforening var nesten fraværende, men situasjonen var blitt noe bedre etter at Oljedirektoratet uttalte seg om saken.

Pieter Doyer
Medlem av NFO Teknisk Utvalg og
formann i AEI Teknisk Komite.





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

Som medlem i Norsk Flyteknikerorganisasjon avd. SAS får du bankens fordelsprogrammer *total*, *KARAT* og *SAGA* til spesialpris!

Fordelsprogrammene gir deg tilgang til DnB Nettbank uten etableringsgebyr eller månedsgebyr. Du betaler p.t. bare rimelige transaksjonspriser. Du kan blant annet:

- utføre bankoppdragene dine hvor du vil og når du vil
- kontrollere saldo og disponibelt beløp på konto
- hente ut oppdatert kontoutskrift
- overføre beløp mellom egne konti
- betale regninger

Programmene er også nøkkelen til gunstige betingelser på **boliglån og billån!** Ta kontakt med våre kunderådgivere på ditt nærmeste DnB kontor eller ring DnB Direkte på 04800. Du kan også kontakte Bedriftsavtaler i Oslo for personlig avtale. Ring Anne Grethe Dahlberg, tlf. 22 48 35 95. Vis til avtalen med NFO avd. SAS - avtale nr 1760.



Den norske Bank

Vi har mulighetene. Du har valget.

NDT-info

Noen ord fra et seminar for nivå 3-personell 7. - 8. november 2000

Sammen med 54 andre seminardeltakere fra 35 forskjellige firma, hadde under-tegnede gleden av å delta på årets samling gjennomført av Norsk Forening for NDT. Med min kompetanse på fagområdet NDI, og erfaring som flytekniker/kontrollør, var det spesielt interessant å høre forelesere som evner å skape debatt i forsamlinger med gode faglige innspill på problemer. For meg var det denne gangen spesielt et tema som fanget min oppmerksomhet, nemlig agendapunktet: Personellsertifisering innen NDT. Her skulle man se på de forskjellige krav til utdanning, teoretisk som praktisk, samt diskutere innholdet i de forskjellige standarder på området.

Meget detaljerte og omfattende krav til den praktiske eksamen ble fremlagt, antall og type objekter under prøver, sammen med problemer som inhabilitet og bedømningsregler. Hovedtrekkene i forslag til krav om endringer var: Et uavhengig sertifiseringsorgan skal gjøre personell-sertifisering på alle nivåer, sertifikat skal utstedes ved bestått eksamen, og krav om en årlig operativ autorisasjon utstedt av bedriften.

Hva med likheten til vårt fagområde? Luftfartstilsynet sertifiserer og bedriften gir CRS-rettighet. En annen argumentasjon som også er interessant å observere, er likheten i syn på fagopplæring for NDT-

personell innen de forskjellige prøvemethoder. På seminaret kom det tydelig frem synspunkter på at var en autorisert innen en NDI-metode, skulle opplæring/fagprøve dekke alle material-typer som metoden var beregnet for. Hva er begrunnelsen for et slikt krav? Jo - hevdet deltaker i salen, fordi en i praksis har sett faren med at person autorisert innen en metode, for et type material, har ment han dermed også kunne utføre inspeksjon på alt annet. Med andre ord; han har manglet faglig «bredde» innen metoden. For meg lyder en slik argumentasjon veldig kjent. Det er nemlig akkurat det samme problemet, og sikkerhetsmessige aspekt, vi i NFO teknisk utvalg har hevdet når det gjelder de nye felleseuropeiske bestemmelser (JAR) og introduksjon av Certifying Staff kategori A. Denne person er også flytekniker sertifisert av Luftfartstilsynet, men tillates å ha en «smalere» utdanning innen faget.

Men hvem skal avgjøre hans begrensning i feilretting på et fly som allerede er en time forsinket i henhold til rutetabell, det er fredag ettermiddag og maskinen står klar for avgang med xxx passasjerer om bord? Andre tanker en gjør seg i forbindelse med samlinger av denne type, er spørsmål som: Hvordan står det til innen-for vår egen næring, på området NDT?



Harald Schjeldrup, leder for NDT avdelingen i SAS Norge.

Hvor mange nivå-3 personer er tilgjengelig, har NDI-personell på alle nivåer i flyselskapene noen form for faglig samarbeide, og ikke minst; er kravet fra tilsynsmyndighet det samme til de forskjellige operatører innen luftfarten?

Med vennlig NDT-hilsen
Gunnar Johnsen



Fullt hus på NDT konferansen.

Spørsmål og svar om driften av NFO

Her kommer noen aktuelle problemstillinger som de tillitsvalgte ofte blir konfrontert med. Vi håper at de nedenforstående spørsmål og svar kan gi en oppklaring. Red. anm.

Hva mener NFO med sitt engasjement i AEI, og hvor mye koster dette?

NFO ble tidlig klar over behovet for å bli med internasjonalt, og da var AEI eneste løsning. Dette har de senere år kostet mye, både av penger og engasjement. Akkurat hvor mye er usikkert, men vi har helt klart oppnådd resultater med hensyn til regler som gjelder sertifikatbestemmelser (JAR 66), driftsbestemmelser (JAR 145) og Operasjonelle krav (JAR OPS), samt Opplæring (JAR 147). Vi har samtidig gjennom dette arbeidet oppnådd en god anseelse i markedet, og håper også at flyselskapene har sett og vil se fordelene av at NFO kjenner regelverket.

Hvorfor ønsker NFO at overtidsbestemmelser skal praktiseres strengt?

NFO har hatt som målsetning å være seriøse på regelverk, flysikkerhet, HMS, Human Factors og prosedyrer. Da er det helt naturlig at organisasjonene også følger opp arbeidstidsreglement og overtid. NFO ønsker ikke å være noe politi, men

har som et mål at selskapene skal bli flinkere til å planlegge og tilrettelegge arbeid. Og da i henhold til personell som er tilgjengelig, og ikke bare regne med at teknikere stiller opp på overtid. Det gjør vi nemlig i alt for stor grad; vi tjener tross alt gode penger på det. Kanskje vi kunne fått teknikere til å jobbe mindre, og i neste omgang fått mer betalt når vi gikk overtid...?

Hvorfor har ikke NFO heltidsansatte? Da hadde det kanskje blitt mer fart i saker og ting?

NFO er en liten organisasjon med ca 600 medlemmer. Da sier det seg selv at med den kontingent som vi har i dag, ikke kan lønne en fast stilling. I prinsippet hadde det nok vært den beste løsningen. Man kunne da jobbet frem saker raskere. Generelt kan vi si at først må pengene inn; og så kan vi satse på å høyne nivået. Dette er det nok vanskelig å få til.

Andre organisasjoner har dobbel og til og med tredobbel kontingent i forhold til

NFO. Man kan si at disse gruppene tjener bedre enn oss, men så var det dette med høna og egget. NFO tar gjerne imot innspill vedrørende dette.

Hvorfor er det ikke bedre og flere forsikringsordninger i NFO?

NFO har faktisk det siste året innhentet opplysninger fra flere forsikringsselskaper om tilbud. Det som kommer i retur er at vi er for små til å få de store og gode avtalene. Her må det sies at det kan være mulig å få til kjempeordninger. Men det innebærer f.eks. at alle må ta del i samme forsikring. Dette er mulig å få til på f.eks. reiseforsikring, ulykke, pensjon og kan-skje til og med på husforsikring.

Er medlemmene interessert i en slik ordning? Vi vet blant annet at flygelederne fikk en meget bra kollektiv ordning på denne måten, skjønt alle var selvfølgelig ikke helt fornøyd. Man blir dobbel-forsikret hvis man ikke opphever den private forsikringen.

Furuberget terrasse, Hamar

12 enheter solgt/
reservert



■ Unik beliggenhet i Furuberget med flott utsikt over Mjøsa og Hamar omegn.

■ Totalt 22 selveierboliger: 18 terrasseleiligheter og 4 eneboliger.

■ Romslige terrasser fra 20 til 43 kvm.

■ Høy standard med muligheter for kundetilpasning.

■ Tidløs utforming som åpner for lys og luft.

■ Helse/miljø/sikkerhetstiltak.

■ Garasjeplass m/fjernstyrt port-åpner.

■ Ferdig opparbeidet utearealer.

■ Innflytting fra våren 2001.

For mer informasjon, ta kontakt med Hedmark Eiendom a.s, tlf. 62 54 21 11



HEDMARK Eiendom a.s.

www.meglernett.no

TLF. HAMAR 62 54 21 11. Statens eiendomsmeglerforretning MNEF, Parkgt. 2, Hamar. Faglig leder: Statasaut. eiendomsmegler Gunvor Lien Nyhus.

Hus med tradisjoner

BoligPartner bygger bruker-vennlige boliger - med vekt på funksjon, utseende, kvalitet og ikke minst miljø. Alle våre boliger leveres med balansert ventilasjon, sentralstøvsuger og miljøvennlige trefiberplater.

Ta kontakt og be om vår BOLIGKATALOG.

BoligPartner



Gardermovn. 5 - 2050 Jessheim -tlf. 63 92 79 00.
e-post: brittg@boligpartner.no - internett: www.boligpartner.no

Hvordan kan selskapene fornye våre sertifikater, uten at vi har gått gjennom godkjent kursopplegg på Continuation Training? Og hvordan kan man få til at personell som ikke har jobbet aktivt på fly de siste to årene, klarer å opprettholde sine sertifikater?

Ja, hva skal NFO svare på dette da! Vi har forsøkt å engasjere lokale avdelinger på sakene og med delvis forståelse. Vi har en forståelse av at JAR 145-eierene i de enkelte selskapene ikke helt kjenner sitt ansvar. JAR 145 definerer helt klart disse reglene. Dette med praksis er også vanskelig, men det er ikke tvil om at det på enkelte steder blir signert ut praksisattester som ikke er korrekte; dokumentforfalsk eller ikke, alvorlig er det i alle fall.

Hvorfor kan ikke NFO organisere alle som jobber på teknisk?

Her har vi et område som er et stort potensial for utøkning av medlemmer til NFO, men om vi er interessert av den grunn er en annen ting. NFO drives på hobby- og fritidsbasis, og vi har valgt kompetanse og rettigheter som vårt grunnlag. Dessuten er vi redd for at andre foreninger vil starte "krig".

Dette er bare noe, men vi kan vel si at om noen år med gjeldende JAR regelverk og

kommende JAR regelverk på komponent, så har vi vel flesteparten innenfor teknisk som medlemmer. Foreløpig lar vi tiden jobbe litt for oss, selvom store organisasjoner jobber for å ta livet av små, kranglete og frie forbund.

Vi er en organisasjon med vårt fag som hovedoppgave, ikke politikk og gammel hevd som mål og oppgave. Dette er dessverre tilfellet, og en av årsakene til at vi ikke får være med og styre vår egen opplæring på de videregående skolene. (Opplæringsrådet for flyfag, ORFLY).

Hvordan kan flygerne ta over arbeidsoppgaver som teknikere tidligere har hatt, uten at de blir tilført mer teknisk kompetanse?

Dette feltet er og har vært mye i vinden. Internasjonalt og nasjonalt har dette vært diskutert, og man har gitt den operasjonelle delen av flyselskapene mer ansvar på det tekniske. Dette har ført til mye varierende opplæring, og den tekniske delen er ikke den som blir høyest prioritert, slik vi ser det. Men vi kan vel legge til at flyene i dag er annerledes enn de var for 10 og 20 år siden. For at disse personene imidlertid skal være godkjent, må de ha gjennomgått godkjent opplæring. Dette kan det jo stilles spørsmålsmålstegn ved.

Hvorfor kan det ikke arrangeres kurs og tillitsmannskurs for medlemmer?

God idé, og det har vært gjort i enkelte lokale avdelinger. Men her har vi et forbedringspotensiale som er stort. Så la oss håpe vi blir bedre på dette feltet både for medlemmer og tillitsvalgte.

Hvorfor er lønssystemet i NFO så komplisert?

Dette henger sammen med mange faktorer. Man hadde tidligere lønns-systemet hengt sammen med andre foreninger. Dette gikk man bort fra, og da bygget man opp et basistall og serti-fikattillegg. I tillegg fikk man ansien-nitetstillegg, ledertillegg, smuss, dass, deice, tank, skift og en haug med andre tillegg. NFO har kort sagt en oppgave med å enten forenkle, eller så må vi forklare medlemmene bedre hvordan ting henger sammen. Forhandlingsteknisk kan det også være fordeler med et komplisert system, men det kan komme i retur...?

Man har imidlertid mulighet til å gjøre noe med dette lokalt, så ta kontakt med lokalavdelingen hvis du ønsker å se på slike endringer - eller hvis det mangler informasjon om det lokale systemet.

Rapport fra Human Factors in Aviation Maintenance

Basic and Training for Trainers Course/Workshop Helsinki, 23.-27. oktober 2000

Undertegnede har deltatt på ovennevnte kurs, og vil med dette forsøke å redegjøre for hvorfor en slik kursdeltakelse ble til. Hva kom ut av dette, og ikke minst hva har vi igjen for skolering innen dette fagområdet? Ved siden av at NFO dekket kursutgifter samt tapt arbeidsfortjeneste, stilte SAS seg positiv til min deltakelse og ga to dager permisjon, samt billetter.

Bakgrunn for deltakelsen etter å ha vært med på IATA kurs høsten 1996, har interessen for Human Factor (HF) innen vårt fagområde vært levende. Jeg har deltatt på diverse konferanser og working groups, og dette temaet er blitt mer og mer viktig for meg, sett opp mot mitt yrke. Spesielt ligger dette meg nært, da temaet tar for seg de myke verdiene innen faget, som holdninger, oppførsel, arbeidstid, skiftsystemer, mellommenneskelige relasjoner med henblikk på kommunikasjon, arbeidsmiljø og psykososiale forhold i arbeidsmiljøet.

En rekke av disse elementene er svært viktige å forstå, gjøre seg kjent med, også sett i relasjon til forståelse og argumentasjon innenfor områdene som omfatter tariffmessige anliggende. Gjennom mine samtaler og kontakt med Evangelos Demosthenous, sist på AEI Annual Congress i St. Petersburg, ble jeg tilbudt kursplass i Helsinki. Jeg vil til slutt også understreke at dette temaet gir meg personlig mye; innsikt i litt «softwear» av det vi til daglig sysler med er interessant.

Kurset

Kurset var lagt opp for instruktører/medhjelpere til innføringskurs i HF (Basic). Materialet vi gjennomgikk var av generell karakter, og opplegget er at man etter gjennomgått kurs skal være i stand til å utvikle egne kurs. Man kjøper således ikke et ferdig kursopplegg - denne jobben må man gjøre selv - i den enkelte bedrift.

Vi gikk gjennom følgende hovedtemaer: General aviation safety, regulations Human errors HF program in a maintenance organization Safety culture i professionalism Human performance and limitations Communication Environment Teamwork Procedures tools and practices

Developing and delivering HF programs Case studies

Videre tok vi i bruk modeller og verktøy for å demonstrere og underbygge påstander i undervisningen. Her så vi blant annet på Shell-modellen og Dirty Dozen. Vi fikk arbeidsoppgaver med fokus på å bruke disse analysemodellene. Det ble også vist videofilmer for å sette fokus på episoder/tilfeller av «feil». Videre en presentasjon av hvordan man evaluerer feil, finner de egentlige årsakene, eksempelvis: Vi konstaterte ikke bare at vedkommende glemte å montere slangen - vi spurte også hvorfor???

Ved slike kurs, hvor man bevisst bruker mye av tiden til arbeidsoppgaver i grupper, vil erfaringen til andre kurs-deltakere være av stor interesse. Hvor langt har disse kommet, og hvilke kunnskaper og erfaringer har de på dette området?

Hva kan NFO bruke dette til i fremtiden?

NFO har gjennom AEI muligheter til å influere på den videre prosessen innenfor dette fagområdet. Teknisk Utvalg (TU) og Tariffkomiteen (TK) er engasjert. Sammen vil de, gjennom våre tiltsvalgte i AEI, kunne påvirke dette kompetanse-området på kommende JAR-bestemmelser og reguleringer. AEI har HF som et av sine hovedsatsingsområder for kommende års drift. NFO må bruke kompetansen innen dette området på flere måter, her er tre muligheter:

Gi opplæring til tillitsvalgte slik at disse settes i stand til å være med i prosessen og tilretteleggelsen av HF-trening i de enkelte selskapene. Mange selskaper i USA hevder nettopp at aktiv deltakelse fra tillitsmannsapparatet er et kriterie for suksess innen HF. Bruke disse kunnskaper til å underbygge og synliggjøre problemområder ved drøftelser og forhandlinger med arbeidsgiversiden.

Sammen med arbeidsgiversiden fokusere på felles problemområder der vi begge kan forbedre produktivitet og sikre leveransen, samt unngå feil. Gjøre ting riktig første gang. Dette er SIKKERHET!

Hva kan arbeidsgiveren og NFO bruke dette til i fremtiden? Arbeidsgiveren vil bruke HF-trening til å optimalisere sin drift. Gevinsten kommer ved at individet trenes til bevisst handling på mange viktige områder i produksjonsprosessen. Fra å se en produksjonsprosess som en maskinell handling, vil man fremover fokusere på menneskene bak prosessen.

I Europa er en rekke flyselskaper i gang med innføring av HF. De fleste av disse gjør dette ut fra at JAR-bestemmelsene gir pålegg om opplæring innenfor dette feltet. I UAS er HF innført hos mange store flyselskaper med en annen innfallsvinkel. Dette er et verktøy for å styrke produksjonen gjennom individets bevisstgjøring og forståelse av eget arbeide. FAR bestemmelsene gir ikke pålegg, men anmodning om opplæring i HF. Gjennom studier av modeller i enkelte selskaper har man påvist Return of Investment på opp mot 25%; dette er noe selv en økonom forstår!

På arbeidsgiversiden tror jeg at mangel på kunnskap og forståelse, er det største hinderet for gjennomføring. Likeså vil mange i utgangspunktet være negativt innstilt til pålagt opplæring. Således er det å selge inn systemet til øverste ledelse, samt en god forankring på dette planet, en nødvendighet for å lykkes med innføringen.

Hva får vi alle ut av «HUMAN FACTOR». En bevisstgjøring på vårt arbeide, våre daglige handlinger, det produktet vi leverer, vil gjøre individet og organisasjonen mer profesjonelt. Det vil styrke oss som individ og organisasjon, slik at de produktene som vi leverer, til riktig tid, med riktig kvalitet, gjennom hele kjeden har FOKUSERING PÅ FLYSIKKERHET.

Heine Richardsen



Update of Flight Management Computers (FMS)

Artikkelen er sakset fra det Engelske tidsskriftet «Feed Back». Vi kjenner oss godt igjen i problemstillingen her hjemme også.

Throughout my career, as an apprentice through to an Avionic Licensed Engineer, I have had it drummed into me, regarding the careful control and critical attention to software that is loaded onto aircraft computer systems. This, however, by contrast, is contradicted every 28 days when the regular Flight Management System (FMS) update takes place.

The disks we receive are just placed in a box. We have no idea regarding the source, or authenticity, of the data on the disk or the quality of the disk. There appears to be no control. Surely something as critical as FMS software must have more stringent controls considering its importance regarding aircraft operation and performance.

There is no traceability of the disk either by stores release or accompanying documentation showing the disk as checked, approved equipment. This I find totally unacceptable, particularly when no one really seems to care when questions are as-

ked, except the Engineers carrying out the update.

At present, the method of distribution for the FMS update disks is that the new disks are given to Engineering from the Flight Operations department. From Engineering, they are distributed to various other offices by hand as a bunch of disks wrapped in a rubber band, before being given to the required maintenance areas.

Another example of what happens on a regular basis with software concerns defect investigation and the Flight Management Guidance Computers (FMGC). We have various occurrences on the fleet that require the FMGC to be interrogated to troubleshoot various flight defects. I am often requested by investigating Engineers, who are unlicensed, to extract software from their Computer LAN (Local Area Network) onto a disk and put this into the aircraft's onboard data loader to extract information from the FMGCs. Knowing how everybody has access to the LAN and

how corrupt the data can become, I find it hard to believe they expect Licensed Engineers to carry out this task. Many do refuse. I feel it is necessary for this kind of software to be removed from the LAN and controlled properly, if it is to be used in this manner.

The report was passed to the operator with the reporter's consent. A company investigation confirmed that the handling of disks used to update the FMCs was not adequately controlled. An improved procedure has been introduced.

With regard to the possibility of corrupt software being used to interrogate FMGCs, the Operator has noted that the aircraft system to which the reporter referred and similar systems on other types are designed in such a manner to prevent any access to the basic aircraft operating system architecture from external software used for interrogating the FMGC.

Flyteknikere & Flyfagarbeidere til SAS Technical Division, Norge

SAS Technical Division i Norge består i dag av ca. 1200 medarbeidere hvorav ca. 950 er ansatt innen Base/Heavy Production og Line Production.

Line Production er ansvarlig for å utføre det lette (trafikkrelaterte) vedlikeholdet på de av selskapets flytyper som trafikkerer i Norge. Base/Heavy Production er ansvarlig for modifikasjoner og det tyngre vedlikeholdet på SAS' mellomdistanseflåte.

Vi søker nå flyteknikere & flyfagarbeidere til SAS Tekniske base, Gardermoen. Du må ha sertifikat (CRS autorisasjon) eller fagbrev innenfor aktuelle fagområder, gode skriftlige og muntlige kunnskaper i engelsk, samt PC kunnskaper.

Vi søker personer med gode samarbeidsevner og med vilje til å arbeide i team. Vi legger vekt på at du kan jobbe selvstendig og at du er initiativrik og kan ta beslutninger. Du må være nøyaktig og tåle et høyt arbeidstempo.

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.

Itis Scandinavian

Arbeidsoppgavene er daglig trafikkrelatert- og hangarvedlikehold av fly.

Luftfartstilsynet vil innhente uttømmende politiattest (UPA) for å vurdere om stillingsinnehaver tilfredsstiller krav til hederligandel, hvilket er et krav for å kunne få adgang til arbeidsstedet.

Arbeidet foregår både som skiftarbeid og på dagtid.

Stillingene avlønnes i samsvar med Flytekniker-, respektive Flyoverenskomsten.

Spørsmål vedrørende stillingene i Line Production kan rettes til Per Stokke (64816034) eller Knut-Morten Ertzgaard (64816044) og stillingene i Base/Heavy Production kan rettes til Rune Eriksen (64818055) eller Lars Davidsen (64818827).

Skriftlig søknad og CV sendes SAS, Teknisk Base, OSLOT, 0080 Oslo. Brevet merkes: 07/01/01 Ekstern

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, stuer, vedlikeholdspersonale, salgs- og markedsføringspersonale og administrativt personale.



Teknisk Utvalg

Siden siste referat fra Teknisk Utvalg har det vært avholdt både representantskapsmøte og sentralstyremøte. Så selv om det i TU har vært behandlet forslag til JAA, AEI og mye mer, skal jeg denne gang konsentrere meg om to emner. Nemlig diskusjonen omkring ny JAA-kategori personell i form av Certifying Staff (CS) A, B1, B2 og C kontra gammel type ICAO, samt konturen av ny «hverdag» for kompetansen til morgendagens flyteknikere.

Generelt kan en si at med dagens ICAO-system og NFO-medlemskap, ansatt som flytekniker i et flyselskap, med typekurs på DC-8, (det vil si ingen CRS-rettighet), vil en antagelig være lønnet som tekniker med ett sertifikat, og ha samme lønn som en tekniker ansatt i samme selskap med CRS-rettighet på B737NG. Årsaken til en slik rettferdighet ligger i systemet ansatt som tekniker, uavhengig av kompetanse eller ansvar i bedriften. Om person i første tilfelle også var i besittelse av erverdig sertifikat på Convair 440, ville han hatt enda et sertifikattillegg. Med andre ord; dagens

lønnssystem bygger kun på antall beståtte typekurs og ansatt som flytekniker. Hva selskapet velger å benytte oss til er uinteressant.

Hvordan vil så en videreføring av et slikt system bli i et nytt JAR-regelverk? Skal CS kategori A, B1, B2 og C ha samme sertifikattillegg? Nei, sier majoriteten av medlemmene, ikke CS kategori A. For han har bare et minikurs i form av noen ata på typen, og kan ikke signere for andre. OK, la oss være enige om det. Men hva med det videre hierarki av kompetanse og ansvar i form av rettighet? Fra dagens lønnsmessige likestilte ICAO type I/II-sertifikater, hvor det ene er basert på verkstedpersonell og det andre på flyteknikere generelt, kommer B1/B2 som begge vil tilhøre systemet Line Main-tenance. Blander vi så noen CS kategori C fra Base Maintenance opp i samme lønnspott, håper jeg å ha aktivisert alle tariffkomitémedlemmene resten av året?

Hva så med morgendagens kompetanse og

rettigheter for flyteknikerne? Med overgang fra ICAO type II til norsk JAR 66 AML, har man fått med seg både B1/B2-rettighet basert på tidligere kompetanse. Det samme gjelder for ICAO type I, som får med seg en «smal» B1-rettighet innenfor sitt ata-område. Men hva med dagens lønnsmodell, om fremtidens CS kategori B1 ikke får utføre motorkjøring eller har taxe-rettighet? Hva om alle går typekurs i x antall uker, består kurs og får B1-rettighet. Kun noen av de «flinke» som har bestått kurs får fortsette på typekurs til B2-rettighet, hvor blant annet motor-kjøring og taxing er innlagt. Kan vi se for oss tre nivåer av teknikere på Line, mot dagens ene «all round type»? Billigere for flyselskapene kan det vel ikke bli? Har jeg nå aktivisert alle medlemmene av teknisk utvalg?

Med B1/B2-rettighets hilsen
Gunnar Johnsen

Fra Tariffkomiteen (TK). Kommende års drift

I «alle» tariffoppgjør har vi havnet hos riksmeklingsmannen. Det er kanskje på tide å evaluere vår måte å føre forhandlinger på. I 2000 ble det prøvd en ny modell med forhandlinger på Klækken over to dager. Heller ikke her kom man noe nærmere en enighet. Det ser ikke ut til at motparten tar oss særlig på alvor før de får «kniven på strupen». Det er neppe riktig av oss å presentere en kravliste så lang som et vondt år, med mange store tunge saker. Dette kan være en av årsakene til at NFO ikke blir tatt helt på alvor i de innledende rundene.

Forslag til forandringer:

Man setter seg mål på hvilke hovedpunkter man ønsker gjennomført i avtale-verket over en periode på f.eks. 6 år. Kun et stort, viktig krav for hver forhandling, og et par mindre krav. Store krav kan være lønnstillegg, skiftprosjenter, overtidstillegg, sertifikattillegg e.l.

Tettere samarbeid med lokalavdelingene.
TK etterlyser forslag til endringer i avtalen fra avdelingene medio august, med svarfrist til 15. november. Avdelingene setter prioritering på forslagene.

TK behandler forslagene og prioriterer det som skal være med i neste forhandling, og hva som havner i langtidsplanen. Medio mars avholder man tariffkonferanse og behandler kun de sakene TK er kommet frem til skal være med til neste forhandlinger. Det er mulig man må rede-gjøre for de forslagene som ikke er tatt med. Det bør ikke by på store problemer hvis man jobber tettere mot lokalavdelingene.

Forhandlingsutvalget får en «enklere jobb», og står samlet om de få kravene som blir fremmet. Det blir enklere å forholde seg til kravene, og hva som skal til for at vi skal godta oppgjøret.

Heine



Heine Richardsen, formann i tariffkomiteen

Nytt fra NFO avd. Braathens



Flytekniker Ketil Harestad og Lars Arve Askeland mekker på Nose landing gear.

Endelig er tiden kommet for et innlegg til vårt eminente medlemsblad. Jeg har funnet på hva som er riktig/viktig å skrive om, da de fleste lesere er utenfor styre og stell. Jeg for min del er inne igjen med full tyngde og ambisjoner om å gjøre en god jobb for oss flyteknikere både sentralt og lokalt.

Det sentrale verv er som formann i SU. De fleste vet at det da er snakk om skolering av tillitsmenn/-kvinner. Jeg starter mitt innlegg med det vervet og et tilbakeblikk/fremoverblikk. Sentralstyret bestemte at SU måtte prioriteres høyt i tiden fremover, og ansatte da forståelig nok meg. Vi har i styret (SU) lagt opp en plan for året, og er godt i gang med kurs nr. 2. Vi benyttet lokale krefter til undervisning ved tillitsmannskurset som ble avholdt i uke 6, og det er enda ikke rapportert noe sexovergrep fra Airport-hotellet på Sola. Instruktørene, Rolf Dybwad, Knut Grønscar, Kjell Paulsen og Heine Richardsen gjorde en meget god jobb for 21 frivillige tillitsmenn/-kvinner. Vi må ta med kvinner også, da det er noen få.

Neste kurs blir avholdt i Oslo (Rica Park Hotel FBU) i uke 17, og da skal vi lære forhandlingsteknikk og effektiv møteavvikling ved Annar Åsheim, som er en meget god instruktør fra kompetanse-unio-

nen. Jeg overtok stafettspinnen fra Kurt Torland, som formann i avd. Braathens den 6. desember 2000, og har hatt en del å sette meg inn i etter dette. Det er mange løpende saker som er fra 1997, og som til dags dato er høyt prioritert. Vi må få disse sakene unna, slik at vi kan få igjen pusten og se fremover.

Den viktigste saken vi arbeider med for tiden er spøkelset angående egen taue-gruppe på OSL. Nå må vi se alvoret i øynene, og virkelig ta i et tak for ikke å la andre arbeidsgrupper overta vårt ansvar. Det kunne vært fristende å skrive mer om dette, men en må dessverre være varsom med hva en skriver i eget medlemsblad. Det var bred enighet på vårt medlemsmøte om at det var helt uakseptabelt å slippe ufaglærte inn i cockpit for å operere bremses, APU osv. Dette går også på yrkesstolthet, hakk i hel med sikkerhet og sunn fornuft. Monn tro hva forsikrings-selskapets reaksjon ville bli ved et uhell med ufaglærte i cockpit?

Vi har mange utfordringer foran oss som yrkesgruppe i nær fremtid. Sterke krefter vil overføre mange av våre arbeidsoppgaver i dag til fagarbeidere, som inspeksjoner ved tungt vedlikehold for å nevne noe. Det er lettere å hugge på flyteknikerne når noe går galt, enn å spørre om årsaken. Vi sliter med underbe-manning som vanlig, og opplever meget ofte at vi er på minimum bemanning. Jobben skal gjøres okke som, og vi skal være like synlige rundt fly-

ene som om vi var fulltallige. Dette er til tider slitsomt, og enda verre er det at andre faggrupper legger seg opp i jobben vår uten å ha peiling.

Vi har i lengre tid hatt behov for innleie av arbeidskraft til tungt vedlikehold. Dette er en kortsiktig løsning, og ikke ønskelig i lengden. Vi fikk en faks fra Islandair for noen dager siden, hvor vi fikk vite at ca. 40 mann skulle sies opp grunnet manglende oppdrag. Dette var trist for de involverte, men en gylden mulighet for Braathens til å kunne tilby en god jobb i et godt miljø med lange ordrebøker. Personal skal ha skryt av meget rask reaksjon, og vi har allerede hatt et møte med våre islandske kolleger fra fagforeningen. Det er snakk om fagarbeidere med bred erfaring fra arbeidslivet, og et fem ukers typekurs på B-737 i bakklommen fra USA. Vi ønsker de velkommen til oss, og håper at så mange som mulig finner Braathens aktuell som fremtidig arbeidsplass.

Jeg avslutter mitt gode innlegg med et ønske om en god vår til dere alle.

Per Ramslie
Formann NFO BU



Staute flyteknikere, fra venstre Odd Ivar Austegard, Magne Alsvik og Roy Egeland under inspeksjon av en CFM motor.

Reisefortelling NAS

Så er det det etterlengtede innlegget fra avdeling NAS. Nå har vi lest i INFO om mange andres besøk rundt i verden i jobbsammenheng. Så jeg tenkte jeg skulle gi en liten beretning om mine opplevelser på C/D sjekk og TCAS installasjon i Wohndrecht, Holland.

Mine kollegaer fikk æren av å starte rundten i Aberdeen hos Caledonian. Etter to fly ble det besluttet å flytte ettersynet over til Fokker. De er i min verden de nærmeste til å kalle seg eksperter i tillegg til oss. Turen gikk ned fra Stavanger 2. januar kl. 06.00 med LN-KKE. Det var veldig tidlig, eller egentlig veldig sent, sett med en skiftarbeiders øyne. Thomas Hesthammer satt i venstresetet og Ivar Tysseland i høyresetet. Det eneste som da var å passe på for meg var maintenance og testpanelet. Det ble foretatt mange tester på veien ned. Fint å få live versjonen av enkelte ting. Emergency extension av landing gear gikk bra, i motsetning til BBC som måtte fly med gear ute de siste milene da de ikke fikk gear opp etter test. Så var det shutdown og oppstart av hver motor og det merkes. Litt spooky for oss som har logget flere hundre timer i rusegropa.

PEC off var også en gripende seanse. Her fikk vi litt å henge fingrene i. Med rate select i 100% Nå steg turtallet opp i 104%, nei 103,5, nei 104, nei 103,5. Slik danset det opp og ned med medfølgende fluktuering på torque, slik at flyet yawet en god del. Etter et par repriser gikk det bra. Så var det med rate select i 85%. Np har nå litt lengre vei å gå, men stopper fortsatt på 104%, og torquen hoppet og danset enda en gang. Fortsatt torque fluktuering, men det kom seg etter hvert. Hm - dette er ikke situasjonen til å gå inn i tenkeboksen, som vi pleier å gjøre i rusegropa. Ikke kunne jeg ringe til Mads for å få tekniske tips. Heldigvis fungerte alt riktig med PEC on, og det finnes enda en protection hvis dette hadde gått galt.

På debriefingen etter landing ble dette kommentert. Fokker foretok en egen test og kom frem til at det trolig var luft i systemet som var årsaken? Så gikk turen inn i hangaren der flittige hender begynte å rive flyet fra hverandre. Min oppgave var å godkjenne alle de ekstrarbeider som ikke er med i de faste sjekkpunkter. De er det



LN-KKE inne til C og D sjekk hos Fokker i Holland

mange av, og de er heller ikke billige. Additional repair agreement kalles de. Her kom jeg for første gang i kontakt med valutaen EURO. Alle priser oppgis i euro. Både deler og MHR kost. Veldig gøy. Vi som lever i EU's ytterområde og SHENG-EN avtalens ytterområde, har jo havnet på stupet av vikingtidens flate jord.

Det beste ved å være utenfor EU er tax free prisene på Schipool. De er lavere for oss. Dette ble jo litt politikk også, men den sammensmeltingen som skjer innen EU må etter hvert berøre oss også. Da kunne det være greit å følge med. Tenk når vi som pensjonister drar til Danmark eller Sverige og får fleskeprisen i EURO. Er en passe senil så kan det se jævlig billig ut.

Ja - det var disse feilkortene. Jeg har litt lett for å bli revet med i denne valutahistorien. Jeg har da motsatt situasjon når det kommer en pris på en komponent. Ta for eksempel et batteri til C/A emergency flash light. Det koster 32 EURO. Etter en kurs på 8,2 blir dette en del norske gulldukater. Det er ikke et oppladbart batteri. Brukes og kastes. De regner seg noen astronomiske priser på verksted-arbeider. Her er både manpower pris og reparasjonspris smeltet sammen, så vi som ikke bedriver heavy maintenance lever i et hjørne i Braathens hangar og har fly i drift hele tiden, må finne oss i at større sjekker blir dyrere.

Det er ikke tvil om at cabinen helt sikkert

er det som er dyrest å vedlikeholde, og det er viktig at denne ser pen ut etter en større sjekk. Det er jo det paxen ser. Som et lite sidesprang kommer jeg til å huske noe fra mine glansdager i AIR-X: Vi hadde en Beech 200 som skulle ha nytt interiør. Business Flight Center i Sindal nord på Jylland var åstedet for dette. Setene ut. Til Hjørring til nærmeste møbeltapetserer for omtrekking. Samme firma la nye tepper, og selv sto jeg og spraymalte interiørplater med vinylmaling; riktignok før vi la teppene. Det ble meget bra, men dette er i dag svært vanskelig å utføre i forhold til de godkjenningskrav flybransjen pålegges.

For første gang har jeg som tekniker eget kontor, egen kontordame, egen leiebil og bra hotell. Det er godt å bli tatt vare på. Her på Customers Center er det også F-28 operatører som har kontor. Deriblant SAS med Air Bothnia maskiner F-28 og Air Mauretania med F-28. For tiden er det 4 F-50 og 1 F-27 inne til vedlikehold. Denim Air, Palestinian Air, SAS Commuter, NAS og Channel Island Ferries med F-27. Flybransjen er ikke stor. Plutselig er det en som kommenterer «my ugly face» I have seen you before. Jo da, Colin Fiske fra Busy Bees F-27 dager. Han jobber for et svensk selskap. Engelsk, men bor i Bergen up Norge. Enda et kjent fjes. Jo da, tidligere foreningsformann i SAS Commuter i CPH, Lars Heiden. Han hadde sluttet der og begynt i New Air i Billund. New Air tar imot F-50 nr. 3 i disse dager. De flyr kun

hadde sluttet der og begynt i New Air i Billund. New Air tar imot F-50 nr. 3 i disse dager. De flyr kun charter, blant annet i Frankrike. Det er tydeligvis et marked for andre selskaper med for lite fly også. Sukk - og vi sier opp piloter. Nå er denne uken over. Så går turen til Stavanger for jobbing i helgen. Der venter KXM på B4 sjekk, - helg, helg!

Det ble en drøy helg. Reising, jobbing og reising tilbake. Det er bra med tørketrommel. Da går klesvasken fort. Turen fra Stavanger går nemlig ikke bare med fly. Fra Schipol går ferden videre med tog nordøst til Roosendaal. Togbytte her, og så videre til Bergen up Zoom. En reise på drøye to timer. Byen ligger ved elven Shelde, ikke langt fra kysten, og etter norske mål en liten by i forhold til det kulturelle tilbudet. Dette er en by med mange bygninger fra middelalderen, og en stor markeds plass midt i byen som er omkranset av middelalderbygninger, hvorav det er både kirke og opera. Plassen er for tiden gjort om til kunstisbane, og er helt sikker flottare å se til en sommerdag. Her er også teater. Så for den kulturelle og musikalske teknik er det mye å være med på. For den tørste og sultne teknikeren er det et bra

utvalg av vannposter og restauranter. Området rundt her og mellom Schipol har flatt landskap og mye vann, og en god del broer. Her var det mye båter og lektere å se. Det er mye frakt som går vannveien her nede. På togreisen passerte jeg også den Haag med en del særegne bygninger. Det er synd at det ikke er vår, da dette er et veldig fargeløst landskap. Holland er jo kjent for bugnende tulipanårker. Så var det slutten på discovery delen.

Fokker ligger bare 4 km fra grensen til Belgia. Flyplassen Woensdrecht var forøvrig en periode tilholdssted for norske 331 og 332 jagerskvadron under krigen, så andre berømtheter fra Norge har vært her før meg.

Jeg har også vært på en sightseeing til Antwerpen. Her var ikke annet enn kraner, containerfjell og en skiltjungel til diverse havner. Jeg hadde følge med kollega Tom Runar Jokerud på denne turen. Heldigvis var butikkene stengt, ellers hadde han kjøpt slangeskinnsdress på Hennes og Mauritz. Dessuten elsker han å gå i butikker. Det gjør ikke jeg.

Grensepasseringen mellom Nederland og Belgia er ikke lett å oppdage. Her er ingen kjøtt- og vininteresserte tollere. Kun et

skilt langt ute på et jorde ved siden av veien indikerte grenseovergangen. Jeg husker faktisk da jeg var mindre at det å passere over en grense var noe stort. Da kunne jeg legge til enda et land jeg hadde vært i når feriefortellingen skulle fortelles til kamerater.

I morgen er det slutt for denne gang. Flyet har vært her siden den 2., og i morgen skriver vi den 12. Gårsdagen gikk til funksjonsprøver av TCAS og andre berørte systemer. Snag på et com. panel, nav. receiver og autopilot krydrer hver-dagen. Autopilotsnagen var selvsagt en kommer og går snag. Kontrollbokser og servoer byttes etter tur, og forhåpentligvis finner de feilen i dag. I morgen blir det test flight og så retur til Stavanger.

Testfligheten gikk bra. Returen tilbake til Stavanger ble en rolig tur. Det var godt å sitte bak i cabinen alene et par timer og fordøye inntrykk. Det er viktig for oss på gulvet å være med på denne typen jobber, lære andre organisasjoner å kjenne, og for en periode være en del av den.

Hilsen deltager og reiseleder
Morten Gabrielsen

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

Nytt fra Widerøe

Et sted i det svarteste Afrika finnes det en mann som streber etter evig liv. Kunnskap om hvordan dette kan oppnås har gått i arv i generasjoner. Man har fått tildelt et visst antall åndedrett. Man vil også bare spise et visst antall måltider i løpet av livet. Denne mannen puster svært sakte, og den eneste næringen han inntar er geitemelk. Med tiden (som han allerede har mye av) håper han å venne seg av med melka, og slutte helt å puste. Det er jeg sikker på at han vil klare, men kan han da defineres som levende?

Jeg finner slike problemstillinger svært fascinerende, og faktisk også mange ganger nyttige i det daglige. Å sette ting på spissen og videreføre tankegangen til yttergrensen, gir meg ofte et nytt syn på ting. Fartsgrenser på veiene for eksempel: Myndighetene sier at farten må senkes til 70 der det nå er 80. Det argumenteres med at det vil være uansvarlig å ikke gjøre dette fordi det vil spare mange menneskeliv. Jeg synes det er en feil måte å løse problemet på, og synes jevnt over at grensene er fornuftige, eller kanskje vel lave slik de er. I diskusjoner blir jeg ofte stilt spørsmålet: «Mener du da at det er rett å ofre så mange i trafikken»? «Nei», svarer jeg «det er ikke rett å ofre noen. Dersom man skal løse problemet med trafikkfarlige veier, dårlig brøyting, manglende strøing, utrangerte biler etc. ved å redusere fartsgrensene, er det eneste ansvarlige å gjøre å sette fartsgrensen til 0. Først da kan man være rimelig trygg på at ingen blir skadet eller drept. En fartsgrense på 70 vil også gi mange ulykker». Denne uttalelsen besvares som oftest med en måpende munn og et forbausent blikk. Deretter kommer det med overbevisning: «Man kan ikke sette fartsgrensen til null, da går samfunnet i stå, det må du da forstå»? Javisst, ja. Så vi er avhengige av bilen? Det er vel ikke noen idè å sette fartsgrensen til 30 heller da? Kanskje fartsgrensen ikke er korrekt virkemiddel, eller i alle fall ikke det første man bør ty til for å oppnå målet om å redusere ulykkene, selv om det er billig?

I Widerøe har vi i det siste opplevd at ledelsen og grupper av NFO medlemmer har hatt samtaler/drøftelser vedrørende arbeidstidsspørsmål. Dette har skjedd uten at vi som tillitsvalgte har fått være delaktige. Vi i NFOWF's styre har en helt klar oppfatning av at slike samtaler er uakseptable. Hvorfor? Dra det til yttergrensen så blir



Dash-8, forran Widerøehangaren i Bodø.

det klarere. Tenk deg at hvert enkelt medlem innledet personlige drøftelser vedrørende sine egne arbeids-betingelser. Hørte jeg adjø solidaritet og velkommen kaos? Hvordan oppnå skift-planer som de fleste synes er ok? Hvordan sørge for at den enkelte gruppes avtaler ikke innvirker negativt på andre? Håpløst. Det eneste positive jeg klarer å se er at man da kan spare medlemmene for medlemskontingenten; en kontingent som mange ikkemedlemmer har ytret ønske om å få lov til å betale ved å melde seg inn. Har de bare et feilaktig inntrykk av at «gresset er grønnere på den andre siden av gjerdet»?

Vi i Widerøe har så mange rare problemer. Det har man forresten sikkert i alle selskaper, og på de fleste arbeidsplasser. Allikevel fortøner noen av problemene seg som så spesielle at vi håper de er enestående for WF. Eller hva skal man si om situasjoner der representanter for forskjellige foreninger møter ledelsen, og det ender med krangel mellom partene på grunn av at enkelte tillitsvalgte argumenterer slik at det virker som de er mer på arbeidsgiversiden enn arbeidsgiveren selv? Det høres utrolig ut, men det har vi faktisk opplevd en del av i det siste. Hadde jeg vært i det krigerske hjørnet, og ikke det minste overbærende, ville jeg kalt slik oppførsel for spytslikking av verste sort. Nå er jeg ikke i det krigerske hjørnet, men tvert imot helt rolig med langsom pust, så jeg velger å kalle personer som er mer på andre siden av bordet enn de som sitter der, for dumme. Omtrent like dum som han sammen som

satt og smakte på hjemmebrygget mens han laget det:

Han skålte med seg selv, og koste seg bare verre; - en skål til, smatting og åpenbar nytelse, men plutselig utbrøt han:

Hærregud, æ e bidd blind! Æ e bidd blind! Si mæ, e de træsprit æ koke? - Ånei, æ hadde bare øyan lokka! Ja, de må æ næsten ha mæ en skål på. - De e jo ikke kvær dag man får synet telbake!

Nå har jeg søkt jobb i Afrika. Etter å ha prøvd å forestille meg ytterligheten; at jeg går av med pensjon og aldri har vært hos annen arbeidsgiver enn den nåværende, synes det klart at et avbrekk vil være riktig. Ellers er sannsynligheten stor for at jeg vil ende opp som en skikkelig grinebiter. «Gresset» er sikkert vissent i forhold til her, men jeg må se det ved selvsyn. Dersom de potensielt nye arbeidsgiverne mine ikke får greie på at jeg har bedrevet litt fagforeningsarbeid, er det godt mulig jeg «drar ut» innen året er omme. Da skal jeg oppsøke mannen med det langsomme åndedrettet. Han skal få lære meg å puste saakte og å like geitemelk. Jeg ser frem til lange og givende diskusjoner om temaer som ytterligheter, udødelighet osv. - dersom vi har pust igjen til prat, vel å merkeÖ..

Jens B. Valdal



Deltagelse, motivasjon og trygghet = høy produktivitet

Vinteren er definitivt over oss, selv om den her midt i landet og ved kysten er aldri så spesiell denne gang. Lite eller ingen snø, ja faktisk «sykkelføre» ut januar. Bak oss har vi en lang og fin høst, selv om ikke alle deler av kongeriket er like fornøyd med tilbud av vær. Men i vår bransje blåser det som kjent mange vinder. Det meste er motvind, enten i form av statlige avgifter, kurs på amerikanske dollar eller rett og slett for liten effektivitet blant de ansatte.

Blar en i siste nummer av vårt utmerkede medlemsblad, kommer man til sidene «Vi har hørt at ...» uten noen form for nyheter fra, om ikke det største eller det som flyr høyest, så i hvert fall Norges eldste flyselskap. Skuffende spør du meg. Spesielt med tanke på at her går butikken så det suser, ja, selv administrerende synes av og til å være fornøyd. I hvert fall en fredag i februar. For hvordan er det mulig å endre store fete røde tall i regnskapet for 1999 til historiens største plusspott, uten at det er noe NYTT? Vi som daglig kommer tidlig og som bor i nærmiljøet, vet jo hvor turbulent det til tider har vært helt siden tusenårsskiftet. Og verst selvfølgelig for de som har opplevd at hele stasjoner har blitt borte. Antagelig føler mange at de kunne åpne en liten bedrift, en populistisk nisje med spesialkompetanse på området omor-



Morgenstemning i Bodø

ganisering. Også der tar man feil. De vet bare hvordan det ikke skal gjøres!

Hva er så grunnen til at man drister seg til å skulle skrive om sine meninger i et medlemsblad? Nå ville tilfeldighetene det slik at jeg ved årsskiftet kom over en to års gammel amerikansk forskningsrapport, med en såpass interessant overskrift *ñ* Fagorganisering, lønnsomt for partene. Med høstens omorganiseringshistorie friskt i minne, ble dette lesing med mange gjenkjennende nikk. Naturligvis må vi ta forbehold om at dette er en undersøkelse foretatt i USA. Et land med helt andre tradisjoner i forholdet mellom arbeidstakere og arbeidsgivere enn det som er tilfelle her i landet. Særlig etter et vi fikk Hovedavtalen og Arbeidsmiljøloven. Men jeg tror ikke undersøkelsen allikevel skal avfeies med dette som argument. Undersøkelsen åpner med sterke ord som *ñ* selv i dag opplever en å møte bedrifts- og mellomledere som forsøker å snakke sine arbeidstakere fra å organisere seg. Slike ledere handler faktisk mot eget og bedriftens beste. Den organisatoriske tilknytning til fagorganer, samt andre tiltak som av de ansatte ble oppfattet som positive, dokumenterte en produktivitetsmessig økning helt opp mot 35%. Det aller viktigste forskerne fant ut gjennom sine undersøkelser, var at produktiviteten økte mest når bedriften hadde utviklings-aktivitet som resulterte i

faktisk med-virkning fra de ansatte. Med en målsetting på 10%, viste det seg at produktiviteten ble «doblet» når bedriftens ansatte var organisert. En følelse av beskyttelse i arbeidssituasjonen og dermed større følelse av trygghet, ga større motivasjon for utførelse av arbeidet. Det viste seg også at det var mindre viktig at det er «total kvalitetsledelse», «målstyring», «virksomhetsledelse», «benchmarking» eller «Business Re-engineering» eventuelt andre ledelsesprogram som er lagt til grunn i utviklingsprosessen. Det viktigste var at de førte til medvirkning. Forskerne mener å kunne påvise at «Den gyldne kombinasjon»; deltagelse, motivasjon og trygghet, er det vesentlige i denne undersøkelsen. Og dette vil etter mitt syn være allmenngyldig hvor i verden vi befinner oss. Det som er markant i denne undersøkelsen, er den betydning som fagorganisasjonen har. De bedrifter der man evner å legge forholdene til rette for å virkeliggjøre denne kombinasjonen, har det beste grunnlag for å lykkes også forretningsmessig. Hvor mange flere millioner kunne det ikke blitt??

Ha et fint vårsemester.
Gunnar Johnsen
Widerøe



Testflight over skjærgården nordvest for Bodø



På jobbtrening hos Lufthansa i Frankfurt

Jeg ankom Frankfurt en mandag ettermiddag. Vi skulle bo på et hotell i byen Schlusshausheim. Vi tok taxi og sjekket inn på et flott hotell i utkanten av byen. Tirsdag morgen møtte vi opp som avtalt utenfor TOR 23, en av de mange inngangsportene til Frankfurt lufthavn. Vi ble møtt av våre tyske instruktører og fikk et klasserom hvor ting og tang kunne ligge. Vi fikk hver vår perm med alle de punkter som skulle gjennomgås i løpet av to uker som var vår B1 level 3 On the Job Training (OJT). Jeg mener å huske at det var 217 punkter vi skulle innom og signere for.

Vi fant oss en Airbus A340 i en av Lufthansa Technik's hangarer. Hangaren rommet forøvrig 5 A340 + 1 B737 + 1 A320. Instruktøren begynte med en «walk around», antageligvis en litt vel elementær start, men et sted skulle han jo begynne. Etter denne innledende seansen ble ting satt i skikkelig tysk system. Dette flyet kunne de.

Lufthansa har hatt A340 siden 94/95, og nå opererte de 29 stykker. Vi fikk masse cockpit tid, hvor vi kjørte tester og knortet

på MCDU av hjertens lyst - og det var jo akkurat det vi hadde savnet. Alt med flyet ble demonstrert og det var ikke rent lite.

I mellomtiden flyttet vi til et hotell i Frankfurt, fordi Schlusshausheim viste seg å være ødemark. Nærmeste restaurant var en kinarestaurant og den hadde god mat, men vi skulle være der i tre uker og det ville blitt litt kjedelig. Så inn på Holiday Inn i Sachsenhausen og til mer byliv, hva nå enn det måtte medføre.

Tyskerne hadde lagt opp til egne team når det gjaldt ATA 25 på A340. Hvis vi ser for oss våre VGS stoler på B737, så er de ingen ting mot stolene på Lufthansas 1. klasse. Dette var en stol som var elektrisk operert i alle tenkelige retninger; til og med «lumbar» var elektrisk drevet. Videosjerm med mulighet for individuell filmvisning på hvert sete, pakket sammen med en sinnrik foldemekanisme som man trengte et eget kurs for å manøvrere. Jeg kunne godt tenkt meg en 12 timers tur i de stolene der.

Tiden skred frem og vi ble klokere. Vi var

også på motorverkstedet og fikk APU forklart i detalj. Vi var inne i alle flyets hullrom for å se på hva som var hva. I Frankfurt fikk vi også anledning til å dyrke det sosiale. Vi kom på den tiden av året (rett før jul) da en lang gågate blir til Weihnachtsmarkt. Dette er en gate med drikkevogner, pølsevogner og allskens salgsboder. Vi vet jo at tyskerne oppfant julefeiringen, men at det til de grader skulle ta av der, det var nytt for meg. Gøy var det i alle fall.

En helg dro alle hjem, bortsett fra en danske og en nordmann. Da måtte vi jo ut og være litt kulturelle. Så vi havnet på «folkedans» i nærheten av jernbane-stasjonen. Varmt må det ha vært, for pikene danset og synes ikke det var for kalt å stå der i bare badedrakten. Det var sent og vi hygget oss. Det var godt å ha søndagen til å hvile ut etter en hektisk kulturell weekend.

Siste uken var dedikert B2 delen av OJT. Det ble også kjørt en del tester fra cockpit. Etter hvert kom vi nok igjennom alt som er av tester på dette flyet. Det skal bli spennende å se den dagen flyet står der og det feiler noen ting. Om man atter en gang får dette ansiktsuttrykket som ligner et spørsmålsteget.

Jeg savner en ting når det gjelder denne opplæring, og det er «on the job training»; det å være med teknikerne ute i driften og oppleve hvordan flyet går. Jeg aner jo at ATA 25 og Ata 23 kan bli noen heftige ting. Så vidt jeg vet har ikke SAS valgt entertainment system leverandør enda. Jeg håper også det blir mer enn en lett innføring i dette, da det betyr mye for våre betalende at de får sett film og hørt musikk i det setet de faktisk sitter i.

Det var interessant og få tilgang til de tyske instruktørene. De kunne sitt stoff, de var flinke til å forklare, vi følte at vi hadde tid til å sjekke ting selv. Tre uker går fort og det ble tid for hjemreise. Atter en gang takk for muligheten jeg fikk til å delta på en interessant OJT.

Jens Erik Sørensen
OSLTM-P/5



God plass, rent og pent i Lufthansahangaren i Frankfurt.



Jobbtrening på motorverstedet til Lufthansa Technik i Frankfurt.

NFO avd. SAS - Pensjonisttreff

Torsdag 7. desember 2000 var det igjen tid for en av årets høydepunkter, nemlig NFO avd. SAS sin julemiddag for pensjonister. Det var ikke rekorddeltagelse verken fra våre gjester eller fra styret, men de 20 som møtte hadde i hvert fall tilsynelatende en hyggelig kveld. Fra pensjonistenes rekke møtte følgende unge herrer opp:

Magne Brakstad BGO
Harald Hansen OM, kniv
Kaare Opland OSL, kniv
Oswald Pedersen KKN
Egil Sjøholt BOO
Håkon Solberg BGO
Tormod Steiro OSL
Christian Christensen OSL
Kåre Skofteby OSL



Kaare Opland får overrakt en kniv som markering for overgangen til pensjonistenes rekke.

Det ble servert ribbe og pølser i store mengder med tilhørende tradisjonell drikke. Til dessert fikk vi riskrem med rød saus. Etterpå var det kaffe, med mer tradisjonell drikke. Det ble under mid-dagen utdelt en påskjønnelse, i form av en kniv, til de som har gått over i pensjonistenes rekke i løpet av året, i dette tilfellet Harald Hansen og Kaare Opland. I tillegg fikk NFO avd. SAS sine avtroppende styremedlemmer, TLA leder Trond Hedsten og kasserer Paul Mehammer, heder og ære for sin innsats. De har skrevet seg inn i historiebøkene! Lykke til med roligere dager.

Det er vel ikke noen annen måte å oppsummere kvelden på enn: Vellykket! For en «jypling» i NFO sammenheng, som undertegnede vel må sies å være, er det utrolig morsomt å få sitte en kveld å høre på historier om gamle dager, da fly ble drevet frem av stempelmotorer! Og historier om

det jettflyet kom til Norge, dvs. Caravelle for SAS sin del. Om flight mech turer til fjerne steder! Og om når de nesten «mistet» en Caravelle ned på Brann-stasjonen i Bergen! Utrolig mange mor-somme historier, og hvis halvparten er sant, så har vi gått glipp av mye vi som er i «Coca-Cola generasjonen».

En ting som er tydelig når disse gutta møtes, er at så å si samtlige har en hel del spørsmål om lønn; eller pensjon som det vel heter for voksne gutter; størrelse på denne, utregningsmåte, servicepensjon, oppjustering etter oppgjør osv. Det er tydelig at det heller ikke er noen i SAS som svarer konkret på disse spørsmål når de mottar henvendelser. Det viser seg dessverre at det samme spørsmålet kan gi forskjellig svar, avhengig av hvem fra SAS som svarer. Det ble vel faktisk valgt en til-litsmann, eller kontaktperson blant disse

det gjelder i løpet av kvelden, men siden det hele ble litt vagt, så skal jeg unnlate å nevne hvem som ble utnevnt! Men idéen er god, og det er absolutt noe å spinne videre på for dem det gjelder? Jeg må bare beklage på vegne av oss dag-tillitsmenn på NFO kontoret; vi har dess-verre heller ikke mye å bidra med når vi får spørsmål om dette temaet. Men det er i hvert fall planer om at vi skal kurses på dette i løpet av året, så vi får håpe at ting bedrer seg.

En fin ting til som jeg opplevde denne kvelden, var at det finnes veldig gode poeter blant våre pensjonister. Vi har vel alle tidligere hørt improviserte dikt av mer eller mindre obskøn art når ting går fryktelig galt i arbeidstiden, men at det faktisk finnes seriøse diktere blant oss var nytt for meg! Men Oswald, KKNOM, delte et par av sine dikt med oss, og fortalte at dette hadde vært en seriøs hobby i flere år! Og når en starter, så kommer det flere ut av skapet. Som en avslutning her tillater jeg meg å gjengi et dikt som ble fremført på bergensk, med litt svensk aksent:

«Og jenten ut i vannet skritta,
og vannet nådde hon til knærne.
Det rimte ikkje no,
men vent til det blir flo» .

Takk til alle for en hyggelig kveld, så får vi håpe vi - og flere til - møtes igjen om få måneder.

Ronny Nerhagen



Bergenserene var godt representert.

Engineering og Produksjon. Null kommunikasjon?

Fra 1. april skal et nytt vedlikeholds-program for B737 tre i kraft. Jeg kjenner ikke til detaljene i programmet, men det sies at det nye programmet vil bli mye likt det vi har på DC9/MD80. Største forskjellen blir at det innføres en litt større ukentlig inspeksjon. Weekly Check. En sjekk som man antar vil til å ta mellom fire og fem timer pr. fly. Greit nok. Så kommer det som ikke er så greit. Weekly-sjekken legges fast på natt til søndag. Dette passer produksjonen for å si det mildt, svært dårlig. På natt til søndag har vi nemlig fra før Weekly-sjekk på alle DC9/MD80 fly. Dermed får vi en voldsom peak belastning i helgen. En peak vi ikke er i nærheten av å kunne greie. For å gjøre det enda verre er dette den dagen i uken med flest overnattende fly på basene. Dermed konsentreres enda mer jobb til basene som er overbelastet fra før. Man skal ikke være særlig spåmann for å se at dette må gå galt.

Produksjonsledelsen har tatt opp dette med B737 engineering. Så langt uten å få gehør. Produksjonen ønsket å få sjekken flyt-



tet til natt til onsdag. Tilbakemeldingen var at dette var uaktuelt. Engineering har bestemt at sjekken kommer på natt til søndag. Basta! Hvis så galt skulle skje, får teknisk ledelse sette seg ned og realistisk gå igjennom hva av produksjon vi kan klare. Så må det gis beskjed til Traffic Control Center, så de kan få tid på seg til å bestemme hvilke ruter de må kansellere. Nå be-

gytter jeg å forstå hvorfor så mange ledere på teknisk mister håret. De river det av seg. For ordens skyld. B737 engineering befinner seg i Stockholm.

Knut

Nytt fra NFO avd. SAS Commuter

År 2000 er nå overstått, og det har vært et ganske fredelig år. Vi har mistet en mann til. Han begynte i SAS Commuter i Stockholm; han bor der, så det er forståelig. Vi har fått beskjed fra ledelsen om at vi ikke får erstattet vår «Stockholmsfarer», det vil si at vi nå er nede på 10 mann totalt, og flere skal vi tydeligvis ikke bli. Vi er 8 teknikere, en mann som er ferdig med basic og som bare går og venter på typekurs, samt en mann som snart er ferdig med basic. Det går bra så lenge alt er normalt, men vi har ingenting å gå på når det gjelder ferieavvikling, sykdom og perioder med ekstra mye snag osv. Da blir løsningen enten overtid, eller man er på jobben helt alene med de problemene det fører med seg.



SAS Commuter Fokker F50 i Tromsø.

Danskene har hendene fulle med Q-400, så de har ikke noen å sende opp for å assistere oss. Det har faktisk vært tvert om; på slutten av året var vi i København for å hjelpe dem med Fokker 50 i friukene våre, slik at de kunne konsentrere seg om sin baby Q-400. En ting er helt sikkert; SAS Commuter kommer ikke til å være fleet leder når den neste flytypen skal velges. Det går rykter om Dornier 728 som Lufthansa har bestilt 60 stk. av. SAS Commuter kunne overta noen av deres bestillinger, men problemet er at den ikke er

klar for levering før i 2004. Det ble også bestemt at Q-400 ikke skal opereres i Norlink; vi skal hoppe over den og heller vente på neste generasjon fly i Commuter.

Så vi må nok slite med Fokker'n i noen år til, men det er greit for oss, for nå kjenner vi den ganske bra. Q-400 med alle dens problemer frister ikke. En annen ting som kan bli et problem ved å beholde Fokker 50 i noen år til, er spare parts. Hvor mye deler kommer SAS til å ha på lager i København når det kun er 5 stk.

som flyr i Nord-Norge igjen?

Vår midlertidige danske sjef har nå blitt fast ansatt driftsleder her på Værnes, og har tatt med seg hele familien og flyttet opp hit. Det er for et par år, foreløpig, og mer vet vi ikke om det. Vi får bare vente og se hva som skjer.

Tomm Aakervik
Formann NFO-SC



«INFO» søker etter medredaktør

- har du lyst til å være med å lage INFO.
- arbeidet består i å samle inn stoff og bearbeide dette.
- noe møte- og reiseaktivitet må påregnes.
- artig, men til tider hektisk arbeid.

Hvor i landet du bor er uinteressant i disse datatider.
Ta kontakt med Knut Grønska for ytterlig informasjon.

Tel.: 37 09 11 64

E-mail: sgronska@online.no

UFF Uavhengige Fagforeningers Forum

UFF er en samling av uavhengige fagforeninger.

UFF organiserer i dag 16 fagforbund med 180.000 medlemmer.

NITO er det største forbundet i UFF med 120.000 medlemmer.

Både NFO, Norsk Kabin Forening (NKF), Luftfartens Funksjonær Forening (LFF), Norsk Flygerforbund (NF) og Norsk Helikopteransattes Forbund (NHF) er med i UFF.

UFF forsvarer de mindre fagforeningenes rettigheter.

Mer informasjon om UFF finner du på Internett: www.uff.no

Student hos Airbus



Airbus A340 med SAS logo

I juli måned ble jeg en ettermiddag oppringt av Rune Thuv. Han lurte på om jeg ville være NFO's evalueringsstudent på A340 kurs i Toulouse. Siden jeg etter hvert har fått meget sans for Frankrike, og at dette passet inn etter avvikling av ferie, lot jeg meg ikke be to ganger. Avreise var 25. september og kursstart dagen etter. Jeg skulle være sammen med 14 dansker og en svensk kollega. Dette var de danske instruktørene som skal kjøre A340 kurs i SAS.

Vel ankommet og midlertidig innlosjert på hotell traff jeg mine kollegaer utenfor leilighetshotellet Parthenon for pick up og befraktning til Airbus' lokaliteter ved flyplassen. Noen av de danske instruktører var jeg kjent med fra før. Airbus har en stor transporttjeneste, og det var pick up hver dag fra de store hotellene i byen. Velkomstmøte, briefing og innsamling av data slik at vi kunne få våres trainee badges. Omvisning på skolen, kantine lokalisering, forøvrig en kantine med mange varme retter - og billig var det og.

Jeg oppdaget ganske raskt at kurset som sådan var noe annet enn den klasse-romsundervisning jeg var vant med. Først var det en generell familization om det ATA chapter som vi skulle ha. Så en selvstudie session med deres VACBI (video and com-

puter based instruction). Denne VACBI hadde all info som Airbus krever for at de skal kunne gi sine studenter kursbevis. Etter noen timer med VACBI og selvstudie kom en debriefing som i stor grad tok for seg det testen senere ville dreie seg om. Testene var closed book. Så de første testene var ganske spennende; hvilket nivå la de seg på, ville det være språkproblemer. Spørsmålene var laget på fransk og så oversatt til engelsk. Bare der kunne det ligge mange muligheter for misforståelser. Instruktørene var villige til å forklare eventuelle mulige misforståelser. Fikk man under 70%, fikk man den samme testen en gang til umiddelbart og med assistanse av instruktør og forklaring av eventuelle problemer. God gammeldags privatundervisning. Testspørsmålene lå på et overraskende vanskelig nivå.

Jeg måtte bruke PC'n ganske mye, så det ble en god del lesing på fritiden i leiligheten. Etter hvert kom jeg inn i en slags testrutine og ting ble «litt» mer avslappet. Jeg oppdaget raskt fordelene ved å bo utenfor hjemmet. Jeg kunne koble alt annet enn fag bort hvis jeg hadde behov for det. Laptoppen lå i leiligheten klar til bruk når jeg ville. Ulempen her var selvfølgelig at 6-8 timers studie på PC hver dag tok enormt mye krefter. På grunn av svært hyppige tester, fikk jeg ingen tid til å gå og

fundere, eventuelt fordype meg i forskjellige emner. Testen skulle tas mens det satt i minnet, ikke forstått. På et så komplekst fly som A340, er det vel akkurat tid vi trenger for å se interface mellom systemene, og å forstå systemene ñ det er tross alt mellom 80 og 90 forskjellige systemer i dette flyet.

For å ta seg inn igjen etter en strevsom dag på skolen, var Toulouse ideell til sosialt samvær om kvelden. Byen har 1000 restauranter, så her var problemet å velge en, slik at alle ble fornøyd. Vi fikk selvfølgelig våre favorittrestauranter etter hvert, og de ble besøkt ganske hyppig. Hver kveld møttes vi på et fast hjørne. Vi var fra 2 til 10 personer som møtte opp. Her spiste vi andelever og lammegryte, pizza og fiskesuppe, fondue og pepperbiff. Etter et par uker med 3 retters middager og lite trim ble buksene i minste laget. Det var vel da vi begynte å spise i forhold til behov ñ men det var ikke lett. To av gutta var godt voksne karer som vektmessig lå i overkant av 90 kg. De lurte på om de skulle benytte gratissjansen til å få 100 kg i matchvekt. Jeg vet ikke om de klarte det. Torsdag kveld var det fullt liv i byen. Da var alle ute og festet, uten tanke på at det var fredag og arbeidsdag dagen etter. Borte eller hjemme, arbeidsdagen innhentet oss enten det passet eller ikke.

En til to ganger pr. uke var vi i fixbased simulator. Og der opplevde jeg noe jeg ikke har opplevd før. Nytt fly var det for nesten alle. Tid til å bli kjent i cockpit fikk vi ikke. Ta og føle på knapper og instrumenter fikk vi ikke. Instruktøren forklarte ting i ett sett i 1 klokke time. Instruktøren var på knappen før jeg rakk å flytte øynene mot området. Vi var som vanlig fire i cockpit ñ jeg har aldri vært begeistret for det. Det kan fort bli passiviserende når jeg må henge over høyresetet for å følge med på undervisningen. Fordelen var at vi fikk mange timer der, og etter hvert ble jeg bedre kjent med det hele.

Etter fem uker kom det beskjed om at «passprosenten» skulle være 75% i henhold til JAR reglene. Og da var det to personer som måtte opp til ny prøve i et ATA kapittel hver seg. Det er merkelig at dette ikke var avklart på forhånd. Etter hvert nærmet vi oss slutten, og etter siste test var



SAS har bestilt både A330 og A340

dette ikke var avklart på forhånd. Etter hvert nærmet vi oss slutten, og etter siste test var det debriefing av kurset og overrekkelse av kursbevis med champagne i skolens «welcome room». En hyggelig tilstelning - og ettersom flere allerede var på vei hjem derfra, fikk vi sagt ha det og takk for denne gangen. Det var ikke så veldig høytidelig; vi skulle tross alt se hverandre hos Lufthansa fem dager senere for OJT.

For å summere opp inntrykkene fra Airbus, så er det klart at vi har fått status som studenter. 90 % av tiden gikk med til selvstudium på PC eller utlånt laptop. Er det helseskadelig med 8-10 timer foran en PC hver dag? Flytekniske instruktører går en dårlig tid i møte, da de i praksis kan overvåke 2-3 klasser samtidig. Forandre passprosenten midt i kursperioden virket lite proft. Test etter hvert avsluttet ATA kapittel gir dårlig mulighet til å la stoffet synke inn og lite tid til grubling. Det var varierende kvalitet på instruktørene, fra elendig til meget bra. Demonstrasjon av dører var en uforglemmelig opplevelse. Instruktøren eide noe som fritt oversatt ble til ølakademiet. Det spørres om han ikke var der litt for lenge om kveldene. VACBI har en god del feil. Dette ble i stor grad påpekt i ettertid av LH.

Simulator og oppkjøring.

Annen uke av januar møttes vi i Toulouse igjen for den ordentlig store testen, der vi virkelig skulle bevise noe for dansk LV. Vi skulle ha et treningspass, og så testpass for LV. Treningspasset gikk med til checklis-

ter og spørsmål rundt den. Dette endte opp med at en kandidat fikk prøve seg på en «Fire», og så var fire timer over. Dette beviser at et testpass med fire personer i cockpit er for dårlig og for lite. Det bør klart være i flyselskapets interesse at vi klarer å håndtere en brann - en A340 koster jo bare 1,1 milliard NOK, og i følge en av instruktørene brenner den godt når det først tar fyr, ref Air France for noen år siden.

Så kom testdagen. Dagen før hadde vi fått greie på at siden dette også var B2 kurs, måtte vi regne med å bli kjørt på B2 delen. Da ante de fleste at der ville den halve timen før eller etter simulator session handle om ATA 22 og ATA 34. Og det gjorde den for oss alle sammen. Selv ble min partner, som er avioniker, og jeg spurt om «Braking System» og «Air Data». Så kjørte vi checklister og fikk noen oppgaver underveis. Vi ble testet i bruk av CMS systemet, som etter hvert er blitt et meget viktig og stort ATA kapittel. Det gikk såpass at vi til slutt kom til «Engine Start» og fikk fyrt opp alle fire. Like etter fikk vi «Fire» i eng. # 3, og det var throttles i idle, Master Switch i off, fire p/b released og agent p/b in, så var den sløkket. «Engine Fire Shutdown Check-list» ble requestet og gjennomført og da var det bare «Leaving the Aircraft» checklist som sto igjen. Vel ute av simulatoren takket både sensor og SAS instruktører for kampen og gratulerte. Vi hadde altså bestått.

En liten oppsummering når det gjelder

simulatoren:

Alle ønsket et pass eller to ekstra. Vi vet det koster, men når alle føler at de har behov for det, så er det en grunn til det. Dette er vel anvendte penger. Jeg tror at en bedre organiseringen av testpasset kom-mer etter hvert, slik at TH får anledning til å kjøre mer strukturert.

Jeg takker med dette for muligheten jeg fikk til å være med på et flyteknisk meget spennende kurs.

Med vennlig hilsen

Jens Erik Sørensen OSLTM-P/5



Gutta fra Manesjen United har kort vei til treninga!

På Jessheim har barn og unge mange spennende aktivitetstilbud!



Vestvendte terrasseleiligheter sentralt på Jessheim



- I populære Manesjen på Jessheim bygges solrike selveierterrasseleiligheter.
- Her kan du bo i grønne og rolige omgivelser, men likevel sentralt.
- Kun 10 min med bil til Gardermoen og 30 min til Oslo.
- Gode kommunikasjons- og servicetilbud
- 2, 3 og 4-roms leiligheter med heis fra garasje. BRA 47 til 125 kvm.
- Priser fra kr 1.200.000,- til kr 2.700.000,-.
- Innflyttingsklare 3. kvartal 2001.