



iINFO

NR. 2 • 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

www.mesterhus.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

E-mail: strype@hamarregionen.net

Kontor:
Gardermoen, tlf: 63 98 43 41

ALLE
TIDERS
BY

HAMAR I 50 ÅR

SENTRALSTYRET 2001

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-0/3 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-0/3 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@online.no

Kasserer:

ARNSTEIN MJELDE Arb. 55 99 82 79
Braathens Bergen Priv. 55 98 18 10
Bråtet 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
E-mail Fax 64 81 66 88
nfo@sas.no

NFO avd. Widerøe

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

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.no

Styremedlemmer:

Jim R. Halvorsen	Braathens SVG
Rune Hjelmen	Braathens TRD
Bård Arnesen	Braathens OSL
Rune Thuv	SAS OSL
Kai L. Fjelstad	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.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: reramslie@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 Grønscar, 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. Grønscar

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 hjemmeadresse.



Forsidebilde:
Braathens og SAS får
tilsammen nesten 100 stk.
Boeing B-737

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

Formannen har ordet

Vårens vakreste eventyr har vært navnet på flere seanser de siste årene; Holmenkollstafetten, forhandlingene og sist nå NOU angående Stabellutvalgets innstilling til små Organisasjoners streikerett. Dette gir oss en pekepinn på hva noen mener om forhandlingsrett og organisasjonsfrihet.

Vel uansett; våren har passert og sommeren er på plass. Jeg håper i alle fall at de fleste har litt av den når dette leses. Noen har båtene ute, mens undertegnede er asfalt-cowboy og ligger ofte på to hjul i svingene. Man legger fra seg det meste når tohjulingene skal temmes blant bobiler og traktorer.

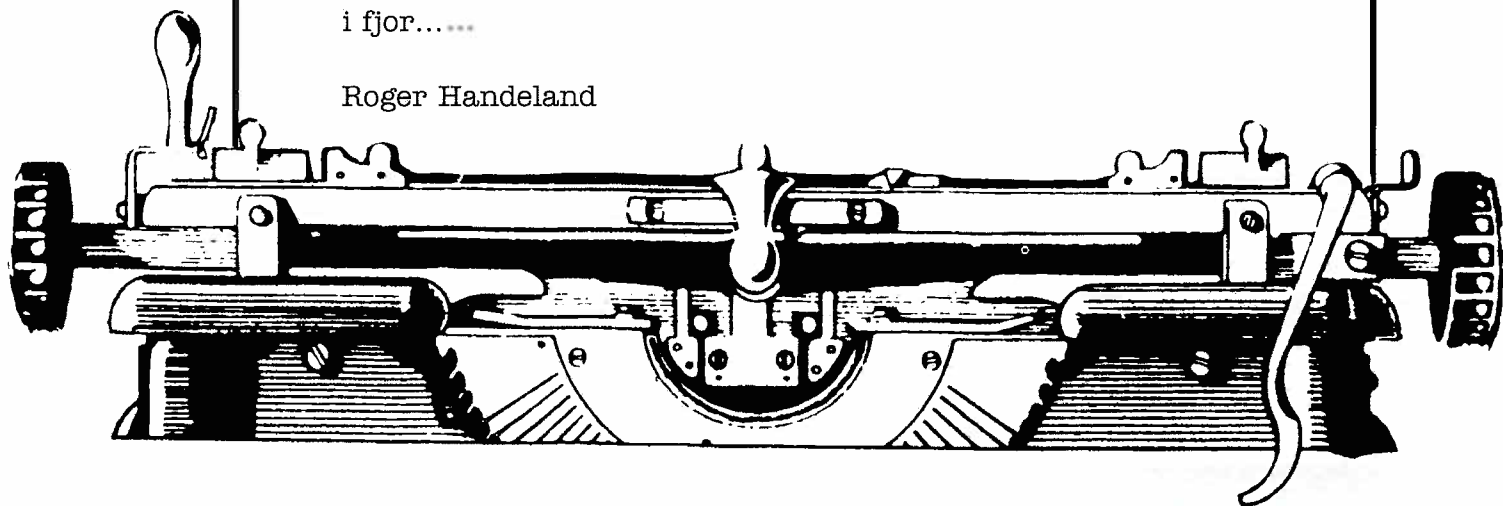
Aktiviteten ute ser ut til å gå bra, selv om det lukter litt merkelig av JAR 66 implementeringen i de enkelte selskapene. Her har nok FL og NFO noe å snakke om, og la oss håpe vi kan løse sakene før de seiler sin egen sjø. Her viser det seg nok at personalavdelingen i de enkelte (noen) selskap ikke informerer om avtaleverk som er inngått, og man får da enkelte personer som gjør sin jobb uten å ha rammene lagt opp.

Forøvrig vil undertegnede gi honnør til SAS' personalavdeling som stilte med to personer på Sola konferansen. Dette ga et hint om at disse er interessert i bransjen og i det om skjer; det burde vært en selvfølge da det ikke bare er forhandlinger i flybransjen. Håper de andre flyselskapene følger på, dere trenger virkelig å høre bransjen og aktørene snakke om flysikkerhet, Havarikommisjonen og lufthavnenes rolle.

I disse minutter får jeg inn på øret at Braathens er kjøpt opp av SAS. Jeg kjenner ikke helt detaljene, men dette må vel sees på som bedre enn om BA hadde kjøpt, og KLM har brukt Braathens som melkeku, så vi får se.....

God sommer kollegaer, husk å bruke to dager mer enn i fjor.....

Roger Handeland



LEDEREN

Det kom nok som en overraskelse på de fleste, at det var SAS som ble livbøyen Braathens måtte klamre seg til i kampen for en fortsatt eksistens. En kombinasjon av flere feilsatsninger og et avgiftsnivå i verdenstoppen knakk til slutt økonomien i Braathens. At Braathens blir et heleid datterselskap av SAS, betyr antagelig svært lite for oss. Begge selskapene har stor mangel på flyteknikere. Riktignok skal det bli spennende å se hvordan man skal løse overproduksjonen på norsk innenriks. Nedragninger kommer. Det spørs bare hvor og hos hvem. **INFO** red. som jobber for SAS i Kristiansand føler for tiden et visst ubehag. Hvis planen er at Braathens i størst mulig grad skal fly innenriks, og SAS overfører sine egne fly til utenriks, så ligger vi på linjestasjonene tynt an. Braathens flyr med pilotsjekk, ja sogar utfører pilotene også nattstoppsjekk. Dermed blir SAS teknikernes eksistens på linjestasjonene i Norge avhengig av at SAS fortsetter å fly med egne fly på de destinasjonene de gjør i dag. Det finnes alternativer, men det vil i så fall avhenge av SAS sine styresignaler inn i Braathens.

Det åpner seg også helt nye perspektiver når det gjelder tungt vedlikehold. Braathens har en ekspertise på tungt vedlikehold på B737, som vi ikke finner i SAS systemet. Riktignok prøver SAS både på Arlanda og Gardermoen å sikre fremtiden med tyngre vedlikehold på B737. Med til sammen nærmere 100 B737 fly, burde det være mer enn nok jobb til alle. SAS har i flere år nå måttet outsorche det tunge vedlikeholdet på MD80 til Shannon, på grunn av kapasitetsproblemer.

På grasrota er meningene delte rundt oppkjøpet. Jeg synes å oppfatte en mer negativ holdning hos de SAS ansatte

enn hos Braathens ansatte. NFO avd. SAS var raskt ute med å klargjøre at de ikke ønsket Braathens som noe datterselskap, men som en integrert del av SAS. Dette synet kommer av de erfaringene vi har høstet med SAS Commuter. NFO avd. SAS har hatt så mye trøbbel og så masse krangel med SAS Commuter, at halvparten hadde vært mer enn nok. Nå får vi tre SAS eide datterselskaper på norsk innenriks. Hvor stor plass blir det igjen til mora?

Det blir uansett en spennende tid vi går i møte. Jeg regner med at NFO skal få litt å hanskes med fremover. Jeg tror heller ikke at jeg hadde følt meg særlig trygg som ansatt i Norwegian Air Shuttle. Der løper avtalen med Braathens ut høsten 2002. Man skal ikke ha mye fantasi for å se mulighetene SAS Commuter sikkert ser i å fly i alle fall noen av de rutene NAS flyr i dag. Kanskje det blir redningen for oss SAS teknikere. I Commuteravtalen er det enighet om at SAS teknisk skal utføre vedlikeholdet på fly over 70 seter. Q400 har 72 seter. Det er enda godt at vi er organisert i samme forening. På siste sentralstyremøte ble det nedsatt et engere utvalg av representanter fra NFO avd. Braathens og NFO avd. SAS. Deres oppgave blir blant annet å utveksle informasjon og legge en policy som kan sikre alle flyteknikere i begge selskapene, samt sørge for et mest mulig smidig samarbeid på grunnplanet.

Det har skjedd litt annet også siden sist. Blant annet har **INFO** red. blitt gjort oppmerksom på at de videregående skolene med flyfag nå er blitt JAR147 godkjent. Dette innebærer at alle elver som gikk ut av VKII Flyteknisk og Avionikk linjen i år 2000, med karakter 4 eller bedre, kan få AML, JAR Basic License. Elever

som gikk ut av VKII i 97/98/99 må opp til prøve i fire fag. Prøvene vil bli gjennomført i flyselskapene eller i Luftforsvaret. De fire fagene man må opp i er Human Factor, Flyteknisk engelsk, Lover og bestemmelser, samt Vedlikeholdsteknikk. Årsaken ligger i de endringene som ble gjort fra JAR65 til JAR66. Dette medførte at læreplanene for flyfagene har måttet endres.

Fra vår representant i JAA MAST Teem kommer det foruroligende meldinger. Den tekniske direktøren i JAA har funnet ut at alt som omhandler Human Factor i JAR 145 skal fjernes. Argumentet han bruker er at det blir for vanskelig å følge opp. Dette har virkelig satt sinnene i kok i AEI (Aircraft Engineers International). Brev er sendt til EU's Transportminister og til diverse EU komiteer. Dette har vi jobbet med i ti år, og så skal en mann bare kunne fjerne dette fordi han synes det blir for vanskelig? Muligens har han blitt godt betalt av industrien. Dette stinker. At korrupsjon finnes i JAA systemet er sikkert. Selv AEI's representanter har blitt forsøkt smurt. Først pr. fax og så etterpå pr. telefon, som om dette var den naturligste ting i verden. En kan jo bare lure på hvordan det fungerer videre oppover i JAA hierarkiet.

Ellers har vi hatt en del vanskeligheter med å få den ønskede kvaliteten på **INFO** i de siste utgavene. Det er derfor besluttet å bytte trykkeri. Denne utgaven er trykket på det nye trykkeriet. Så vi får skylde på det, når denne sommerutgaven kommer ut litt senere enn vanlig. Jeg vil også få ønske alle leserne en riktig god sommer!

Knut Grønscar, Red.

15th Symposium on Human Factors in Aviation Maintenance

London 22-29 March 2001

Human Factors Coordinator

Tel: 357-2-384015

Fax: 357-2-777321

E-mail: vangelis@spidernet.com.cy

Report by Evangelos Demosthenous -AEI Human Factors Coordinator

General Remarks

The Symposium was really worth attending and it was probably the most successful of the 14 that were organised in the previous years. The number of delegates (330 from many countries) was not the only indication. There was an excellent selection of speakers, 28 in total. They were representatives of the Authorities, (ICAO, CAA, JAA, FAA, Transport Canada), Accident Investigation Bodies (AAIB, NTSB, ATSB), Airlines (Britannia, Delta Airlines) as well as Academics/Researchers (such as J.-Reason, W. Johnson). It is unfortunate though that there was no speaker representing the workforce (e.g. union rep), something that I mentioned to the organisers. I hope we will see such representation in the next symposium, which is scheduled for the 2-4 April 2002 in San Francisco and hosted by the FAA.

As the theme of the Symposium stated, the effort was to provide "Practical solutions for a complex world". Although some of the inputs were far from this effort, in general the participants left the symposium with a lot of useful ready to use tools and information.

The ICAO presentation was delivered by its Safety and Human Factors Coordinator Capt. Dan Maurino.

His remarkable presentation delivered both surprise and satisfaction as it was indicated that ICAO had a very broad, practical and realistic view on human factors. In one of his approaches he mentioned that in an aviation system we should try to keep the balance between safety and production. One of the reasons that this balance is not

achieved is that training delivered is not realistic being only safety oriented whereas production is not considered. Referring to deviating from procedures as one of the main incident causes he stated that we should try to introduce "deviation management" rather than dealing with the deviator himself. One of the themes that he used was that 'only humans can create safety'. Although Dan Marino and myself have communicated in the past through e-mail, during the symposium I had the chance to talk with him on HF issues and introduce AEI and ITF.

The presentation of **Jean Marc Cluzeau, the Chairman of the JAA Maintenance HF Working Group**, was well received, as there was a great interest from the participants to be informed about the European regulatory effort. Other speakers as well as participants expressed their satisfaction of the work prepared by the Working Group. J.M.Cluzeau outlined the work of the Working Group indicating his satisfaction that the proposed JAR-145 NPA-12 was well received by the members of the MST (the JAA Maintenance Sectorial Team). I had the chance to extensively discuss with him the latest developments around the NPA-12.

Kathy Abbott, a well known researcher and HF expert, of the FAA indicated that in a work environment there are several forces influencing Human Factors:

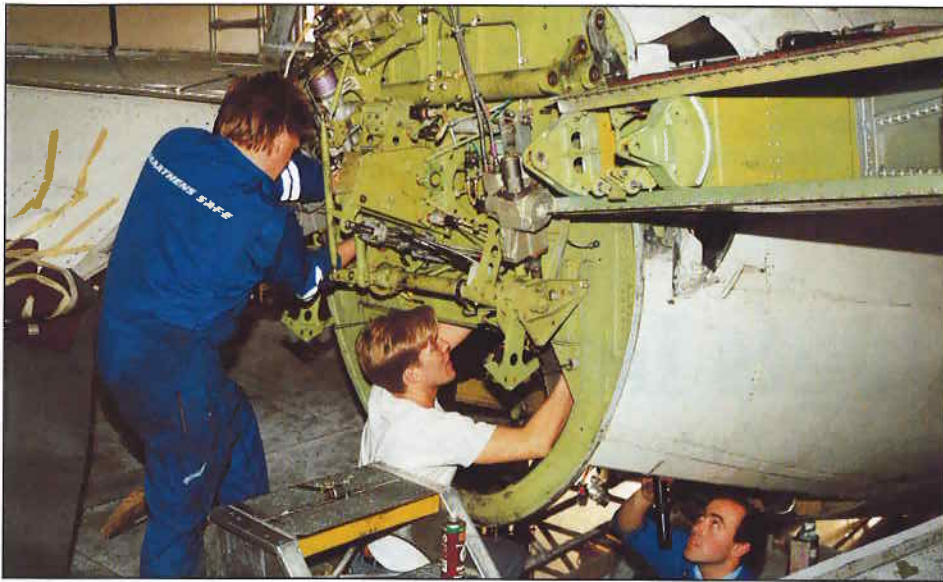
- Economic
- Operational
- Technological
- Social/Political

Giving a perspective of current role of the human in aviation safety she stated the following:

- Two thirds to three quarters of all accidents have human error cited as a primary factor
- Changes in technology will not alter this fact
- Every change brings risk
- **We will continue to rely on the human for safety, efficiency, and effectiveness**

Hazel Courteney from the CAA, who is also the chairperson of the JAA Human Factors Steering Group (HFStG), delivered a presentation on 'Human Centred Design for Maintenance'. During the last meeting of the HFStG I requested from the Group to address the need to indicate what is the contribution of maintenance to aviation accidents and incidents and if there is an increasing trend to this contribution. As Hazel told me during the conference she already took some action herself on the matter and she presented her initial findings during her presentation. She specifically stated that: "The role of errors in maintenance has attracted increasing attention in the recent years. It is difficult to obtain a comprehensive picture of risk trends worldwide, but **UK CAA statistics indicate a continuing rise in the number of reportable maintenance errors** per million flights. Such a rise will be compounded by increasing traffic to make absolute numbers of errors show an accelerated trend".

Alan Hobbs from the Australian Transport Safety Board presented the results of a large survey/analysis that he contacted based on 619 aircraft maintenance occurrences in Australia. 96% of the occurrences resulted in whole or in part from human actions. One of the presented tables was the one indicating the **contributing factors the most common of which**



were: Pressure, Equipment, Training, and Fatigue.

Bernard Newton, Technical Director of Britannia Airways titled his presentation "A Practical Approach to Human Factors in Maintenance – a Board Member's view". Britannia has been one of the pioneers in the UK in the field of HF in maintenance. He presented a 'success story' of HF. **One of the main reasons of success was the actual support that this HF effort had from the company board.** Emphasizing also the company commitment to safety he stated that: "I would not expect any aircraft to be dispatched that is less than fully airworthy. If it doesn't comply, it stays on the ground". He ended his presentation with the following: "You may be able to tell me that I am passionate about human factors, and I truly believe that the practical approach expressed in a way that staff can readily understand will provide a step change in airworthiness – brought about by enhanced understanding and awareness of all the constituent parts of human factors, knowing that each of us can make the difference".

One of the Interactive Sessions was on Fatigue and Shiftwork. All three organizing Authorities (FAA, TC and CAA) have a currently running research on identifying the extend of the issue and possible solutions. **Jean**

Watson from the FAA reported on their current study the data of which is collected by a special equipment carried by maintenance professionals 7 days a week, 24 hours a day. The collected data on time, temperature, sleep, sound level and light was analysed. One of the conclusions was that **airline maintenance personnel sleep about 5 hours per day whereas all experts agree that this is not enough and the recommended sleep is between 7.3 and 8 hours.** The study also confirmed that lighting conditions in the maintenance environment are clearly inadequate. The final phase of the study will indicate the relation of fatigue and workplace factors to the incidents and accidents. It will also create guidelines for personnel (not guidelines for organizations!!!) to understand and address fatigue and other workplace factors. **UK CAA initiated a study this year on working hours** and recommendations for 'good practice'. They sent out 2000 questioners to individuals-/engineers and they expect to complete the study in November 2001. **Don Sherrit from Transport Canada** reported (during his plannery presentation) that they have a study running on fatigue and for this process they used a questioner sent out to 5000 maintenance personnel.

Professōr Drew Dawson from University of South Australia pres-

ented his views on the issue of fatigue based on the different research made by the Centre for Sleep Research of his University. Some of the highlights of his presentation were the following:

- **Fatigue related impairment is similar to the effects of moderate alcohol intoxication.** Research indicated that after 17 hours of wakefulness, fatigue-related impairment are equivalent to a blood alcohol concentration (BAC) of 0.05%. Furthermore, after 24 hours of wakefulness, impairment was equivalent to a BAC impairment of 0.10% - twice the legally prescribed limit (in many countries).
- Fatigue is rapidly emerging as one of the greatest single safety issue now facing the transport sector. **Fatigue-related impairment is a major source of accidents and injuries and represents a significant social cost to the community.**
- Transport industry workforce now work longer, more flexible hours, which often includes more shiftwork. It is likely that employers and employees with little knowledge of the financial, biological, psycho-social impacts of shiftwork and fatigue could negotiate work systems that significantly compromise potential benefits.
- Prescriptive hours legislation is inadequate means of controlling fatigue. Fatigue should be defined and managed as an identifiable workplace hazard and managed in the context of a generalised risk management model.

In general this session offered valuable information and gave us the chance to discuss the hot issue of **duty time limitation (DTL)**. During the session I raised a few questions to the presenters on DTL. The discussion over the issue indicated that DTL is not the only means of managing fatigue and a more general approach is required which includes design of

work schedules, cultural change, education etc.

Although neither the employers nor many of the National Aviation Authorities favour DTL, it is an essential means of reducing the

problem of fatigue. Without DTL the rest of the measures will be ineffective. It is obvious that it will take enormous amount of effort to achieve introduction of DTL for aviation maintenance personnel. We hope that it will not be necessary to see

accidents (or more accidents) caused by fatigue before serious actions are taken.

Evangelos Demosthenous
Human Factors Coordinator
AEI

Stabelutvalgets innstilling:

Nok et angrep på fagforeningens rettigheter

Stabelutvalgets forslag om tvungen avstemning og kopligng er ute til høring og debatt. Det er ikke første gangen de siste årtiene at toppene i hovedorganisasjonene til arbeidsgiverne og en del av fagbevegelsens topper prøver seg.



Første runde

I 1996 lanserte NHO- og LO-ledelsen lovforslag for å begrense fagforeningsrettighetene: Arbeidsrettsrådets innstilling av 1996 (NOU: 1996 14, "Prinsipper for ny arbeidstvistlov"). Her ble det foreslått at kun sentralistiske hovedorganisasjoner med over 100 000 yrkesaktive medlemmer skulle ha reell forhandlings- og streikerett. Dessuten ble det foreslått at meklingsmannen skulle kunne pålegge uavhengige fagforeninger å stemme over tarifforslag, og at uavhengige fagforeninger måtte godta en tariffavtale som en hovedorganisasjon hadde inngått på samme område. I kommunal sektor skulle avstemningene i de enkelte forbundene koples innenfor de hovedorganisasjoner de var medlem av.

Forslagene møtte massiv motstand, og de ble parkert da sentrumspartiene inntok regjeringskontorene i 1997.

Andre runde

Men i 1999 ble Stabelutvalget nedsatt av den samme sentrumsregjeringen. Utvalget skulle vurdere noenlunde de samme spørsmålene som Arbeidsrettsrådet. Utvalgets offisielle navn var: Utvalget for tarifforhandlingssystemet. Denne gangen var utvalget sammensatt av representanter for toppen av LO, Akademikerne Fellesorganisasjon, Akademikerne og på arbeidsgiversiden av NHO, Kommunenes Sentralforbund (KS), Handelens og Servicenæringens Hovedorganisasjon (HSH), Arbeids- og administrasjonsdepartementet (AAD), og Norsk Arbeidsgiverorganisasjon for virksomheter i offentlig eie (NAVO). Ingen uavhengige forbund var representert. Utvalget la fram sine forslag 2. april i år. Det er ingen lystig lesing. ..

Utvalget foreslår kun ulike måter å

begrense demokratiet på. Forslagene gjelder privat, kommunal og statlig sektor. Men før vi går inn på de tre sektorene skal vi først fortelle om forslag utvalget ikke fremmer:

Fortsatt tvungen lønnsnemnd

Norge blir stadig kritisert av menneskerettsorganene ILO og Europarådet (Europarådet har ingenting med EU å gjøre) for bruken av tvungen lønnsnemnd. Men verken utvalget samlet eller fagforeningsrepresentantene fremmer et eneste forslag til lovendring som vil begrense myndighetenes muligheter til å bruke tvungen lønnsnemnd.

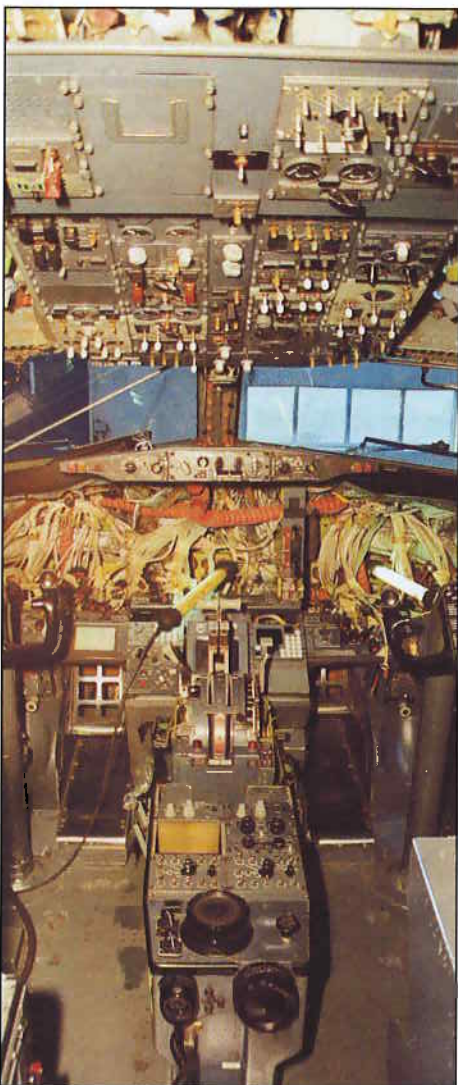
Privat sektor

I privat sektor foreslår et flertall i utvalget at meklingsmannen skal kunne pålegge en fagforening å stemme over et forslag til tariffavtale

og at han skal kunne kople sammen avstemningene til de enkelte forbundene til en stor avstemning. For eksempel vil han kunne kople avstemningene til uavhengige forbund med avstemningene til LO og YS forbund. Eller hvis for eksempel LO vedtar et samordnet oppgjør der LO forhandler for alle forbundene i privat sektor, skal meklingsmannen kunne kople avstemningene til de enkelte forbund utenfor LO til LOs avstemning. Denne typen kopling var utbredt på 60- og 70-tallet, helt frem til at Arbeidsretten i 1982 slo fast at meklingsmannen ikke hadde lov til å pålegge en fagforening å stemme mot dens vilje. Nå vil altså et flertall i utvalget at loven skal endres.

Kommunal sektor

Også i kommunal sektor foreslår utvalget at meklingsmannen skal kunne



pålegge avstemning og kople avstemningene. Utvalget vil også at "partene" skal bli enige om at hovedorganisasjonene og Kommunenes Sentralforbund skal forhandle og stemme samlet i hver enkel hovedorganisasjon. Det vil bety at de enkelte yrkesgruppene; sjukepleiere, hjelpepleiere og så videre, mister råderetten over sine avtaler og om de skal streike eller ikke for en bedre avtale.

Statlig sektor

I statlig sektor har meklingsmannen allerede under dagens lovgivning myndigheten til å pålegge og kople avstemninger. I statlig sektor har ikke kopling og tvungen avstemning vært brukt. Grunnene til at kopling var svært utbredt i privat sektor på 60- og 70-tallet, men ikke ble brukt i statlig sektor, er mange. Men en av grunnene er at loven (tjenestetvistloven) i utgangspunktet begrenser hvem som har forhandlingsrett. Utvalget foreslår at begrensninger i hva slags organisasjoner som skal kunne forhandle i staten skal bli enda strengere, dette til tross for at man må anta at allerede de nåværende bestemmelsene er i strid med menneskerettighetene, og at antallet statsansatte vil synke fremover. Utvalget vil også begrense forhandlingsretten til uavhengige forbund.

Mot frie forbundsvise oppgjør

Mye av det som Arbeidsrettsrådets innstilling av 1996 ville oppnå av begrensninger i organisasjonsfriheten, den frie forhandlingsretten og streikeretten ble altså fremmet i en annen form. Det er frie forbundsvise oppgjør og forbundsleddet i fagforeningene som skal svekkes. Hovedorganisasjonenes ledelser skal få styrket makt, og uavhengige forbund er per definisjon en uting som må miste rettigheter.

Et splittet utvalg

Men der Arbeidsrettsrådets innstilling av 1996 var enstemmig, er Stabelutvalget dypt splittet. Når det gjelder kopling er det kun LOs to representanter som sammen med arbeidsgiverrepresentantene utgjør et

flertall mot de to ekspertene og fagforeningsrepresentantene fra YS, A og AF. Og allerede samme dagen som Stabelutvalgets innstilling ble lagt frem, gikk en av Norges fremste arbeidsretts- og menneskerettighets eksperter, Stein Evju, ut og erklærte at koplingsforslaget er i strid med Norges menneskerettighetsforpliktelser.

Massiv motstand

Enda viktigere er den motstanden mot Stabelutvalgets forslag som ble vist på pressekonferansen som ble holdt en time etter at Stabelutvalgets innstilling var presentert. Her var det femten forbund som sto samlet bak en motstandsfront mot Stabelutvalget. Disse var: Norsk Lærerlag, Lærer-forbundet, Norsk Helse- og Sosial-forbund, Fellesorganisasjonen for barneverns-pedagoger, sosionomer og vernepleiere, Politiets Fellesforbund, Oljearbeidernes Fellessammenslutning, Norsk Transportarbeiderforbund, Norsk Olje- og Petrokjemisk Fagforbund, Norsk Flygerforbund, Norsk Flytekniker Organisasjon, Lederne, Farmasiforbundet, Selgerforbundet, Norsk Sykepleierforbund, Norsk Journalistlag. Og etterpå har flere fagforeninger sluttet seg til oppropet.

Hva mener partiene?

Det er altså en like massiv motstand mot Stabelutvalget som mot Arbeidsrettsrådets innstilling. Nå er innstillingen ute til høring med frist til 1. oktober 2001. I mellomtiden er det stortingsvalg. Uavhengige Fagforeningers Forum vil utfordre partiene til å si fra om hvor de står når det gjelder innstillingens forslag. Deres svar vil bli offentliggjort. Vi skal, sammen med det store flertallet av fagorganiserte, igjen vinne kampen for å forsvare demokratiet og grunnleggende menneskerettigheter.

UFF v/Johann Andreas Pedersen

Latest developments on the Component Maintenance (CM) front

JAR 66 has been finalised and introduced in April 1998. However, in its present form it only covers aircraft maintenance. Since the safe operation of an aircraft is greatly affected by the standard and condition of the components fitted to it, it is important, and logical to have a high standard for CM.

During the creation of JAR 66 it became clear that the standards of aircraft maintenance regulation differed greatly between the various JAA countries. The situation is no different for CM, as the JAA found out after it analysed the answers to a questionnaire it sent out. Experience, training, authorisation/licensing, age, and category requirements showed a wide variety. So the JAA decided that one common standard is necessary, and has therefore created a Working Group (WG) for CM. AEI was invited to participate in this WG, and I am very pleased that we have found ASOCIACION PROFESIONAL DE TECHNICOS ESPANOLAS DE MANTENIMIENTO DE AERONAVES (APTEA), one of our Affiliates from Spain, willing to provide the manpower necessary. APTEA has a lot of members working in shops for various types of components. They have in fact provided three people to take on the work resulting from this WG. Pablo de la Osa, specialises in Engines, Francisco Navarrete in Instruments, and Fernando Cruz in Hydraulics and Mechanical components.

There is a lot of work to be done the next 2 years or so, before the final product is ready in the form of a Notice of Proposed Amendment (NPA) that will become part of JAR 66 once accepted. The first meeting of the WG took place in May this year, and there it became very clear that the

JAA is going for a common CM standard without requiring a Licence. AEI received indications to that fact earlier, and we pointed out at the time that it is not possible to create a single common standard without the JAA controlling the complete process. What the JAA proposes to do is to let the CM organisations (overhaul and repair shops - JAR 145) issue a company authorisation, based on a company examination and training standard set by the JAA. The argument for this solution is presumably the cost factor connected to Licence issuing for the National Aviation Authorities (NAA). I say "presumably", because up to now there has been no clear argument from the JAA's side why they do not want to issue a Licence. There are in fact more than 10 advantages to a CM Licence. Something we have pointed out to the JAA at several occasions. Even the cost argument "falls flat on its face" when considering that the NAA's will be charging a fee for Licence issue, renewal, and extension.

AEI's most important argument in favour of a Licence is of course the very same reason why the JAA wants to introduce common regulation on CM. A single common standard! We cannot see how company approvals issued by hundreds of different CM companies, based on hundreds of different procedures, and in hundreds of different shapes, sizes, and colours, are going to produce one single common standard! In addition, all these different approvals will not satisfy the EU rule on unrestricted movement of labour across the borders of the different EU countries, since there will be no standard document acceptable in all EU countries this way.

What the JAA proposes to do is to

produce a single common standard for experience, age, training, and a set of approved exam questions. At the moment 2 category of components are planned: Engines/APU, and components other than Engines /APU. The training requirements differ depending on what category one works in, but all categories require some common theory subjects, like maths, physics, human factors, air legislation, workshop practices, etc. Experience requirements are proposed to be of different duration depending on the category.

The whole WG process of drawing up the regulations consists of WG members (from the NAA's, industry and unions - AEI) being allocated different tasks that have to be worked out into regulation proposals. Communication between members is foremost by E-mail, but 3 meetings per year are planned to coordinate progress and iron out any difficulties.

APTEA has asked for assistance from the other AEI Affiliates to assist in their work, and what I intend to do is to call in for a meeting in my AEI Technical Affairs Committee (ATAC), so that Affiliates who are interested can discuss solutions to any questions, or problem areas that come up in APTEA's work in the WG. Another means of trying to assist APTEA is to communicate all "correspondence" to the other Affiliates, so that everybody interested can contribute with their comments.

It will be an interesting, and challenging 2 years ahead, and I hope that AEI will be able to influence the WG process to the advantage of the CM Certifying Staff.

Pieter Doyer
ATAC Chairman
NFO avd. Braathens

ESSENTIAL ENGINEERS *Flight International*

The airline industry may be short of engineers, but is still fussy about whom it employs.

Nikolaos Bekiaris has completed eight years' study to gain a degree in aeronautical engineering plus two years' on-the-job training, but he cannot get a "career" job with the airlines in Canada where he lives and works. This does not seem to square with the panic calls from aviation regulators and the industry worldwide that it cannot find enough qualified engineers, but he is not alone in his experience.



Meanwhile, the Embry-Riddle Aeronautical University says that 10,000 new aviation maintenance engineers and mechanics are needed every year in the USA, and the need is not being fully met. The UK also has a serious maintenance engineers shortfall, according to the Civil Aviation Authority (CAA). The CAA adds that most of mainland Europe is not faring any better in training its own engineers and frequently makes up for that by offering better pay to qualified UK personnel hired through agencies.

A UK industry study quantified engineer shortages for last year in each of the maintenance specialisations and forecast that, without exception, the personnel shortfall would increase or stay the same this year. The aircraft maintenance engineer shortage was estimated at 8.6%, increasing to 11.5% in 2000; among avionics engineers the shortage was a dire 23%, forecast to remain the same, while the mechanical engineer shortage was 10.2% below industry requirement, with a 15% shortage this year.

These figures were flagged up by UK Civil Aviation Authority Chairman Sir

Malcolm Field in February at a Royal Aeronautical Society seminar on the shortage of maintenance personnel. Embry-Riddle highlighted "a similar situation" in the USA, Field points out. According to the university, unless an additional 10,000 new maintenance technicians are trained every year, US industry growth will be held back.

Field puts the regulator's point of view, which sounds bleak for the industry: "It is easy to underestimate the effect this shortage could have on your business. We, the CAA, will not be in a position to grant the essential approvals (operating licences) for your company if the required technical staff with the necessary skills and experience are not in place. Remember, without a maintenance release to service, aircraft do not fly at all." Since Field spoke in February, the CAA says there has been no increase in the number of licensed engineers coming into the industry, and there is still a marked lack of commitment to training from the industry itself.

There have been a large number of applications to the UK CAA, however,

from non-UK Europeans for the new Joint Aviation Regulations (JAR) 66 engineer licence, because the UK is ready for its implementation by the deadline of June next year, whereas many Joint Aviation Authority nations are not. In addition, the CAA confirms, engineers from non-JAA countries are applying for the JAR 66 licence, which would enable them to work in any of the JAA states subject to work permit regulations.

British Airways hires nearly 50% of all UK aircraft maintenance staff, and the CAA's figures deliberately took account only of "the rest" of the marketplace so as not to end up with statistics dominated by BA's experience alone. BA's engineering technical and quality director Jim O'Sullivan, however, says that the airline has a serious shortage of avionics technicians. This means that it has had to "change working practices" to make the most efficient possible use of those it has.

The engineer's job has changed

The upside of today's unbalanced equation, the airlines agree, is that

modern aircraft are better built than they used to be, with better corrosion protection and much improved engine and systems reliability, so carriers do no need as many engineers per aeroplane as they used to.

Better aircraft quality and new technology has changed the engineer's job as well. For some time there has been a theory in circulation that young people are not joining because they spurn jobs where they get their hands dirty, work all hours and in all weathers. But the airlines say the job is not the relatively crude job it once was. The work is now more cerebral, requires more knowledge and is often less to do with physical artisanship.

A large proportion of current technical delays are caused by problems with in-flight entertainment (IFE) systems. These fall within the remit of the avionics specialisation, although specialists in IFE maintenance do not need to be licensed. The people best qualified for IFE work, according to Heather Darwin, the head of international engineer agency Line Up Aviation Personnel, are those who have worked as technicians in radio, television and video. BA's engineering department speculates that in-flight entertainment in the medium-term future may well consist of power supplies and communications channels at the seats, with passengers being allowed to bring their own approved entertainment and/or communications equipment on board.

Engineering apprenticeships, which airlines seemed to have abandoned as a means of getting engineers, are making a quiet comeback. BA offers apprenticeships and sponsors engineers who want to upgrade their licences, as does BA's Gatwick-based independent partner airline CityFlyer, but they are in the minority. As the CAA says, the numbers of apprenticeships are small, are offered by few organisations, and are insufficient to supply the industry as a whole. Meanwhile, the numbers of trained

engineers leaving the armed services are lower in all countries, while the air transport industry is expanding. Darwin also makes the point that former military personnel often leave the service with a civilian licence if they have prepared themselves for departure, but the airlines always want people who can "hit the ground running". It is not enough to have a licence alone – the airlines want engineers with experience of civilian equipment and the civilian operating environment – though helicopter operators, Darwin says, often take on former military people.

CityFlyer has an agreement with a nearby college which trains young engineers. They spend a year at the college and four years at the airline to qualify, and the total cost of the training per apprentice is about £15,000. Having made that investment, CityFlyer bonds the trainees – two of which at the moment are women – to stay with it for a minimum of two years.

Airlines are not the only companies with apprentice schemes. FLS Aerospace, Europe's largest third-party maintenance organisation, takes on trainees at its major overhaul bases in Dublin, Ireland, and Stansted and Manchester, UK. It also does contract line maintenance at London Gatwick and at Copenhagen, Denmark. Lufthansa Technik in Hamburg, which as a big third-party business as well as Lufthansa's maintenance, takes on 500 apprentices a year and has its own training school. It is difficult for an outsider to judge whether this massive organisation is having to train so much because it is expanding fast, or expanding fast because it invests in training, giving it the capacity to take on new work.

But there are problems in the industry as a whole. Darwin confirms the CAA's statement that most airlines have still not woken up to the big picture of an overall engineers shortage: they can still be "very fussy" and

reluctant to take on contract workers unless they have relevant experience as well as a licence, and they are certainly reluctant to pay the increasingly high prices that the market shortage is generating.

Airlines fear downturn

There seems to be a nervousness about taking on permanent staff, says Darwin, in case the recent slow-down in the US economy, only two quarters long so far, extends to a third quarter and precipitates a general market downturn or even recession. Yet those airlines who want to pay lower prices than those demanded by the agencies have to take on permanent staff, which does not make sense if fears of a recession have any substance.

Graduates like Nikalaos Bekiaris have problems because the airlines seem not to be satisfied with engineering degrees alone. They also want management experience, since graduates are, from the start, candidates for engineering management. BA points out, however, that not all managers in its engineering division are engineers – their expertise is in management. Lufthansa Technik says that it does not face a shortage of graduate applicants.

Aircraft and electronics maintenance engineering today can be a highly satisfying job, even in its raw form, according to O'Sullivan. Line engineers working on a broken aeroplane late on a cold and rainy night out on the pan can feel huge satisfaction watching an aircraft taxiing away on time and knowing that, without them, it would still be sitting there useless.



Pressemelding

fra Flyselskapenes Landsforening, 09.05.01

Regjeringen gir momslette med en hund — og tar det mangedobbelte inn i avgifter med den andre

Flyselskapenes Landsforening (FL) har de siste ukene hørt både finans- og samferdselsministeren kreve lavere flypriser siden persontransport med fly vil få moms med nullsats fra 01.07.01. Dette har regjeringen regnet seg frem til bør gi en prisreduksjon på 5 %. Hvis ikke flyselskapene setter ned prisene, truer statsrådene med å trekke tilbake moms med nullsats på persontrafikk med fly.

Den politiske hukommelsen er som kjent kort. For to år siden vedtok Stortinget å sette ned et offentlig oppnevnt utvalg for å se på skatte- og avgiftssituasjonen for norsk luftfart sammenlignet med utenlandske flyselskap. Utvalget som ble ledet av Konkurransetilsynet, konkluderte enstemmig med at hvis en så flere avgifter under ett, så var norske flyselskap utsatt for konkurransevridning. Og hvis en så på den enkelte avgift isolert, så var norske flyselskap utsatt for en klar konkurranseulempe sammenlignet med utenlandske selskap. I rapporten fra dette arbeidet fremgår det at avgiftsandelen av en norsk flybillett, ligger betydelig over det du som flypassasjer betaler i andre europeiske land. Regjeringen har i to statsbudsjett omtalt dette utvalgsarbeidet, og i årets statsbudsjett ble moms med nullsats lagt frem som det første skrittet for å bedre flyselskapenes rammevilkår, og for å nøytralisere økningen i passasjeravgiften. Finansministeren understreket blant annet dette da han la frem regjeringens forslag til statsbudsjett. Resultatet har imidlertid blitt at avgiftsbelastningen på norsk luftfart har fortsatt å vokse.

I de siste ukenes utspill mot luftfarten fra statsråder og statssekretær etter-



lyser de til dels effekten av en avgiftslette som ennå ikke har trådt i kraft, og til dels fremstiller de dette som en særlig gunstig ordning for luftfarten. Regjeringen sier selv i St.prp.nr.1 (2000-2001) at ikke noe land i EØS-området både blir ilagt moms og passasjeravgift på luftfart. Regjeringen beregner fordelene for luftfarten ved moms med nullsats til 300 mill. kr per år. Samtidig unnlater regjeringen behendig å si at passasjeravgiften som de selv har bidratt til å innføre og opprettholde på et høyt nivå, rundt 1,5 milliarder i 2001, gir denne momsletten en noe begrenset effekt. For å illustrere størrelsen på passasjeravgiften, kan vi omregne den til moms. Dagens passasjeravgift utgjør en momssats på minst 46 %. Fordelen flyselskapene får av moms med nullsats utgjør kr 20,- på enveisbillett, mens passasjeravgiften utgjør kr 128,-. Rammevilkårene er følgelig endret til det verre og avgiftsnivået er ikke frosset på 2000-nivået, slik regjeringen forutsatte for et halvt år siden.

Luftfarten er som transportform privat eid og brukerfinansiert, infrastrukturen inkludert, og ikke politikerstyrt og

subsidiert over offentlige budsjetter. Det later til at regjeringen glemmer dette midt oppi en valgkamp, der de møter kritikk fra distriktene for det høye avgiftsnivået på luftfart. Gjør regjeringen alvor av truslene, blir imidlertid flybillettene enda dyrere, siden flyselskapene ikke kan søke ekstrabevilgning over statsbudsjettet når midlene ikke strekker til. Forholdet er snarere motsatt. Den statlige beskatningen av luftfarten fra 1995 og frem til i dag har hatt en bratt oppadstigende kurve. Norge har fortsatt Europas høyeste flyavgifter.

Ønsker du ytterligere opplysninger, kan du kontakte:

Tor Sodeland, direktør i
Flyselskapenes Landsforening,
Tlf: 23 08 85 72/00
Mobil: 92 89 14 21
E-post: tor.sodeland@nho.no
Faks: 22 56 57 90, eller

Synnøva Aga, bedriftsrådgiver
Flyselskapenes Landsforening
Tlf. 23 08 85 74/00
Mobil: 99 25 29 54
E-post: synnova.aga@nho.no
Faks: 22 56 57 90.

Skills & Qualifications

Denne artikkelen er sakset fra medlemsbladet til det engelske CHIRP. (Confidential Human Factor Incident Reporting Programme). Problemstillingen som belyses i denne artikkelen, er høyst relevant for oss her hjemme. Vi ser klare tendenser til at flyselskapene i stadig større grad benytter seg av ufaglært arbeidskraft til å utføre lettere arbeidsoppgaver på fly. Grensen på hva som er lettere arbeid settes individuelt av hver arbeidsleder. Er arbeidspresset stort, er det lett å tøyne grensene. De engelske luftfartsmyndighetene er klare i en ting. Er du flytekniker, så er det ditt ansvar å påse at det personellet du har med deg er kvalifisert til å kunne gjøre oppgaven de er satt til å utføre. Det er du som flytekniker som signerer ut flymaskinen som er ansvarlig for at alt arbeid på flyet er korrekt utført. Vi som flyteknikere har derfor et delikat problem. Skal vi nekte å ta med oss medhjelpere vi mener ikke er kvalifisert? Hvor skal vi sette grensen? Her trengs det en grenseoppgang og regler vi kan holde oss til.

red.

I am a multi licensed engineer on the ramp at ###, and feel compelled to write with reference to the above. With the advent of JAR66 a rather serious turn of events is taking place at my company. We have previously had three unlicensed groups of limited task certifiers in aircraft maintenance; they are base authorisation, ramp authorisation and cabin authorisation.

In order to hold the above, the minimum qualification was based on having completed an aircraft apprenticeship with subsequent experience, plus an approved course on type and proof of experience of the limited tasks. Also you could gain the authorisation based on an approved company training programme, but it is no really clear what that means.

The problem that has now arisen is that the company were under the impression that all three of these authorisations were going to be acceptable to convert to A licences and since making this public to the holders of them, have since discovered that the cabin authorisation would not be convertible. To overcome this they have decided that all those with cabin authorisation should now go on to hold ramp authorisation that is an aircraft maintenance authorisation pertinent to mechanical and electrical trades.



Whilst a few of the cabin authorisation holders have come from an aircraft background, many have only ever worked on interior furnishings and are now being pushed into holding a qualification that they have no qualification or experience for, because if they don't do it then their money will be frozen due to them not holding (a qualifying) authorisation.

For many of them the training they have had consists of no apprenticeship or formal qualifications, but they have had a six week basic hand skills course plus a few days type training. They are now being teamed up with current ramp authorisation holders to learn about aircraft maintenance so that they

may hold an authorisation for which they will be responsible for the tasks that they carry out to the limit of the authorisation. They hold, for example, wide-bodied jet ramp authorisation with a dangerously low level of experience/training. Added to that, the responsibility for the tasks they will be carrying out that fall outside the scope of their authority will fall to the Licensed engineer who will need to watch even the simplest of tasks to satisfy himself that it has been carried out correctly.

I have raised this issue internally, however, the quality representative thinks that it is a problem for the local licensed engineer who might stamp



the personal experience record book of the person concerned and also the local manager who will be forwarding the applications, but the truth is that this is being driven from the top down.

If one person will not stamp the experience record then someone will be found who will. When one of these approved people makes a big mistake, as they surely will, who will get the blame? It is the quality department's responsibility to ensure that those of us that hold aircraft authorisations are fully qualified and experienced. It surely is not for them to discharge that

responsibility onto the rest of us to police the department for them.

If people want to carry out further training to improve themselves then let the company train them properly for it and not just expect them to pick it up as they go along. To get my licences I had to go through a lot of training and studying and it seems all I really needed to do was follow someone else around for a couple of weeks. Don't get me wrong, I am not at all bitter about this. I feel that everything I ever did to get my licences was absolutely necessary, but I also feel

that diluting the requirements so much is truly dangerous.

Answer from CAA:

The reference to Licensed engineers having to satisfy themselves as to the work of others for which they are to sign is a continuing Licensed engineer responsibility in any event, Airworthiness Notice (AWN) number 3, paragraph 1.5 spells out this duty. It should also be remembered that mechanics/non-certifying personnel continue to be responsible for the quality of the work that they perform. The Licensed engineer is responsible for ensuring the legal requirements have been satisfied and that system performance is satisfactory, post the work being carried out. These responsibilities do not change with the advent of JAR 66 licenses.

It is a matter of record that the CAA have, in the past, required companies to withdraw authorisations where companies have failed to adhere to the requirement outlined in AWN 14 for the issue of Authorisations. The CAA has indicated that they would not hesitate to take similar action again should any company issue Authorisations to personnel who do not have the requisite basic skills and experience.

Maxi Mixer til salgs!

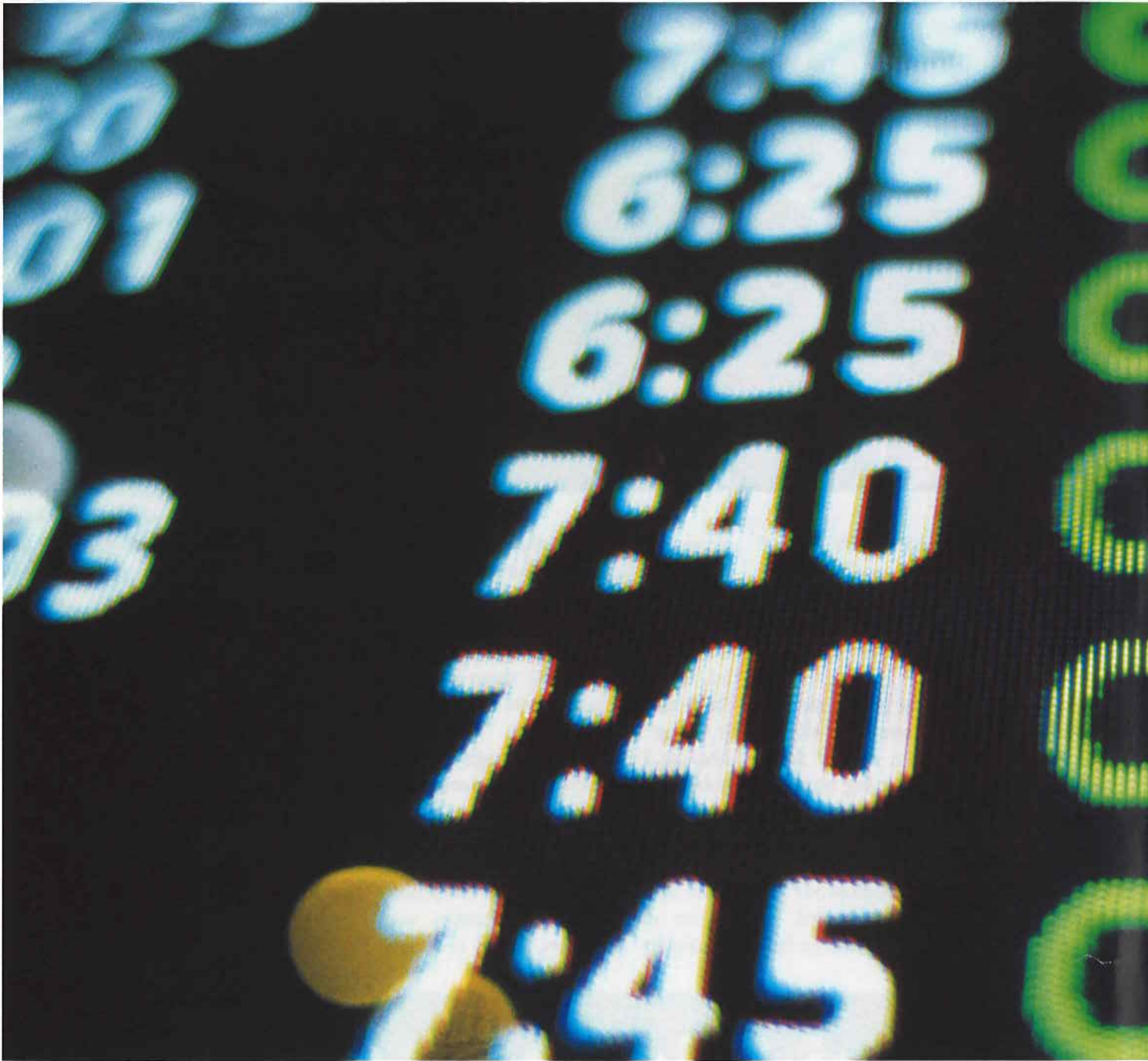
- Seilbåt 35 fot, 83 mod.
- storseil fra 98
- genoa på Furlex fra 96
- 3 bladet foldeprop
- motor overhaldt 95
- ferskv. kjølt, varmt og kaldt trykkvann
- ny ENO gasskomfyr
- teak i cockpit og dørk
- landstrøm m/Ladac

- B&G vindinstrumenter
- Silva logg-lodd
- Autohelm 4000 autopilot
- nyere puter
- 8 vinsjer derav 4 selvskjøtende
- fullt opplagsutstyr
- varmere
- umontert Lofrans ankervinsj for tau og kjetting

- flere solcellevifter
- m.m

**Båten ligger i Asker
Kr. 450 000,-**

**Per Ole Harnes Oslo
Mob.: 907 24 263
E-mail: poharnes@c2i.net**



Time is money.

Gravity. Pressure and counter-pressure. $e = mc^2$. A body immersed in a fluid is buoyed up by a force that is equal to the weight of the fluid displaced. And the amount of time that goes into the maintenance of an aircraft appears on your balance sheet as a loss of money. Undebatable truths. Or?

With the SAS full service concept you can stop thinking in costs and downtime and begin to view component management and logistics as a parametre for earnings. The object is the same as ever. To supply you with airworthy components when and where you need them.

SAS Component. Confidence begins here.



SAS Component

Solakonferansen ble i år avholdt over 3 dager i perioden 7. – 9.mai. Det var 145 påmeldte del-tagere. Fra NFO deltok Roger Handeland, Per Ramslie fra NFO avd. Braathens og Paul Mehammer fra NFO avd. SAS.

Den første dagen var en rekke flyprodu-senter invitert til å holde foredrag om sine nye produkter med spesielt vekt på sikkerheten. Modeller fra Airbus, Bombardier, Bell og Sikorsky ble presentert i meget forseggjorte og strømlinjeformede presentasjoner, men uten at det ble lagt vekt på sikkerhetsaspektet i det hele tatt. Produsentene la også stor vekt på at de nye modellene hadde betydelig lavere maintenancekostnader enn tidligere modeller. Selv Bombardiens Q400, som SAS Commuter har betydelige innfasingproblemer med, ble "solgt" som et nesten vedlikeholdsfritt fly.

Boeings representant, Thor G. Johansen, Technical Director – Europa (tidligere Braathens), hadde lagt opp sin presentasjon mer i henhold til oppgaven, der fokus ble satt på den globale utviklingen på flysikkerheten, og Boeings arbeid med å forbedre flysikkerheten generelt. Kanskje ikke like strømlinjeformet presentert, men betydelig mer innholdsrikt enn de andre foredragsholderne. Dagen ble avsluttet med 4 timers tur på fjorden med fjordbåten Gamle Rogaland. Dette var en meget vellykket del av konferansen, der deltagerne fra hele luftfarts- og myndighetsmiljøet kunne treffes i et uformelt sosialt samvær. Dette er kanskje den viktigste grunnen til at NFO bør være representert her, for under en slik uformell sammenkomst kan foreningen knytte forbindelser og drive litt lobbyvirksomhet, som kan gjøre NFO's arbeid betydelig lettere i de mer formelle fora.

Dag to var avsatt til tema som:

Rammebetingelser og flyplassstruktur v/ Randi R. Svenkerud



Ordfører Håkon Rege åpner Sola Konferansen 2001 med Thor Helge Strand som konferanseleder



NFO avd. BRA formann og Paul Mehammer SAS i lystig lag på båtturen ifra Solakonferansen

Flesland. Gjennomgang av luftfartsverkets foreslåtte omorganiseringsplan.

Kvalitetsarbeid i europeisk luftfart v/Michael Sjø, Quality Assurance SAS Operation, og Timmy Breen Nilsen, Quality Manager Braathens. Her fikk vi en gjennomgang av hvordan de to selskapene tolker de nye JAR reglene og utfører auditer. Selv

om regelverket er det samme for selskapene, er den praktiske organiseringen og gjennomføringen ganske forskjellig.

Mye av quality-avdelingens arbeid går med til å utføre auditer internt i eget selskap - og eksternt på leverandører/handlingselskaper. For at en ikke skal bruke unødige ressurser på at alle skal auditere alle, var det et sterkt ønske



Tekn utvalg leder Gunnar Johnsen i samtale med lærlingekoordinator Astrid Opsjøn (Braathens), forøvrig også ORFLY sekretær

om å få etablert "audit pooler", slik at en audit gjort av et selskap i poolen blir tilgjengelig for de andre selskapene. Braathens har nylig gått inn i en slik pool for fuel-leverandør auditer.

Helikoptervirksomheten på Norsk Kontinentalsockel. – Innstilling Del 1
v/Forskningsdirektør Tor Ulleberg.
Innstillingen var meget kritisk til dagens ordning der Oljedirektoratet har ansvaret for helikoptervirksomheten på sokkelen.

Rammevilkår for drift av flyplasser – hvordan opprettholde sikkerheten innenfor dagens rammevilkår?
v/Samferdselsminister Terje Moe Gustavsen. Beklager herr Samferdselsminister; her var det mye "preik" uten at jeg ble noe særlig klokere, rent bortsett fra at Staten vil "melke" mest mulig avgifter ut av bransjen uansett motargumenter.

Vil felles havarikommisjon bedre fysikkerheten?-Erfaringsoverførsel mellom transport-sektorene.
Her var det foredragsholdere fra de

forskjellige samferdselssektorene, som Havarikommisjonen for Sivil Luftfart, Vei, Jernbane, Sjøfart, SINTEF og fra den Svenske Havarikommisjonen. Hoveddiskusjonen under paneldebatt dreide seg om at alle samferdselssektorene burde knyttes sammen til en felles undersøkelseskomisjon for ulykker innenfor samferdsel, slik de har gjort i Sverige og i USA. Debatten var meget interessant, og konkluderte med at en felles kommisjon vil kunne skape en bedre sikkerhet generelt innenfor samferdselssektoren, der de andre sektorene kan ha noe å lære av hvordan luftfarten undersøker sine uhell. Om fysikkerheten blir noe bedre av det? Tja - si det.

Dessverre måtte jeg forlate konferansen etter dag 2, slik at en av de andre skulle dekke dag 3. (Red. anm. Det så jeg aldri noe til).

Paul Mehammer
NFO avd. SAS

Genuint timmerkunnande från Finland...

Meget konkurranse dyktige priser!
Kontakt Tom-Erik Nilsen tlf 51488278 for nærmere informasjon.

HALSSILA LEVERANSDEKLARATION

- TIMMERLEVERANS**
 - monteringsfærdig timmerstomme av 95 x 170 mm maskintorkad, hyvlad timmerstock av massiv furu
 - monteringsfærdige styrplaster (sværdplaster) for fônster- og dœrrkarmar
 - dymlingar 22 x 22 mm
 - isolering mellom timmeret
 - genœmgæende stâlstænger for timmerknotar i hœrn
- STUGLEVERANS**

Innehållande timmerleverans:

 - takbrædor 20 x 95
 - regelvirke for luftspalt i tak 50 x 50
 - takbjælklag 50 x 150-200 for smedtak
 - innertakspanel, furu 13 x 120
 - taklistor 12 x 32
 - vindskiva 21 x 100-125 + 21 x 150
 - trekantslist og tryckimp. vattenbræda for vindskiva
 - utvændiga foderbrædor for dœrrar og fônster
 - trappvirke for lofftrappa
 - virke for trappræcke
 - golvvirke, furu 28 x 95
 - golvbjælklag 50 x 125 - 150 + 50 x 50
 - bærlina 100 x 150 for golvbjælklag
 - golvlistor 12 x 32, foderlistor for dœrrar og fônster invændigt
 - oppleggingslist for trossbotten 50 x 50
 - impregnerad træfiberskiva for trossbotten
 - tryckimp. golvbrædor av furu 28 x 95 for balkong og terrass
 - stomme og virke for bastulav, gran
 - takpanel till bastu 15 x 95 gran

Innerdœrrar:

 - monteringsfærdiga, fabrikslackade massiva spegeldœrrar av massiva furu inkl. beslag og handtag

Ytterdœrrar:

 - isolerade, panelade furudœrrar. Terrass- og balkondœrrar glasade med 2-lags isolerglas og med monteringsfærdiga lœsa sprœjs. Tætningslistor ingår.
 - fabriksmonterad lâshus passande ÅSSA-lâscynder

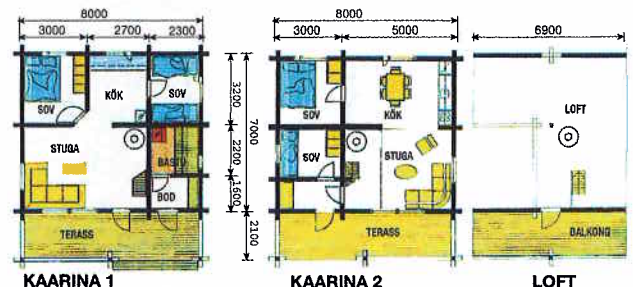
Fônster:

 - glasade med 2-lags isolerglas, monteringsfærdiga lœsa sprœjs. Isolerade vâdringsluckor med trægaller.
 - Alternativt: norsktilverkade kopplade med dubbla kagmar - oppnas utåt.
 - Lœsttagbara / fasta sprœjs som tillval.



KAARINA 125,3

TOTAL BRUKSYTA 125,3 m² GRUNDFLATA 58,0 m²
LOFT 38,0 m²
TERASS 16,8 m²
BALKONG 14,5 m²



Training and Experience

Feedback, Issue No: 57

With regard to the recent item on "Engineer Training" I can fully empathise with your reporter. As a contractor I am continually coming across recent "students" of the various UK training organisations.

Until recently these students appeared with unpressurised airframes and piston engines and were therefore unable to do much damage to themselves, expensive aircraft or more worryingly, others. They are now appearing with Aeroplanes 2, Gas Turbines and "X" Electrics and with the current shortage of licensed Engineers are being put into positions for which they have no experience, knowledge or ability. The CAA show they have no concept of the current situation by talking of a licence being "but a building block" and companies only authorising people following wide ranging experience on the job. Maintenance companies are so desperate for Licensed Engineers that they are approving people as they walk through the door straight from courses, be it ab-initio or type.

As to student training records and the CAA's hope that "this is not being done "blind"" – it is! I am sure I can vouch for any number of Engineers who have been approached by students hopefully waving a book, the contents of which have just been copied from someone on the previous intake.

But worst of all is the final CAA response. The typical answer guaranteed to raise the blood pressure whenever any complaints is levied, "no-one has complained before". We have, and it's time you listened.

CAA (SRG) Engineer Licensing Department was invited to comment:
The respondent clearly believes that any basic licence granted is a test-

ament to an individual's ability to carry out any maintenance task on any aircraft without further training. This could not be further from the truth.

We should emphasise that the basic licence is the starting point, to be built upon with training and experience on different aircraft types as the individual progresses through his or her career. Even when the type rating or authorisation is issued there can be no guarantee that the individual has experienced every defect or system anomaly that they are likely to come across.

The CAA recognises the risk that companies may try to make up for the shortfall in engineers by using relatively inexperienced licence holders as quickly as possible. In most cases, however, it is licensed engineers themselves in appropriate positions of authority recommending and authorising these staff. Since they are certifying under the company's approval it is appropriate that the responsibility lies with them.

Turing to student records, students need supervision and this is possibly given where the mechanics or licensed engineers may be already hard

pressed to keep on top of the workload. Notwithstanding this, having gained what experience they can, at licence application, students have completed a portfolio of experience verified and countersigned by a licensed engineer. Now the licence holders (referees) are either satisfies with the competence of their charges and sign the records as they go along or they should not sign for tasks they have not been involved in at all.



Nytt fra NFO avd. NAS

Det året vi nå har lagt bak oss er nok det desidert mest hektiske året NAS tekniske avdeling har hatt. Fjorårets oppgave var å etablere en egen teknisk avdeling, og årets oppgave har vært å få den til å fungere på den mest effektive måten. Jeg må med en gang få føye til at vårt engasjement på fagforeningsnivå overfor NFO sentralt har vært beskjedent, men mener noe av forklaringen ligger i innholdet i denne årsrapporten.

Organisasjonen

Det har vært store omveltninger i teknisk avdelings ledelse i året som gikk. Vår mangeårige tekniske sjef, Vidar Dahl, valgte å forlate selskapet sommeren 2000. Den som overtok dette ansvaret var vår ingeniørsjef, Sverre Christensen. Dermed sto hans stilling ledig. Stillingen sto ubesatt en periode, men ble til slutt besatt av Oddvar Riksheim. Han kommer fra Tilsynet.

Nye teknikere

Vi har hatt 4 mann på kurs i fjor. Etter bestått typekurs hos Fokker, gikk turen til Arlanda for simulatortrening. Meget lærerrikt, og som vanlig ble vi tildelt ukristelige natt-timer. Så gikk turen til Stavanger, hvor radiotelefonkurs ble avholdt hos Helikopterservice. Vi hadde oppkjøring med Tilsynet midt i november i fjor for tre mann. I tillegg måtte de også gjennomgå en del interne krav – og ferdig godkjenning ble årets julegave. Sistemann er planlagt gjennom samme prosess i løpet av våren.

Nye kolleger

NAS har i året som har gått blitt betydelig større. AS Lufttransport er nå et heleid datterselskap av NAS. Oppkjøpet skjedde før resultatet av anbudet på luftambulansetjenesten for rikstrygdeverket var kjent. Heldigvis gikk dette i Lufttransports favør. På fagforeningsnivå har det ikke vært tid fra vår side til å ha møter med

teknikerne i LT, men vi har i disse dager blitt kontaktet med ønske om et møte. Dette vil være meget nyttig for begge parter.

For øvrig er selskapet opptatt av å skape synergieffekter ut av dette oppkjøpet. Ting som IT, logistikk eller lønn gir muligheter for felles løsninger. I tillegg ligger det et nett av stasjoner rundt om nord i Norge som Lufttransport betjener, og hvor til og med en Fokker 50 kan fly.

Braathens/NAS

Den kommersielle avtalen ble endret i høst. Dette innebærer at vi ikke lenger skal ha en ytelsesbasert pris, og at reservefly ikke er nødvendig. Dette fører til en lavere fastpris. Vi blir da mer avhengig av Braathens' tekniske tjenester på utebaser. Vi håper ikke vår jobb de to siste årene har fått altfor mye kunnskap til å falle ut av harddisken.

Endringer i den tekniske avtalen var heller ikke til å komme unna. Her la

Braathens frem et optimistisk avtaleforslag med en økning på 30 %.

Endringer i rutestrukturen og det at et fly blir borte, fører dessverre til nedbemanning på crew siden. Et lite plaster på såret er at vi har fått en charterkontrakt med Statoil mellom Trondheim og Kristiansund. Denne har foreløpig en varighet på 3 måneder. Den største endringen for oss i Stavanger er at vi får to nattstopper; et fly på Newcastle og et på Kristiansand.

Det er bra at stasjon Bergen har vært NAS' største utestasjon når det gjelder nattstopper. Jeg regner med at vi vil få merke deres manglende mulighet til å få utført arbeid. Det har ikke vært bare lystelige nyheter om Braathens det siste året, og de er vår største kunde. Etter 12 måneder med over 99 % regularitet, takket være et ekstra fly, må vi alle gi alt for at vi skal greie å opprettholde dette. Det er jo det passasjerene setter mest pris på; at flyene går på rute.



C/D Sjekker

Den 20. august 2000 dro det første av 6 fly på C/D sjekk. De to første ble tatt hos Caledonian i Aberdeen. Av forskjellige årsaker ble det besluttet å overføre de resterende flyene til Fokker i Woensdrecht. To ble tatt før jul, og den siste ble ferdig i midten av februar. Det installeres samtidig TCAS i flyene. Vi har hatt en tekniker med som tech. representant på alle sjekkene. Dette er meget lærerikt, og et fint avbrekk i hverdagen. Jobben har gått på rundgang mellom oss. Når det siste flyet er ferdig, forsvinner vår KLM malte PH-KXM tilbake til treskoland.

Hangar

I fjorårets melding ble dette nevnt. Denne planen har utviklet seg dette

året. Det har imidlertid vært mange skjær i sjøen. Lite med folk, bytte av ledere, planlegging av C/D sjekker, LV byråkrati etc.

Vi begynte friskt i starten på året. Det ble satt ned grupper av ansatte som skulle være ansvarlige for de forskjellige delene av hangarprosjektet: Bygget, utstyr, logistikk og bemanning. Dette ga mange en fin anledning til å utforme en fremtidig arbeidsplass. Det ble etter hvert besluttet at hangaren skulle ligge i Bergen. Det tok lang tid å komme gjennom byråkratiet i LV, og tomteprisen steg ettersom det kom opp nye ting som måtte flyttes.

Gruppene hadde deadline tidlig i høst, men fortsettelsen ble utsatt for betyde-

lige pustevansker da Braathens mediefokusering akselererte, og signaler om endrede samarbeidsavtaler kom. Det ble besluttet å legge prosjektet på is inntil forholdet vis a vis Braathens var avklart. Alt for-arbeide er ferdig, og har blitt lagt fram for styret.

PS: Siste nytt: LV trenger tid til å foreta en aller annen generalvurdering av hele Flesland, så prosjektet blir ytterligere forsinket. Da mangler det bare at regjering Jens og hans kamerater finner på en eller annen konjunkturavgift de kan legge på toppen av prosjektet. Vi venter spent.

Morten Gabrielsen
Sekretær/NAS

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

Bra bedre SAS

Ja, så skjedde det som ingen ville si høyt. Jeg fikk meldingen den 21. mai kl. 0930 på hovedkontoret, etter å ha avlagt skriftlig taushetsløfte: Sammenlåing med SAS, som vi har samarbeidet godt med, men som også har vært vår konkurrent. Fem minutter etter møtets slutt sto ledere fra forskjellige fagforeninger frem for BU-Nytt, og i haleluja-rus uttalte de at dette var den beste løsningen. Det

snek seg inn en "ubetydelig" feil fra vår egen BU-Nytt redaksjon hva person og tittel angår i NFO (finn fem feil), men en får skyld på tidspress eller noe slikt. Jeg misunner de medlemmene som har en leder som er så snartenkt og intelligent, at han/hun nærmest uten å tenke seg om kommer med slike uttalelser. I min hjerne var det fullstendig kaos, og det kan kanskje sammenlignes med en pasient

som av sin lege får vite at han lider av en uheldredelig sykdom. Alt annet blir liksom så ubetydelig.

Etter noen dagers tenkepause og recovery av hjernen kommer krigeren frem, og noen skal ha skylden. Fasit må bli at hovedskylden gis til våre udugelige politikere. Det er godt det snart er valg! Dagen etter denne "nyheten" ringte en kollega fra helikopterservice (eller noe slikt), og ville berolige meg med at de var blitt oppkjøpt flere ganger uten at det har påvirket dem på noen måte.

Vi flyteknikere må som før stå samlet og løse problemer for vårt korps og kommende generasjoner til det beste. La oss nå ikke miste hodet, men arbeide enda hardere og fortsette å være best i klassen. Continuation training er nå gjennomført, og fortsetter til høsten i uke 37. Bill Sutherland har gjort et meget godt arbeide angående inspeksjonskurs som snart er ferdig, og verktøyproblematisken på tungt vedlikehold er i ferd med å løses, da nye verktøyskap står ferdig og klar til bruk. Dersom bruksanvisningen følges vil kontrollen bli 100%. Stor honnør til Kjell Erik Luring (Lura) som arbeider med den delen, samt 84 andre gode forslag med forskjellig prioritet som skal redusere plunder og heft.

På Line arbeides det med uniformering blant flyteknikere. Flyvende personell ser ikke forskjell på stuer og flytekniker, og mange misforståelser har oppstått. Dette er nå løst av vår tekniske direktør som så problemet, og vår representant i uniformsutvalget er informert. Mcc saken ser også ut til å bli løst på en meget bra måte. Her skal en dele opp avdelingen i en ren trouble shooting del, og en planleggingsdel.

Med dette vil jeg ønske alle medlemmer en riktig god sommer.

Hilsen Per Reidar Ramslie
Formann NFO avd. Braathens



Nytt fra NFO avd. SAS Commuter

Ordet

Det har lenge vært stille fra Commuters post i Trondheim. Det minste vi kan gjøre er vel å bidra med hvordan verden ser ut fra vårt ståsted. Her er siste nytt fra NFO-SC.

Livet

At 9 av 10 i teknisk avd. søker seg bort kan være et tegn. Kanskje også et sykdomstegn. Men ser ei doktoren symptomene, får ei heller pasienten medisiner. Årsakene kan være så mange, både eksterne og interne. Men det føyer seg bare inn i TRDYMs trekkfulle historie. Er lokalene hjemsoekt? Ledelsen sitter på gjerdet, noe de sikkert gjør til det blir skikkelig vondt. De fleste vet at en flytekniker ikke erstattes over natten, noe SC smertelig fikk erfare for litt over to år siden, da selskapet hadde mannefall til fordel for NAS. Om noe er lært siden den gang betviles, signalene ovenfra sier at det er en kalkulert risiko. Uansett; der er % M og C klasse, kabinfaktor og budsjetter mest interessant. Hvordan ser trivsel, arbeidsmiljø og goodwill ut på over-head?

Om noen, og eventuelt hvor mange som forlater oss, vites i skrivende stund ikke. Problemet er at vi ikke har noen å avse. Med 10 mann er vi etter vår mening allerede ved smertegrensen, uten særlig spillerom ved fravær som sykdom, ferier og kursing medfører. Avløsning fra CPH kan vi vel ikke regne med, med de problemene man har der med Q400.

Skal flysikkerhet belyses, så er SC et interessant selskap. Vår ny-reviderte MME tillater oss nå å utføre kontroll av eget arbeide, i alle fall slik ledelsen tolker den. Det vil si at det man i gamle dager måtte være to om, kan man nå med enkle pennestrøk utkvittere selv. Tilsynelatende skal dette gjelde A og B sjekker, motorbytte, scheduled, unscheduled, uansett Line eller Base. Genialt? Eneste unntak er Duplicate inspection, og om du ikke har evnen til å være to steder samtidig. Men det blir vel det neste. Forresten en snedig måte å slanke timelistene på. Det sies at man utfører jobben bedre. Kanskje det, men noe fremskritt med tanke på flysikkerhet

kan det vel neppe sies å være. Så gjenstår bare å håpe at ingen i Akersgata har flyskrekk, og at HSL blir arbeidsledige.

Ellers kan det vel nevnes at våre NORLINK Fokkere snart er klare for 12Y check og NCI, det vil si ny SAS drakt. Det første flyet drar i april/mai en gang, det siste ventes å være hjemme litt utpå høsten.

Takken

Får vi bare rette til alle NFO's medlemmer som ofrer tid og krefter på foreningsarbeid. Hvordan ville det gått uten dere?

Bønnen

En bønn fra en flytekniker måtte vel inkludere bedre continuation training, påkostede C & D sjekker, manpower og tomme HIL lister, lengre bakkestopp, yngre flyvertinner, bedre vær, lavere rente, fred på jorden osv... Hva som er mest realistisk vites ikke.

INFO r m a n t

H. Mårtensson, NFO-SC

Why Airplanes are Better than Women

1. An airplane will kill you quickly, a woman takes her time.
2. Airplanes can be turned on with a flick of a switch.
3. An airplane does not get mad if you 'touch and go.'
4. An airplane does not object to a preflight inspection.
5. Airplanes come with manuals.
6. Airplanes have strict weight limits.
7. You can fly an airplane any time of the month.
8. Airplanes don't come with in-laws.
9. Airplanes don't whine unless something is really wrong.
10. Airplanes don't care about how many other airplanes you have flown.
11. When flying, you and your airplane both arrive at the same time.
12. Airplanes don't mind if you look at other airplanes, or if you buy airplane magazines.
13. It's OK to use tie-downs on your airplane.

Nytt fra NFO avd. SAS

SAS har kjøpt Braathens SAS har idag 21.mai 2001 kjøpt det ærverdige norske flyselskapet Braathens. Dette blir en spennende tid for alle, men først vil nok myndighetene si sitt. Vi i SAS vil merke dette ved endringer i antall ruter. Noe samarbeid mellom teknisk innen selskapene Braathens og SAS vil kanskje komme engang, men utfra erfaringene vi har gjort i forholdet mellom SAS Commuter og SAS, tror jeg ikke på noen samordninger. Synergien eller samordningen mellom søsterselskapene SAS Commuter og SAS er mer preget av sub-optimering og negative holdninger, noe som har gitt aksjeeierne av begge selskapene høyere utgifter. Målet til SAS er høyere kabinfaktor (over 65%) for begge selskapene. Innen SAS teknisk avdeling er det uttalt at det ikke er noen planer om endringer, NFO avd. SAS vil imidlertid følge utviklingen og arbeide for å sikre alle medlemmer i NFO avd. SAS trygghet og utvikling.

Funksjonell plassering av TN-Z i Produksjons Teknisk Avdeling PTA

TN-Z funksjonene er et tema som har vært diskutert skandinavisk, og NFO avd. SAS arbeider for at det skal være en funksjonell og faglig utvikling, med funksjonell nærhet mellom inspektørene og TN-Z i Norge (og Skandinavia). Denne funksjonen er ny og skal være en styrking i bindeleddet mellom ingeniøravdelingen og produksjonsavdelingen. De skal også sikre en bedre oppstart av modifikasjonsarbeider (First Article Inspection = FAI). Dette mener vi vil sikre en bred og utviklende kompetanse innen begge områdene, noe som bidrar til å sikre en effektiv drift innen vår divisjon. I Norge har vi hatt god erfaring med høy kompetanse innen Inspektør-området, og dette må SAS sikre en videreutvikling av. Det er derfor viktig å utvikle dette ved samlokalisering og samarbeid i et felles funksjonelt miljø for begge områdene.

Samarbeidsprosjektet på RAMP

Dette prosjektet ble kjørt i full skalatest og ble som kjent avsluttet og ikke gjennomført som først antatt. Grunnen var ganske enkel den at det ikke var økonomisk lønnsomt for SAS å flytte disse oppgavene fra teknikere og mekanikere i teknisk divisjon over til ufaglærte bagasjestuere i stasjonsdivisjonen.

Det har imidlertid vært veldig vanskelig å få endret underlaget i håndboken APM, som beskriver ansvarsområdene for nettopp disse arbeidsoppgavene, slik at teori og praksis samordnes. Det pågår en prosess på dette, men samtidig ser vi at stasjonens divisjon sub-optimerer ved oppbygging av en ny organisasjon, som skal utføre samme oppgaver som teknisk idag utfører. Teknisk gjør dette med god økonomisk effektivitet og til gitt standard. Dette vil fremstå som en snikinnføring av samarbeidsprosjektet, og spørsmålet blir da: Finnes det en skjult agenda? Personellet innen teknisk divisjon er enige om at det må være faglærte som utfører disse oppgavene, slik at passasjerer og flybesetninger sikres en kompetansemessig håndtering ved bakkestopp, og som ikke ligger under forsvarlig standard.

Ny organisering innen SAS øverste ledelse

SAS har valgt en ny styringsmodell

hvor øverste ledelse er redusert til å omfatte en gruppe på 6 personer. Det som er verd å merke seg for oss innen teknisk, er at teknisk divisjon har mistet sin plass i denne ledelsesgruppen.

Overgang fra ICAO type II til JAA JAR 66 AML innen typeutdanning

Etter mye samarbeid og mange møter mellom NFO avd. SAS, danske Klub 537 og SAS, har det endelig blitt ett Skandinavisk felles resultat av fremtidige typekurs og CTS-kurs i SAS, ved overgangen fra ICAO type II til JAR 66 typekurs. Det er nå endelig bestemt, i enighet, at samtlige flyteknikere vil få utdanning til kombinert B1 og B2 typekurs. Alle får deretter autorisasjon i SAS for begge disse områdene. Fremtidige CTS-kurs blir også en utgave, og dette dekker både B1 og B2. Det er med glede vi ser at ledelsen til slutt ga tilslutning til denne modellen. Dette vil sikre en kompetent og velfungerende flyteknikerrolle i SAS for fremtiden. Alternativet var å gi B1 til alle og B2 til noen få! Dette ville gitt en rasering av den flytekniske kompetansen i fremtiden. Kravene til ICAO type II og kombinert B1 og B2 er fortsatt de samme; ATA 104 level 3.

Ansettelse innen linjenettet i Norge

- * BGOOM har ansatt 2 flyteknikere, fra OSLTM
- * HAUOM ferdigstiller sin ansettelse





av 2 flyteknikere etter fjorårets utlysninger, fra OSLTM

- * TRDOM har ansatt 1 flytekniker, fra OSLTM
- * KRSOM har ansatt 1 flytekniker, fra OSLTM
- * TOSOM har ansatt 1 flytekniker, fra Braathens TOS

TRDOM har utlyst ytterligere en ledig flyteknikerstilling. Se INSIDE 17. mai 2001. OSLTH har utlyst ledig stilling som flyteknisk instruktør, se INSIDE 17. mai 2001. NFO oppfordrer flyteknikere i SAS til å søke!

Arbeidstøy innen Teknisk avdeling

Arbeidet med endringer og tillegg av arbeidstøyet for teknisk personell er i gang, og en prøvekolleksjon skal testes i løpet av juni måned i Sverige/Norge/Danmark. SAS har gått igjennom sine rutiner og prosesser ved utarbeidelse av nytt arbeidstøy. Alt arbeid med uniformer skal ligge i SAS Uniformskomite, og alt arbeid med arbeidstøy skal ligge i SAS Arbeidstøykomite. Det er derfor veldig viktig at alle merker seg dette, da SAS policy er at alle avdelinger i SAS må sende forslag om endringer av slikt tøy til disse komiteene. For teknisk personell tilhørende NFO's områder er verne-

ombud Andreas Sundt OSLTM kontaktpersonen. For teknisk personell tilhørende Verkstedklubben har sin kontaktperson ved verneombud i OSLTF. NFO har kommet til enighet med SAS om en utlånsordning for flight mech uniformer (nyrensedde) hos Uniformslageret via Knut-M. Ertzgaard eller DM. Vi ber alle som har innspill vedrørende arbeidstøy om å kontakte vår representant innen neste arbeidstøykomitemøte.

Med håp om en kommende fin sommer!

Rune Thuv



"Info" søker etter medredaktør

- har du lyst til å være med på 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 Grønskar for ytterlig informasjon

Tel.: 37 09 11 64

E-mail: sgronska@online.no

Organisasjonsutviklingen fortsetter innen STS (Scandinavian Technical Services).

Organisasjonen startet forandringsprosessen i hovedområdene som har pågått nedover i organisasjonen og også oppover. Navnet på divisjonen er nå endret fra STD (SAS Technical Division) til STS (Scandinavian Technical Services).

Innen området Production (MF) har vi fått en ny stilling med leder for alle de tekniske produksjonsområdene, og dette området er nå samlet i samarbeidsorganet MF samråd, hvor ledelse og faglige fra områdene Line og Base i Norge, Sverige og Danmark, samt Line Maintenance International sammen drøfter saker i produksjonen. Dette kan være pågående organisasjonsutvikling, opplæring, kompetanse, produksjonsmetoder, rutiner, internt flyvedlikehold, samt eksternt vedlikehold av SAS egne fly.

Nytt er også at STS vil ligge under et nyopprettet mellomledd kalt Airline Operations, som er plassert mellom STS og den nye VD Jørgen Lindgaard. Dette betyr at teknisk i SAS ikke lenger er plassert innen øverste konsernledelse. Dette har teknisk prøvd tidligere, og kanskje er det klokt for SAS nå, men svaret kommer ganske sikkert.

I dag har SAS et meget stort omfang av sitt vedlikehold liggende hos selskaper utenfor SAS. Om dette er planlagt er ikke jeg den rette til å svare på, men bra for selskapet er det ikke. Samtidig har vi alle registrert at innleie av flyteknisk personell har vært benyttet i meget stort omfang i perioder, stort sett konstant i 10 år. Samtidig har overtidforbruket vært stort, spesielt i de siste årene. Selskapet har utnyttet mulighetene maksimalt i å strekke periodene mellom flyvedlikeholdet. Situasjonen er at vi har flere fly uplanlagt på

bakken for påkrevd vedlikehold, i tillegg til de som er på bakken i et planlagt system. Dette gjør det totale vedlikeholdet mer kostbart, lite effektivt og lite forståelig for alle ansatte innen produksjonen.

Forhåpentligvis vil planene om etablering av nye produksjonslinjer og frigivelse av flyindivider til disse linjene bli virkelighet innen inngangen til neste år. Det er hyggelig (forbauselse) at vi hører det er startet ansettelser for å sikre en økning av antallet fagarbeidere og flyteknikere innen flyteknisk vedlikehold. Dette vil hjelpe en avmagret organisasjon. Kravene til opplæring av disse blir en utfordring og sikkert en belastning på eksisterende personell, og her kreves det en styring av mottagelsen og opplæringen, så selskapet må etablere tiltak som løser dette.

I Norge fikk STS gjennom organisasjonsutviklingen en felles leder for Line- og Baseområdene, mot to ledere tidligere. Line eller TRM (Traffic Related Maintenance) er også endret nedover i ledelsesstrukturen, og den siste endringen innen Line er endring-er innen TN-Z og ved PCC på Garder-

moen. Koordinatorene ved Gardermoen har vært åremålsstillinger og er erstattet med Teamleder stillinger. Dette er også et ledd i organisasjonsutviklingen innen STS. Teamlederne som erstatter de gamle kjente koordinatorene vil arbeide etter nye rutiner, ved at de roterer inn i flyvedlikeholdsproduksjonen deler av døgnet, hvor målet er rotasjon mellom produksjon og administrasjon, noe man mener vil optimalisere produksjonen. I tillegg er det gamle begrepet lagleder tatt i bruk igjen, nå på basen Gardermoen.

Så vi håper at selskapet klarer å utvikle seg ved at personalet blir mer ivarettatt enn det vi har sett gjennom de siste 3-4 årene. Det har vært altfor mye preg av "norsk skippertak", og lite preg av en strømlinjeformet profesjonell vedlikeholdsorganisasjon i den daglige driften. Kanskje har fokuset på de menneskelige faktorer vært mindre enn viktigheten av størrelsen på kravene til avkastning på aksjeeiernes sysselsatte kapital.

Rune Thuv
Formann NFO avd. SAS



JAR AML B1+B2, Typekurs Airbus 319/320/321 En opplevelse i Toulouse.

Som observante lesere av **INFO** kanskje har merket seg, har NFO avd. SAS hatt kursplass for evaluering av sertifikatkurs på nye flytyper i selskapet. Undertegnede har hatt gleden av å delta på et slikt ved Airbus Training Center, Toulouse, sammen med faglige kolleger fra Klub 537 i Danmark, CFF seksjon 9 i Sverige, en Test-flight Engineer fra Operation, og instruktørene som skal være "Airbus Team" i SAS Maintenance Training.

Nå er ikke Airbus 320 noe nytt fly for teknikere i SAS; vi har grunnet fremmedhandling av blant annet Premiair hatt elever på SAS Flight Academy, som har kjørt ICAO Type II kurs i mange år. Men for SAS Maintenance Training er det en ny utfordring. At kursene fremover blir etter JAR AML standard og ikke ICAO Type II, som vi er vant til, er selvfølgelig også et moment, og ytterligere en utfordring.

Det har sist høst/vinter vært gode kolleger på både A330 og A340 kurs i Toulouse, slik at jeg så og si har hatt noen til å "trække opp løypa" med tanke på praktiske ting som reise, transport, innkvartering, og selvfølgelig med tanke på før og etter skoletid; "*what to do, and what not to do*".

Det gikk tidlig opp for meg at Toulouse er nokså usentralt beliggende, sett fra Kvernaland. Vel, reiserute ble lagt og med kraftinnsats fra min senior Tom-Erik og billettkontoret i SVG, ble lommene fylt med billetter, present pos satt og av gårde gikk det. Riktignok var det ikke helt klart når kursstart var, men man kan jo ikke forlange all verden. Jeg var nok den som hadde mest flaks med timing av reiserute/kursstart, og ankom Toulouse med margin på hele 7 timer. Fulle hoteller i byen og provisorisk inn-

kvartering gjorde at det var med en viss spenning jeg dukket opp på Airbus Training Center, men alt gikk etter planen, så uroen var unødvendig. Det viste seg at franskkursene unge Rusten og Øverland gikk på, etter noen skjellsettende opplevelser i Frankrike for en liten mannsalder siden, ikke var forgjeves.

Når det gjelder språk i Toulouse, så skal det sies at den arrogansen franskmenn er viden kjent for, ikke finnes i Toulouse. Folk er generelt åpne og hjelpsomme, bare de ikke tror at du er engelsk! Noen snakker bra engelsk, men majoriteten som ikke kan engelsk, kan virkelig ikke engelsk, ikke engang yes eller no. Heldigvis snakket instruktørene hos Airbus stort sett bra engelsk, men så var det også et stort antall kontraktsarbeidere fra ParcAviation, men det fikk de selvfølgelig ikke si høyt.

Enten har man sansen og stortrives blant franskmenn, eller så har man det ikke, og lar seg irritere! Uten å bekjenne meg som direkte frankofil, så setter jeg meget stor pris på god mat, god vin, autentisk og virkelig kultur, samt den franske livs-filosofi - og ergo hadde jeg det som plommen i egget, utenom skoletiden, mer er det ikke å si om det.

Kurs hos Airbus har helt fra A300 tiden alltid hatt høy selvstudiefaktor. Også i dag baseres kursene hovedsakelig på dette, med utstrakt bruk av Video And Computer Based Instruction, som danner akronymet VACBI, som for min del dessverre raskt ble et skjellsord. Dette er Airbus sitt konsept for CBT, og er bygget opp av en mengde leksjoner delt opp etter ATA 100 og ATA 104 level 1 (gen. fam.), 2 (maint. serv.) og 3 (sertifikat). Leksjonene er bygget opp i en sam-

menheng, slik at informasjon level 1 ikke gjentas i level 2 eller 3, og level 2 ikke gjentas i level 3. Dette oppleves isolert sett meget positivt. (I motsetning til hva vi er vant til fra Boeing og System Description Section (SDS), hvor alt gjentas og gjentas og gjentas, slik at skolebøkene blir overfylt av nesten likelydende informasjon).

Tidligere Airbus-kurs har visstnok allikevel fått kritikk for mengden papir, og i tillegg for høy andel CBT. Kurset jeg deltok på som prøvekanin var derfor nylig omstrukturert for å bøte på dette. Papirmengden var utvilsomt radikalt redusert, vi fikk ikke skolebøker i det hele tatt!

Radikal reduksjon var det også i CBT leksjoner, leksjonene på Level 1 og 2 var ofret, dermed ble vi frarøvet tilgang til mye viktig informasjon, som kun ble gitt i Level 1 og 2 leksjonene.

Leksjonene ble erstattet med "Trouble Shooting Exercises" på Airbus sin "Maintenance Training Device", som bringer tankene tilbake til gode gamle "Techcomm", hvor man bevisst måtte svare feil for at programmet skulle gi deg rett. For det første var ikke programmet oppdatert, ikke simulerte det korrekt som i flyet, ei heller var det mulighet for A321 versjon, dernest var det fullt av bugs. Når instruktørene på toppen av det hele ikke hadde peiling, var min opplevelse av dette mye bra humor, men totalt verdiløst. Det var å stjele av tiden som burde vært brukt til innlæring. Task training/troubleshooting exercises er etter min mening fullstendig bortkastet tid i et flytypekurs, tatt i betraktning at det er mitt daglige virke og ikke nødvendigvis er fly-type relatert.

Det å gå et typekurs uten ordentlige skolebøker å notere i, eller tilgang til



ordentlig dokumentasjon var nok så uvanlig for meg. Jeg registrerte at en sidemann ba om en ny notatblokk etter fire kursdager, det er et snitt på 25 A4 sider med notater pr dag!

Airbus lånte ut Lap-Top'er til elevene mens kurset pågikk, slik at de som følte trang til å fylle også fritiden med Airbus, hadde muligheten til det. Men VACBI er utrolig tidkrevende og vanskelig å lete-skumme gjennom stoff med, så det var jo kjekt å ha muligheten, men...

Vel vel, basert på erfaring og ved å hjelpe hverandre klarte vi på et vis å skaffe oss litt kunnskap om flyet, mer på tross av kurset enn på grunn av det. Det hjelper jo selvfølgelig på motivasjonen at flyet i seg selv er meget fascinerende og interessant. Det skal legges til at det var elever på kurset som hadde snusket til seg både Flight Crew Operating Manual og Flight Academys typekurs bøker, mens jeg som en vanlig tekniker og nordmann dessverre ikke fikk kikke i dem.

Dagen da dansk LV skulle kontrollere kunnskapsnivået kom, dessverre før On Job Training på avionikk, men men. Airbus sin PC var for lengst levert, så jeg hadde med min egen PC til forberedelsene før oppkjøringen. Men som den kron-idioten jeg er, hadde jeg oppgradert fra NT4 til Win 2000 rett før jeg dro, og gjorde den

smertelige erfaringen at VACBI ikke kjører i Windows 2000. Der sto jeg uten skolebøker, uten tilgang til noen form for CBT, og ble ikke mindre lang i ansiktet da jeg tok opp mappen med mine personlige notater, bare for å finne selvangivelsen! (Jada, det gikk fort da jeg pakket).

Takket være "selvhypnose" og godt samarbeid med en kunnskapsrik makker, var vi der vi skulle på oppkjøringen, på tross av klønete forberedelse fra min side. Oppkjøringen i seg selv var for vår del strukturert som vi er vant til fra ICAO Type II kurs, med tillegg av lesing/forklaring av diverse schematics i forskjellige ATA. Det er interessant at B2 delen av kurset innholdsmessig holdt et etter min mening lavere nivå enn hva jeg er vant til fra tidligere ICAO type II kurs i SAS. Dette står i sterk kontrast til informasjonen fra våre sjefer, om at B2 er "spesialistopplæring i dyptgående feilsøking innen avionic-systemene".

Det er ikke noen forskjell på JAR AML B1 + B2 og ICAO Type II i utdanningen på flytype nivå; forskjellen er at de som idag kommer ut av skoleverket med avionikk basic, har bedre avionikk-bakgrunn, enn det

vi hadde da vi tok basic'en. Det virker også underlig at de som gikk kun B1-delen som gir B1 sertifikat ikke har hatt skriftlig test i ATA 22, 23, 31/recorders, 33, 34, 46.

Som en oppsummering, må jeg si at Airbus er utrolig flinke til å ta vare på kursdeltagerne, transport, kantine, lokaler, utstyr, fabrikkbesøk, alt unntatt selve undervisningen er meget bra, ingen tvil om det, men det var jo undervisningen vi kom for!!!

Ettersom våre instruktører selv har opplevd hvor dårlig det er mulig å lage et kurs, regner jeg med at pendelen har svingt langt nok, begge veier, slik at vi kan få et kurskonsept for Airbus som elevene opplever som godt, og som gir ballast nok til ikke å føle seg redd for den endelige eksaminasjonen, når den virkelige testen kommer, da flyet står der med pax og crew og står og står...

Jeg er uten tvil full av beundring for hva Airbus har klart å utrette, og med erfaring fra Fokker, McDonnell Douglas og Boeing, er jeg absolutt Airbus-frelst.

Harald Øverland



Vi har hørt at

Kinderegg

Dette er det nye klengeordet på SAS Commuters nye Dash-8 Q400. Flyet, som tilbringer mer enn tre ganger så mye tid i hangaren som i luften. Klengenavnet har maskinen fått fordi det alltid er tre overraskelser når man skal ut å fly den.

Braathens har fått leiet ut sin siste Fokker-100

I kjølvannet av Braathens' satsning i Sverige, sitter selskapet med noen rådyre leasingavtaler på ex Transweede's Fokker 100 fly. I fjor fikk man endelig videreleid den siste av disse flyene. Flyet ble leid ut til VASP i Brasil. I dealen inngår at VASP og Braathens deler leasingkostnadene på fifty-fifty basis. På denne måten får Braathens i alle fall halvert leasingkostnadene på flyet.

Lang roll out

En DC-10 fra American Airlines hadde en spesielt lang roll out etter landing i San Jose International. Landingshastigheten var nok litt i høyeste laget. Her kommer en utskrift fra samtalen med tårnet:

San Jose Tower: "American 751 heavy, turn right at the end, if abel. If not abel, take the Guadalupe exit off the Highway 101, and make a right at the light to return to the airport".

SAS skal drugteste alle nyansatte

Alle som heretter blir tilbudt jobb i SAS må gå igjennom en obligatorisk "drug test". Selskapet har kommet til enighet om dette med alle fagforeningene i både Norge, Sverige og Danmark.



Skandinavia trenger 430 nye fly frem til 2019

I følge den siste Global Market Forecast som Airbus har utarbeidet, vil de skandinaviske flyselskapene ha behov for 430 nye fly til en verdi av NOK 241 milliarder de neste 20 årene. I løpet av den samme perioden vil selskapene kvitte seg med 200 aldrende maskiner. Airbus anslår at veksten i antall passasjerer vil øke med 5,2 % hvert år. Det betyr en tredobling av antall reisende de neste tyve årene. Antall tilgjengelige seter på Nord-Europa vil øke fra i dag 43.000 seter til 103.000 seter i 2019.

Widerøe øker overskuddet

Resultatet før skatt ble på 17 millioner kroner for første kvartal i år. Det er 36 millioner mer enn i samme periode i fjor. Driftsinntektene økte med 8,6% i perioden. Widerøe har bevist at de nå kan stå på egne ben i en konkurranseutsatt industri. Dette burde gi ledelsen og de ansatte i selskapet et pusterom.



Airbus dobler salget

Airbus har hatt en eventyrlig suksess på flyutstillingen Le Bourget. I løpet av den uken utstillingen varte har selskapet notert seg for salg av 155 fly og opsjoner på ytterligere 20 fly, til en verdi av 14 milliarder dollar. Dette er mer en dobling av salget så langt i år. Totalt antall fly solgt i 2001 er 299 fly. Airbus er nå den desidert største produsent av sivile fly. Amerikanerene har ikke greid å henge på i den teknologiske utviklingen.

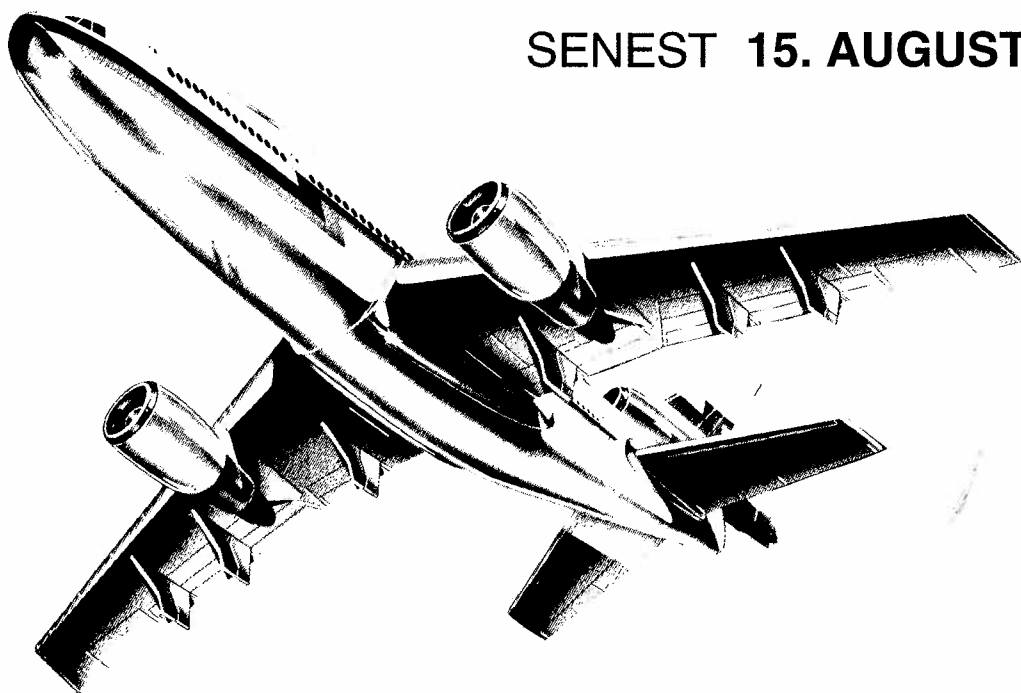
SAS første Airbus A340 klar til levering

Maskinen står klar for levering i Toulouse. Flyet har fått registrering SE-REA. Dette er det første av totalt syv A340-300 som SAS har bestilt. Flyet har 261 seter, hvorav 54 på business class. De første månedene vil flyet bli satt inn på ruten STO-CPH, for at piloter og teknikere skal få trening på typen. Først i 2005 er det planlagt å fase ut dagens B767 til Airbus A330 på ruten Gardermoen New York.

Widerøe tilbake på Røst

Champagnekorkene spratt på Røst, da Widerøe igjen var tilbake med fast rute til øya uti havet. Det er første gang Widerøe vinner tilbake et anbud de har tapt tidligere. Ikke noe sted i landet flyr folk så mye pr. innbygger som befolkningen på Røst. Ruten til Røst går til Bodø via Leknes.

HUSK STOFF TIL NESTE **INFO**
SENEST 15. AUGUST



er en landsomfattende, frittstående og partipolitisk uavhengig organisasjon. Stiftet i 1938 for å ivareta interesser til norske sertifiserte flyteknikere; det vil si innehavere av flytekniske sertifikater, ICAO type 1 og 2, utstedt av de sivile luftfartsmyndigheter. Er du interessert i å motta **INFO** gratis, så send nedenstående slipp til:

INFO, Postboks 60, 2001 GARDERMOEN



Send meg **INFO!**

Navn:

Adresse:

Flyselskap:



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. Vi til avtalen med NFO avd. SAS - avtale nr 1760.



Den norske Bank

Vi har mulighetene. Du har valget.