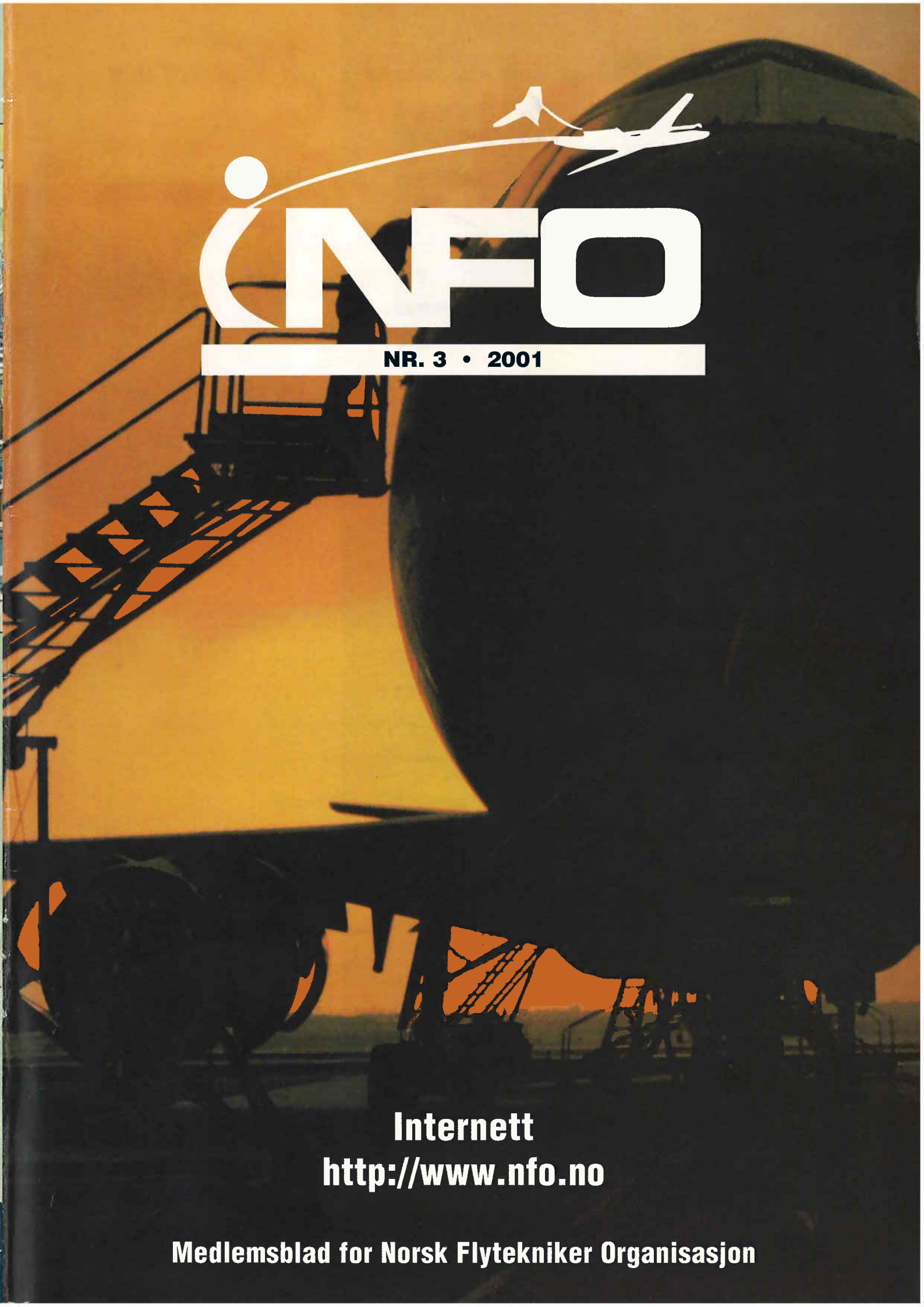




iINFO

NR. 3 • 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

Nå selger vi siste byggetrinn på **BARNEVENNLIGE BRÅNÅSEN!**



3 og 4-roms andelsleiligheter

- Areal fra 85 – 95 m² BRA.
- Overtakelse 4. kvartal 2001.
- Gjennomgående leil. med god standard og planløsning. Garasjepl.
- Innskudd kr 608.000,- – 648.000,-.
- Husleie inkl. nedbet. av fellesgj. e. skattefordel fra kr 5.555,- pr. mnd.

Nye store eneboliger, noen med godkjent utleieleilighet

- BRA fra 131 – 186 m².
- Selveiertomter fra 310 – 515 m².
- Forventet overtakelse 3. kvartal 2002.
- Gode planløsninger, hvor noen har 30m² utleieenhet m/egen inngang.
- Lev. med flislagt våtrom, for øvrig klar for egeninnsats.
- Priser fra kr 1.915.000,- inkl. tomt og carport.

- Barnevennlig beliggenhet, skole og barnehage i umiddelbar nærhet.
- God offentlig kommunikasjon.
- Tomteområdet ligger innerst i blindvei.



TA KONTAKT FOR EN HYGGELIG BOLIGPRAT, VI KAN OPPFYLLE DRØMMEN OM NY BOLIG!



**BJØRN
BYGG**

Ring oss på telefon: 64 83 56 21
Send E-post til: firmapost@bjorn.no
Besøk vårt kontor: Prost Stabels vei 26, 2019 Skedsmokorset



norsk flytekniker organisasjon

Postboks 60, 2061 GARDERMOEN. Tlf.: 63 97 68 97. Fax: 64 81 66 88
Internett: <http://www.nfo.no> E-mail: nfo@nfo.no

SENTRALSTYRET 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-O/3 Priv. 32 85 05 75
Berberisv. 33 B, 3408 TRANBY
E-mail kjell.paulsen@online.no

Org. sekretær:

BJØRN KYRRE LARSEN Arb. 64 81 68 88
OSLTM-O/3 Priv. 22 61 83 01
Lusetjernveien 34 A, 1253 OSLO
E-mail bjorn.kyrre.larsen@c2i.net

Tekn. sekretær:

TERJE RADING Arb.
Fredlundvn. 10, 5073 BERGEN Priv. 55 28 30 86
E-mail terje.rading@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 Hjelmén	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: reramsle@online.no

Støttekasse:

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

INFO-REDAKSJONEN

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

STOFF/INNLEGG TIL INFO

Send innlegg eller annet stoff som kan være av interesse for INFO's lesere til redaksjonen. Tips mottas også med takk. Dette kan sendes til NFO-kontoret (OSL), eller helst til redaktørens hjemmeadresse.

**Vi må ha stoff til neste INFO
innen 1. november**



Formannen har ordet

Det er begynnelsen av september; en fin formiddag med sol, varme, kaffi og en fersk avis. Dette er et gode man skal nyte som skiftarbeider. Jeg minnes sommeren som allerede er fremkalt på mange filmer. Rakk vi å gjøre det vi skulle denne sommeren?

Uansett; hverdagen/kvelden/natten er her, og man erindrer at det var en del mediaomtale rundt flyindustrien. Man kan nok si mye om det. Jeg vil begrense det til å si at det er bra med debatt i offentlighetens lys av og til. Alle vet at vi jobber i selskaper som har et mål: Å tjene penger. Flysikkerhet koster penger, og det er mange veier som fører frem til et godkjent vedlikeholdsprogram. Man kan av og til lure på hvorfor det er så store forskjeller i de enkelte selskapene. Alle er de godkjent.

En annen ting er evnen til å ta imot input på korrigeringer og avviksrutiner. Er vi gode nok til det? Mediaomtalen i sommer ga i alle fall undertegnede et varsel om at det kunne være noe i dette som skrives og sies. Man bør sette seg ned og analysere sitt eget rede; kan vedlikeholdsprogrammet justeres, kan strikken slakkes litt, vedlikeholdsbudsjettene økes? Kan vi bli bedre, eller er vi best?

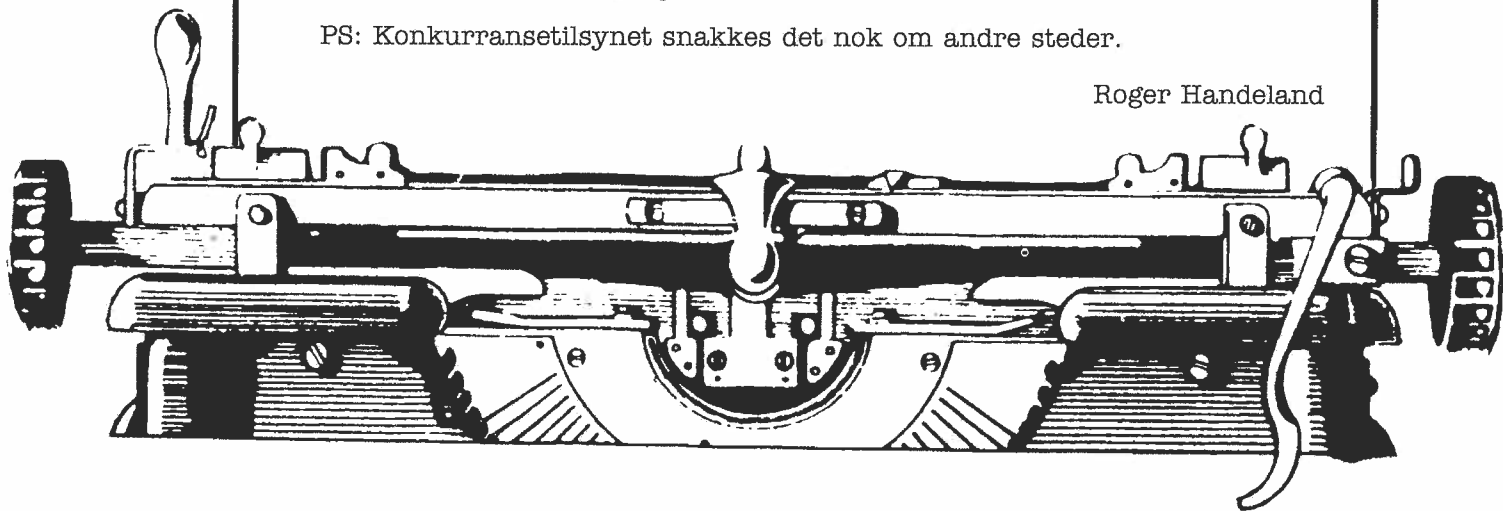
For noen år siden skrev jeg et innlegg i Cockpit Forum rundt temaet endringen fra 3 til 2 mann i cockpit. Da mente jeg at dette var den største flysikkerhetsmessige avgjørelsen man har tatt som har kostet flest liv. Boeing 737 og DC-9 var de første flyene med denne løsningen. Disse ble jo raskt populære hos økonomene. Man sparte store summer på å slippe F/E i cockpit. Man visste før dette at flight engineer hadde avverget mange CFIT (Controlled Flight Into Terrain) ved at han satt lenger bak i cockpit og hadde bedre oversikt. Vi vet også at man fremdeles, uavhengig av alle systemer, flyr rett i bakken. Hvorfor?

I siste Flight Intern fokuserer man på kompetansen til flygende, og man spør: Har man tilført tilstrekkelig kompetanse som erstatter F/E'en? Behersker man de nye systemene? Spørsmålet kan settes mot andre vinklinger også, som for eksempel PFI, walk around og tekniske jobber. Det er nok ikke å forvente at en skal innføre F/E igjen, men det viser at det aldri er for sent å spørre om vi har gjort alt riktig!

Med dette sender jeg noen tanker til crewet på Airbus A330-200 til Air Transat som glidefløy og landet på en øde flekk midt i Atlanterhavet etter full motorstopp. I utgangspunktet gjorde de en utrolig jobb, men det er alltid et men. Hadde de hatt F/E, eller større forståelse av systemene om bord, så kunne de fløyet med en motor.

PS: Konkurransetilsynet snakkes det nok om andre steder.

Roger Handeland



LEDEREN

Verden kommer ikke til å bli helt den samme etter terrorangrepet på New York og Washington. En utrolig sjokkerende og avskyelig handling. At man kan bruke fly på denne måten er totalt ubegripelig. Det finnes dessverre et knippe med gale, fanatiske og forskrudde mennesker, som ikke skyr noe middel for å markere seg. Hellig krig kaller avskummet det.

For oss som jobber innen luftfart rammer slike katastrofer ekstra hardt. I tragediens kjølvann følger selvfølgelig at folk blir redde for å fly. Noe som igjen rammer flyselskapene hardt økonomisk. Verdensøkonomien har vært svak og stagnasjonen har vært merkbar det siste året. Det ene flyselskapet etter det andre har sendt ut profit warnings til aksjemarkedet. Verst slår det ut for de amerikanske flyselskapene. American Airlines, med sine nærmer 800 fly, varsler at de nærmer seg en konkurs. Continental har sagt opp 16.000 ansatte over natta og redusert trafikkprogrammet med 30%. Midway har slått seg selv konkurs. Swissair vakler, og Sabena er teknisk konkurs. Flere vil følge. For flyselskap som har investert store summer i kjøp av nye fly kommer nedgangen svært ubeleilig. Noen kommer til å dukke under. SAS sitter bra i klisteret og Braathens er på vei til å bli historie.

I min leder i **INFO** nr. 2-2000, skrev jeg at nå måtte myndighetene våkne opp og gjøre noe med det vanvittige avgiftsnivået på norsk luftfart. Hvis ikke kunne man risikere å få tusenvis av luftfartsansatte på ledighetstrygd. Da vil trygdeutbetalingene overskride inntektene av avgiftene. Det er tragisk å se at vi har et så handlingslammet politikerkorps. Jeg har ingen tro på noen reduksjon i luftfartsavgiftene, uansett politiske løfter eller om det blir rød eller blå regjering. Vi må nok fortsatt leve med at 30% av billettprisen går rett i statskassa. Kanskje vi

ansatte snart skal reagere. Vi kunne nekte å ta med politikere, oppfordre de til å sykle eller ta toget. Det er i alle fall miljøvennlig. En slik aksjon er også fullt ut gjennomførbar.

At Konkurransetilsynet sa nei til SAS sitt oppkjøp av Braathens var overraskende. Det kan virke som om Konkurransetilsynet bruker denne saken til å markedsføre seg selv. Det er en gambling med arbeidsplassene i Braathens. Mye har skjedd i verden siden Konkurransetilsynet sa nei. SAS har fått seg noen nesestyvere i form av bøter og kollaps i reisende på Business Class. Intercont. stuper, samtidig med at selskapet får nye betydelig større fly de vil få vanskeligheter med å få fylt opp. Terrorangrepet på USA vil bare forsterke den negative trenden. Kanskje får SAS annet å bruke pengene på enn å kjøpe opp Braathens. I Braathens merker man at folk hopper av. I alle ledd av organisasjonen forlater folk skuta. En meget uheldig utvikling. Det blir noen spennende måneder vi går i møte.

I agurktidene i sommer hev pressen seg over SAS og flysikkerheten. Det er viktig å ha en oppegående presse, men da må den legge seg på et annet saklighetsnivå. Lengst ut på bærtur var Aftenposten. Det er ganske utrolig hva Aftenposten fikk seg til å sette på trykk. En av journalistene i Aftenposten greide til og med det kunststykket å beskyldte SAS for å være årsaken til SABENAs dårlige økonomi. Man lurer jo på om alt det andre som skrives i pressen er like fjernt.

Forøvrig ser det ut til at markedet nå er skrappt for flyfagarbeidere. SAS har støvsuget det norske markedet, og nå innrømmes det at det er tomt for kvalifiserte flyfagarbeidere. Dermed ser det ut til at man vil rekruttere flyteknikere. Tidligere var kravet at man måtte ha sertifikat på en eller flere flytyper i SAS. Av denne kategorien er



det også tomt, så nå holder det med at man er flytekniker. Som et paradoks kan nevnes at gjennomsnittlig ansettelsestid på mekanikere i det tunge vedlikeholdet på Gardermoen nå er to år. Da vi holdt til på Fornebu lå gjennomsnittet på tolv år.

Det er turbulente tider vi er inne i, så vi får holde oss fast. Måtte vi fort komme inn i rolig luft igjen.

Ellers så nærmer det seg fort vinter og en ny avisingssesong, med alt det innebærer. Fjoråret med introduksjon av ny type aviservæske må vel sies å ha vært en fiasko. Den nye væsken skapte i alle fall en hel masse merarbeid for oss teknikere. Nå er alt av denne typen væske fjernet og erstattet med den gamle typen igjen med noen modifikasjoner. På Gardermoen venter vi spent på hvordan testene med å avise med infrarød stråling faller ut. Skepsisen er stor, men det pleier den jo å være til alle nye ting. Det hadde vært fint om dette hadde virket. 0

red. Knut Grønscar

Historier og glimt fra arbeidsdagen som flytekniker

Vi har tidligere oppfordret leserne til å sende inn historier og glimt fra vår arbeidsdag, og vi har fått disse historiene fra Øivind Olav Evensen. Han skriver at han med glede ville valgt samme yrke om igjen og forteller dette om sin bakgrunn: "Jeg ble bitt av flybasillen under krigen, da jeg som barn kunne beundre dristige piloter i sine Spitfire drive gjøn med fienden i skyene! Derfor begynte jeg i Luftforsvaret i 1953 og kom til Braathens i 1956. Det første sertifikatet leste jeg opp til privat i 1960, og det kostet kr 45,- til Luftfartsverket! Jeg var skiftleder på linjetjenesten, og de 12 siste årene kontrollør i inspeksjonshangaren. Førtidspensjonert i 1998, men jeg har rik kontakt med miljøet ved aktivt medlemskap i Seniorklubben".

Spiseforstyrrelser?

Det er jo vanlig å starte opp motorene på fly når ettersyn er ferdig, og det skulle skje med vår gamle DC-4 Skymaster. Mekanikeren som hadde ansvaret for motorene var visst litt sent ute om morgenen, for av alle steder hadde han glemt matpakken med ost i luftinntak til forgasser i motor nr. 3. Ved oppstart fikk denne motoren "backfire", så matpakken føk ut på tarmac. Vittige tunger påsto senere at motoren ikke likte ost!

Salig i sin tro

Det var en upopulær jobb å sjekke og justere maksimal kabintrykkforskjell på DC-6B. Han som justerte outflow-ventilen i blåsten fra motorene utvendig måtte være venner med de i cockpit, ellers kunne de hevne seg på hverandre i tur og orden. Trommehinnene flagret etter en rask justering, eller propellervinden kunne økes dramatisk, som en takk for sist.

Med på denne jobben var en radio-mekaniker, som sjekket utstyret i radio rack i cockpit mens motorene var i gang. Han klaget på forkjølelse og vondt i ørene, og hadde ikke lyst til å bli med og kjøre, men ga seg da vi sa: Du sitter jo i cockpit og ikke i cabinen!

Rask hjerne og reaksjonsevne

I vårt yrke som flyarbeidere er dette

egenskaper som kan komme godt med å ha. Da Ludvig G. Braathen var vår store sjef og mester, hendte det ofte at han spanderte snitter på sine ansatte; uærbødig kaldt "hullpipe smørbrød". De var lekkert tilberedt i kantinen og det var god stemning ved bordene. Gamle Braathen visste å få det til.

En av de eldre ansatte hadde forsynt seg med roast beef som han fornøyd tygget på, men tyggingen gikk saktere og saktere – og stanset helt opp! Det viste seg at han brukte protese, og pålegget hadde nesten limt tennene sammen! Da fikk vi bevis for at han hadde en rask hjerne: Med to fingre i munnen rev han protesen ut! Reaksjonsevne? Det var da de andre forlot bordet idet han begynte å rense den!

Effektivt

Da luftfarten kom i gang etter krigen, var flyene som kjent mye enklere enn de er i dag. Ror og flaps var trukket med duk av egyptisk bomull, og behandlet med 20 strøk dope for å bli sterke og vanntette. Flatene ble sjekket for sprekker og skader, men en skulle være erfaren for å kunne avgjøre når noe måtte gjøres med dem.

En dag så undertegnede en eldre kollega som prøvde rorduken med et måleapparat som stakk hull i duken og tydeligvis avleste styrken. Da jeg

spurte hvordan apparatet virket, svarte han beredvillig: Jo da, det skal jeg si deg, det virker godt!

Velsmurt oppstart

Vi skulle foreta motorprøving og sjekker etter inspeksjon på en DC-6B, og etter oppstart bar det i vei mot anvist kjørested. Televerket hadde satt opp telt ved taxebanen som ly for folk ved reparasjon av kabler. For ikke å blåse teltet med innhold over ende, ble begge motorene på den siden stoppet mens vi taxet forbi. Det hadde vært startproblemer med den ene av de to motorene, så vi kalte opp tårnet og ba dem ringe til Braathenshangaren for å sende ut en med brannslukkerutstyr. Sjefen der ba nærmeste mann gjøre det vi hadde bedt om, men fikk problemer med å holde den ivrige sjelen igjen, som la i vei med en fettpresse!

Rask på labben

En DC-4 Skymaster hadde lenge vært brukt til å frakte forsyninger med mat i forbindelse med Biafra-krisen, og kom til Braathenshangaren på Sola for inspeksjon og vedlikehold direkte fra Biafra. Det ble fort nødvendig å gasse ut flyet, som vrimlet av forskjellige insekter og dyr. Etterpå ble dørkplater åpnet for blant annet inspeksjon av kabler og balanse-rorkryss, som ellers ikke var lett å komme til og sjekke.

Med besvær kom en eldre kollega seg ned for å gjøre jobben. Mens han lå der på ryggen, kom det en annen gående forbi og spurte: "Har du sett det store tusenbenet ved skulderen din"? Det hadde han ikke – og ventet heller ikke for å se. Han snodde seg mellom kablene og sto øyeblikket etter på kabindørken!

Morgenstund med forviklinger

På begynnelsen av 1950-årene var Braathens tekniske divisjon på Sola ikke større enn at alle kjente alle. Det skulle jo ikke all verden til for å holde tre femten seters Heron og en tretti seters DC-3 Dakota i luften på innlandet. De som bodde nær nok gikk eller syklet til og fra arbeid. Nesten ingen hadde bil, for de var fortsatt rasjonering etter krigen.

Vår venn, som denne historien handler om, eide en førkrigsmodell lastebil med firkantet styrehus og vindu mot lasteplanet. En morgen med skikkelig dårlig vær bestemte han seg for å bruke bilen til jobben. På veien så han en venn og kollega som syklet mot

uværet, og som den snille mann han var, stanset han bilen og tilbød skyss. Glad lempet han sykkelens på lasteplanet, krøp inn i styrehuset – og satte bilen i gang! Sjøføren verken så eller hørte bevegelser og rop fra den akterutseilte syklist!

Vel fremme på jobben så han sykkelens, oppdaget hva som hadde skjedd, og kjørte tilbake for å hente kameraten. Den noe fraværende sjåfør hilste flott på sin iltert marsjerende kollega idet han kjørte forbi ham "på hjemveien" – han tenkte visst at han var ferdig for dagen!

Da så han nistepakken ved siden av seg og forsto hva han hadde gjort... Det var bare å kjøre til jobben igjen – og ved passering av sin kollega nok en gang, var også han nesten fremme!

Historier fra SAS

17.mai tog med forviklinger

Denne historien har INFO red. fått seg fortalt av en av de det påstås var med. Noen år etter krigen var to av teknikerene i reisegruppa, nå OM-gruppa, stasjonert i Bodø. Det var

17.mai og gutta hadde pyntet seg i flotte SAS uniformer. Riktig staselig. For å komme i den rette stemningen hadde gutta varmet opp med fludium av den sterke sorten. I godt humør bar det til byen for å overvære 17. mai toget. Da toget var kommet godt inn i hovedgata, hoppet våre to kolleger ut i gaten og med myndig mine dirigerte de hele 17. mai toget inn i en sidegate. Etter noen hundre meter oppsto det stor forvirring i toget og det endte med at toget måtte rygge ut i hovedgata igjen. Da var våre to venner for lengst forduftet.

25 timer overtid i døgnet

SAS hadde begynt å fly med Convair på Finnmarka, og uheldigvis ble det motorskift i Kirkenes. Den gang som nå måtte man ty til krefter på overtid. Etter endt jobb hadde en av deltagerne ført opp at han hadde jobbet 25 timer overtid på ett døgn. Det syntes lønningskontoret var litt for sterkt, så de ringte vedkommende og lurte på hvordan dette kunne ha seg. Vedkommende ble ikke svar skyldig. Han skulle selvfølgelig ha betalt for spisepausen også!

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

Høring - Varsel om inngrep. Konkurranseloven § 3 - 10 - SAS' og Braathens' bonusprogrammer, storkundeavtaler og reisebyråavtaler

Flyselskapenes Landsforening (FL) er beklageligvis ikke oppført på høringslisten fra Konkurransetilsynet, men vi tillater oss likevel å sende inn en høringsuttalelse da vi organiserer hovedtyngden av de norske flyselskapene, samt annen flyrelatert virksomhet.

Flyselskapenes Landsforening vil innledningsvis påpeke at norsk luftfart ble deregulert innenfor EØS-området gjennom Stortingets vedtak 01.04.1994. Vedtaket var en naturlig konsekvens av at luftfarten er internasjonal i sitt virke. FL stiller seg derfor undrende til en politikk der norske konkurransemyndigheter foreslår særnorske inngrep som kan rokke ved konkurransereglene innenfor EØS-området. De inngrepene som Konkurransetilsynet foreslår, innebærer restriksjoner som utenlandske operatører ikke har. Videre finner FL det betenkelig at de varslede inngrepene blir foreslått, tilsynelatende uten at Konkurransetilsynet analyserer hvorvidt disse inngrepene kan få negative konsekvenser for de norske flyselskapene i konkurransen med utenlandske aktører. Slik vi ser det, kan ikke konkurransemyndighetene i Norge på rent teoretisk grunnlag se bort fra at våre flyselskap opererer innenfor dette internasjonale markedet. I Konkurransetilsynets vurderinger og forslag isoleres fokuset til det norske hjemmemarkedet. Dette er etter FLs syn en mangelfull tilnærming. Vi stiller også spørsmål ved om inngrepene vil gi den tilskittede virkningen.

FL vil også påpeke at de tiltak og inngrep som foretas på hjemmemarked, bidrar til enten å styrke eller å svekke selskapenes konkurranseevne

på det større markedet, i dette tilfellet på EØS-området. Det er videre normal luftfartspolitik at et land har en »flag carrier», og det er tilsvarende ikke normal luftfartspolitik at nasjonale myndigheter begrenser sine respektive flyselskapenes handlingsrom med slike inngrep som her er foreslått.

FL er opptatt av at de norske flyselskapene skal sikres like konkurransevilkår både nasjonalt og internasjonalt, og dette lå som en premiss for Stortingets vedtak i 1994: »Flerparten mener det er mest praktisk og hensiktsmessig å åpne for konkurranse 1. april 1994, forutsatt at konkurransen kan skje på like vilkår.» (Innst. S.nr.199 (1992-93)) Og med like vilkår refereres det her til forholdet mellom norske og utenlandske operatører.

Bonusprogrammene

Bonusprogrammene er i dag et vanlig virkemiddel innen luftfarten for å tiltrekke seg kunder. De selskapene det er naturlig å sammenlikne seg med, har alle slike program. Ved å forby bonusprogram på innenlandsmarkedet, etablerer Konkurransetilsynet et kunstig skille mellom selskapenes daglig virke og den teoretiske virkeligheten som legges til grunn i høringsbrevet med varslingen av inngrep. Det framlagte forslaget tar ikke hensyn til at bonusprogrammene, nasjonalt og internasjonalt, er sterkt integrerte i hverandre. Hvis kundene i det norske markedet mister muligheten til å tjene opp bonuspoeng i Norge, vil mange av dem sannsynligvis raskt finne det mer lønnsomt å henvende seg til utenlandske flyselskap som har

rutetilbud fra Norge til byer rundt i Europa. De norske flyselskapene vil med et slikt inngrep bli svekket på det internasjonale markedet. De internasjonale selskapene med de beste bonusordningene, både på hjemmemarkedet og internasjonalt, vil bli vinnerne i kampen om kundene. De norske flyselskapene vil sannsynligvis tape kunder til de utenlandske selskapene. Taperne ved å fjerne bonusprogrammene på innenlandsmarkedet, blir ikke bare de norske flyselskapene, men også norske kunder. Et innenlandsk forbud mot bonusprogram vil føre til tapte inntekter for dem som er avhengige av luftfarten. Dette gjelder for eksempel reiselivsnæringen i Norge som får redusert omsetning som følge av et betydelig bortfall av bonusreiser.

FL vil også påpeke at bonusprogram er en ordning som nå har eksistert over flere år uten at de respektive lands konkurransemyndigheter har grepet inn mot ordningen. EU har vurdert disse programmene uten at det har resultert i inngrep fra Kommisjonens side.

Agentavtalene

Innenfor EU-/EØS-området har dette i en årrekke vært standardavtaler som Kommisjonen har akseptert, og som de har sagt at de ikke har innsigelser i mot. Ved å forby slike avtaler i Norge, vil vi tilsvarende som for bonusprogrammene, svekke norske flyselskaps konkurranseevne. Og dette er i tillegg som nevnt ovenfor, i strid med Stortingets vedtak om like konkurransevilkår mellom utenlandske og norske operatører.

Storkundeavtalene

Volumbaserte rabattavtaler er vanlig i de fleste bransjer. FL kan ikke se at storkundeavtalene innenfor luftfarten skiller seg fra andre volumbaserte rabattordninger som baserer seg på at enkelte kunder kjøper flyselskapenes produkter i større kvanta enn andre kunder. Så vidt FL har brakt i erfaring, har ikke Konkurransetilsynet foretatt inngrep mot denne typen avtaler i andre bransjer. Storkundeavtalene er ikke eksklusive, og de gjelder samtlige ansatte i en bedrift som har inngått en slik avtale. Denne typen rabatt er ikke spesiell for luftfarten. Vi vil finne tilsvarende avtaleordninger innenfor en rekke bransjer, og der utformingen kan variere, flat eller progressiv rabattsats. Formålet er det samme i alle bransjer som har slike rabattordninger, å stimulere til økt omsetning og til økt kundetilfredsstillelse. FL stiller spørsmål ved hvorfor denne typen rabattordninger skal bli pålagt restriksjoner innenfor luftfarten når det tillates innenfor andre bransjer.

Kapasitetsbegrensninger

FL har med undring registret at Konkurransetilsynet vurderer å komme med »pålegg om kapasitetsreduksjon i markedene». Vi ser at det påberoper seg en slik hjemmel gjennom § 3-10 i konkurranseloven. FL kan ikke se at § 3-10 i konkurranseloven gir Konkurransetilsynet hjemmel til å iverksette rene markedsbegrensninger, og vi stiller spørsmål ved det faglige skjønn som Konkurransetilsynet her viser i forhold til eget myndighetsområde. Vi stiller også spørsmål ved hvorvidt Konkurransetilsynet ser det som et adekvat virkemiddel innenfor sitt tilsynsansvar, å legge begrensninger på aktører i et bestemt marked i forhold til hvor store mengder de skal kunne selge av et produkt.

EØS-rettslige forhold

FL innledet brevet med å vise til at Stortinget vedtok tilslutning til et deregulert marked for luftfarten fra 01.04.94. Vi kan ikke se at disse

inngrepene som er varslet i Konkurransetilsynets brev av 20.08.2001, er i samsvar med EØS-avtalens luftfartsforordning nr. 3 som norske myndigheter har vedtatt å slutte seg til. FL stiller følgelig spørsmål ved Konkurransetilsynets hjemmel til å for eksempel foreta inngrep som kapasitetsbegrensninger.

Generelle kommentarer til Konkurransetilsynets varslede inngrep

FL registrerer at bonusprogram, storkundeavtaler og agentavtaler har eksistert i mange år uten at Konkurransetilsynet har grepet inn. At det framkommer slike forslag nå knyttet til saken om SAS' erverv av aksjer i Braathens, vekker undring. Vi registrerer at Konkurransetilsynet verken i sin skriftlig informasjon eller i saksbehandlingen av denne saken, har gitt uttrykk for synspunkter som tyder på at det har vært foretatt en grundig analyse av konsekvensene av å innføre de foreslåtte inngrepene. FL vil derfor etterlyse en vurdering av konsekvensene av slike tiltak både i forhold til forbrukergruppene som disse avtalene omfatter, så vel som flyselskapene. Det nevnes for eksempel ikke at disse avtaleordningene har vært til fordel for disse store forbrukergruppene. Vi registrerer at luftfarten her blir utsatt for en særbehandling sammenliknet med andre bransjer. FL forventer at Konkurransetilsynet vurderer sine varslede inngrep på nytt, og særlig at det tar i betraktning den internasjonale konkurransesituasjonen luftfarten opererer innenfor.

Vi savner en analyse som tar utgangspunkt i praktiske eksempler fra luftfarten, og som vurderer eventuelle ulikheter i luftfarten sett i forhold til andre bransjer. FL minner om at luftfarten fungerer, ikke bare på hjemmemarkedet nasjonalt, men innenfor det deregulerte hjemmemarkedet.

Luftfart er både en svært ressurskrevende og en svært regulert aktivitet. Kravene til sikkerhet er derfor strenge

og godkjenningssprosedyrer og sertifiseringssystemene tilsvarende. Dette er derfor ikke en type virksomhet der nye aktører uten videre kan gå rett inn på markedet. Å foreslå at selskapene reduserer kapasiteten for eksempel ved å gå over til mindre flytyper slik mange har foreslått, lar seg ikke gjøre på kort varsel. Dette skyldes blant annet lang leveringstid på fly, og at ikke noe selskap har råd til å ha en ubenyttet flypark stående.

Luftfarten har en sammenvevd struktur der de ulike ledd er avhengig av hverandre, blant annet fordi luftfarten har en brukerfinansiert infrastruktur som bygger på inntekter basert på trafikknivået. Det betyr at de 45 statlige lufthavnene, samt OSL, lufttrafikkjenesten, Luftfartsverket, og til dels Luftfartstilsynet finansieres gjennom de funksjonelle avgiftene, luftfartsavgiftene. Etter planen skal også Luftfartstilsynet være fullstendig brukerfinansiert gjennom gebyrer fra 2002. Finansieringsformen innenfor luftfarten forutsetter krysssubsidiering, og i dag er det for eksempel bare fire flyplasser som går med overskudd. En eventuell konkurs i Braathens vil ikke bare bety 5000 tapte arbeidsplasser fra dette selskapet, men det vil gi direkte ringvirkninger for sysselsettingen i service og tilbringertjenestene knyttet opp mot virksomheten, myndighetene og Luftfartsverket. Anslag som er gjort, viser at hver arbeidsplass i et flyselskap genererer to til tre andre arbeidsplasser. Braathens virksomhet siste år utgjorde for eksempel 33 % av Luftfartsverkets samlede trafikkinntekter. I tillegg vil det få konsekvenser for øvrig næringsliv, særlig i distriktene, som er avhengig av rask og effektiv transport med god regularitet.

En eventuell konkurs vil skape et vakuum i norsk luftrom som ikke umiddelbart lar seg tette. Andre norske selskap har ikke kapasitet og utstyr til å overta Braathens rutenett. Utenlandske aktører vil neppe gå inn på ruter som ikke lønner seg. Deler av det landsdekkende og desentraliserte norske rutenettet står derfor i fare. De

krevende operasjonelle betingelsene norske flyselskap arbeider under, gjør at det ikke uten videre er attraktivt å gå inn på det norske markedet i større skala. Viktige samfunnsoppgaver, for eksempel beredskap og helsevesen, har lagt opp sin virksomhet i forhold til stabile og forutsigbare tjenester fra flyselskapene.

FL vil også påpeke at norsk luftfart innehar en betydelig kompetanse som det har tatt lang tid å bygge opp, og der selskapene har lagt ned store ressurser. Fra FLs side frykter vi en kompetanseflukt og nedbygging av arbeidsplasser hvis ikke norske flyselskap får likeverdige konkurranseforhold som utenlandske selskap har.

Braathens ser bare en løsning hvis disse forholdene skal ivaretas, at SAS går inn og overtar eierskapet i Braathens. Fra FLs side er vi som arbeidsgiverforening bekymret for de 5000 arbeidsplassene og konsekvensene ved et bortfall av disse. Den

langvarige saksbehandlingsprosessen av oppkjøpet er en stor belastning for de ansatte og deres familier. Luftfart som virksomhet krever årvåkenhet og konsentrasjon. Den situasjonen som har oppstått, blir derfor en belastning i det viktige arbeidet som skal utføres.

Avsluttende kommentarer

FL konstaterer at Konkurransetilsynet foreslår inngrep som etter FLs syn er i strid med EØS-avtalen. Videre kan vi ikke se at Konkurransetilsynet har hjemmelsgrunnlag til å iverksette de foreslåtte inngrepene. FL vil vise til innledningen av vårt høringsbrev der vi understreket luftfartens internasjonale karakter og behovene for like konkurransevilkår for de norske selskapene sett i forhold til utenlandske flyselskap.

Med hilsen
FLYSELSKAPENES
LANDSFORENING

Per Arne Watle
Styreleder

Hjernetrimm for FNFO's lesere

Konfeksjonsfabrikk

På en liten konfeksjonsfabrikk arbeider det fem mennesker som lager hvert sitt produkt. Her er en del opplysninger om dem:

De fem personene går kledd i forskjellige farger.
De lager hver sin bekledningsgjenstand.
Ingen lager samme antall.
Alle lager mer enn to.
Kikki lager en gjenstand mer enn vedkommende som går kledd i rødt.
Hattemakeren lager en gjenstand mer enn Kikki.
Alf lager jakker.
Tea lager fem gjenstander.
Vedkommende som går kledd

i gult, lager strømper.
Vedkommende som går i grønt, kommer opp i en tredjedel av det Bibbi lager.
Trine går alltid kledd i oransje.
En av personene ses bare i blått.
Vedkommende som lager skjorter, har rekorden i å lage flest ting.
Det siste produktet som lages, er bukser.
I alt blir det laget 30 gjenstander.

**Hva produserer de fem personene, og hvor mange av hvert produkt?
Hvilken farge går personene kledd i?**

Hvor bor sebraen?

Det er fem hus.
I det røde huset bor det en engelskmann.
Svensken har hund.
Man drikker kaffe i det grønne huset.
Det grønne huset ligger til høyre for det hvite huset.
Dansken drikker te.
Han som røyker Long har kanarifugl.
Eieren av det gule huset røyker Kings.
I det midterste huset drikkes det melk.
Nordmannen bor i det første huset.
Mannen som røyker Cecil bor ved siden av huset der de har katt.
Man røyker Kings i huset ved siden av huset der de har hest.
Mannen som røyker South State drikker også øl.
Tyskeren røyker Prince.
Nordmannen bor ved siden av det blå huset.
Man drikker vann i huset som er ved siden av huset der man røyker Cecil.

De fem husene har altså forskjellig farge, alle som bor i dem er av forskjellig nasjonalitet, de har forskjellige husdyr, de inntar forskjellige drikkevarer og røyker hvert sitt merke tobakk.

Hvor bor altså sebraen?

Svarene finner du på side 13

NFO på kurs i Team Building



Deltagerene samlet, fra venstre: Roger Handeland BU, Evelyn Westvig WF, Per Ramsle BU, Gunnar Johnsen WF, Mats E. Thommasen NAS, Harald Øverland SK, Rune Thuve SK. I bakke rekke: Kjell Paulsen SK og Kyrre Trang BU.



Planlegging. Dyp konsentrasjon.

Etter at det ble kjent at SAS hadde lagt inn bud på Braathens, fant arbeidsutvalget i NFO tiden moden til å samle et knippe tillitsvalgte fra alle NFO avdelingene til en "brainstorming" rundt emnet. Dette ble kombinert med et hyggelig og utfordrende kurs i Team Building. Kurset fant sted i gamle Vatneleiren ved Sandnes. Deltagerne hadde stort utbytte både av kurset og brainstormingen. Man samlet seg om

et felles skriv til de to flyselskapslederne (Reitan og Jensen). Begge har svart på brevet og er åpne for møter hvis man får et endelig ja til oppkjøpet fra Konkurransetilsynet. Alle avdelingene var representert på "kurset" med unntak av SAS Commuter. Tilbakemeldingen fra deltagerne har vært svært svært positiv.



*Knut
Belønningen var god. Clausthaler?*



*Evelyn
svinger
økse.*



*Robin Hood og
vennene hans klar
på standplass.*



Puslespill

Ferskt fra UFF !

Uavhengige Fagforeningers Forum har nylig produsert et hefte som omhandler bakgrunnen for de gjentatte angrepene på grunnleggende fagforeningsrettigheter, Stabelutvalgets nye forslag og partienes syn/manglende syn på dette.

Bakgrunnen for de gjentatte angrepene ...

»De siste tiårene har myndighetene gang på gang satt i verk tiltak for å undergrave fagforeningenes rettigheter. Det begynte med lønnsloven i 1988. Et nytt "høydepunkt" var forslagene fra Arbeidsrettsrådet i 1996. Nå kommer forslagene fra Stabelutvalget og Arbeids- og administrasjonsdepartementet.»

»Og nettopp Kleppeutvalgets strategi med å styrke hovedorganisasjonenes rolle på bekostning av frie forbundsvisse oppgjør er den som er fulgt av toppene i arbeidslivet og staten helt fram til i dag, og er fortsatt et bærende element i all arbeidslivspolitikken.»

Hva innebærer Stabelutvalgets nye forslag???

»To sentrale forslag fra Stabelutvalget er tvungen avstemning og tvungen kopling.»

»Når meklingsmannen kan kople avstemningene til ulike fagforeninger (og til og med kople avstemninger til ulike hovedorganisasjoner), vil han kunne fremkalle hovedorganisasjons-

aktige forhandlingsforhold mot de enkelte organisasjoners vilje. Statens utpekte mekler vil lage "virtuelle hovedorganisasjoner" ved å kople de forhandlinger som han finner for godt. På denne måten får staten stor innflytelse på tariffoppgjørene.»

»Stabelutvalget er ikke fornøyd med de udemokratiske begrensningene som allerede ligger i tjenestetvistloven slik den er i dag. Stabelutvalget vil ha enda mer begrensninger.»

»Organisasjonsfriheten, den frie forhandlingsretten og streikeretten er ikke samme type spørsmål som prisen på margarin. Kampen om disse spørsmålene er en kamp om hva slags samfunnsutvikling vi ønsker.»

Partienes syn /manglende syn ...

UFF har henvendt seg til de forskjellige partiene for å få deres syn. »Høyre har i hovedsak ikke tatt stilling til forslagene...Arbeiderpartiet skriver at det avventer høringsuttalelsene før det tar stilling til forslagene...Kristelig Folkeparti tar ikke konkret stilling, men er mot forslag som undergraver organisasjonsmangfoldet og prinsippet

om størst mulig grad av nærhet mellom beslutningstaker og den beslutningen gjelder, og er bekymret over en del av forslagene... Rød Valgallianse, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti er mot alle de 6 forslagene fra Stabelutvalget og står dermed frem som de sikreste støtte-spillerne for den brede fronten som er mot Stabelutvalgets forslag... Fremskrittspartiet, Venstre, Kystpartiet og Det liberale Folkeparti har ikke svart.»

»Samlet sett viser svarene fra partiene at det vil være utviklingen av opinionen i tiden frem til februar 2002 som vil være avgjørende for utfallet av denne kampen.»

Ønsker du mer informasjon???

Heftet som er på 40 sider har en leservennlig layout og er skrevet for tillitsvalgte og medlemmer i alle organisasjoner. Heftet kan fås ved henvendelse til ditt fagforbund eller bestilles for kr 20,- direkte fra: UFF, Att. Johan Petter Andresen, Markveien 18, 0554 OSLO.

Heftet kan også lastes ned fra Internett på www.uff.no

www.treffpunkthamar.com

- vårt møtested på Gardermoen

The price of cutting costs

The Joint Aviation Authorities' proposed Temporary Guidance Leaflet (TGL) 38 is opening a complete new dimension in aircraft maintenance. The TGL is supposed to regulate the procedure when a flight crew is in charge of some so-called "simple" maintenance checks – that is, handling over maintenance tasks to operating pilots when an aircraft is at a location where no properly qualified aircraft maintenance engineers are available at the time.

We at Aircraft Engineers International (AEI) think that industry tasks as complex as aviation maintenance

should be shared between well-educated and well-trained professionals. We are not judging pilots' capabilities, training and responsibility but maintenance standards. These, as an important part of aviation safety, can only be upheld by allowing properly trained and qualified maintenance staff to carry out specific and well-defined tasks.

We believe that flight safety cannot be compromised in the interests of reduced costs, which in this case seems to be the driving parameter. Permanent training and practice are key to safe aircraft maintenance. Yes, licensed and

experienced engineers are in high demand, but we cannot forget that a minimum of five years' training and experience is needed.

We agree that TGL 38 could help to reduce one company's general costs – but at what price? It opens the door to the hidden dangers of reduced safety standards.

I refer you to AEI's 25-year-old motto: "We keep them flying safely".

Dejan Golubovic
Aircraft Engineers International
Belgrade, Yugoslavia

Ny aviservæske (igjen)

Fjorårets beslutning om og gå over til ny aviservæske var en lite heldig beslutning. Type IV, som den nye væsken het, kostet oss teknikere noen tusen ekstra arbeidstimer. To fly forsøkte å komme i lufta uten å lykkes. Høyderoret sto fast. Heldigvis fant begge tilfellene sted på Gardermoen, hvor banen er lang. Finnair har rapportert om akkurat de samme problemene med høyderor som låser seg. SAS satte øyeblikkelig ned en egen "Task Force" bestående av 35 mann, som hev seg over problemet med stor glød. En egen MD80 ble tatt ut av trafikk og fikk montert på diverse kameraer, hvoretter det ble sprøytet med Type IV aviservæske. Kameraene avslørte at væsken ikke skled av vingen, men ble liggende på for lenge. Væsken var også så tykk at den bølget seg på vingen og lagde ekstra turbulens. I tillegg hadde den også den ekle effekten at den omgjorde seg til tykktflytende gelé, som igjen hindret/stoppet overføringer til rorene. I sannhet ingen suksess.

Nå er det gått ut beskjed om at all Type IV væske skal tappes av anleggene og returneres til produsenten. Type IV væsken skal erstattes av nok en ny type som heter II+. Vi teknikere mente at man skulle ha fjernet all type IV væske umiddelbart etter at problemene oppsto. Den gamle type II aviser-

væsken har vi operert med i 30 år uten noen problemer. I stedet har det jo vært mye sysselsetting og tax free poser i prosjektet. Nå får vi se hvordan den nye type II+ virker. Kanskje må vi sette ned enda en Task Force.

Knut



Svar på oppgavene på side 10:

Oppgave 1: Sebraen bor i det grønne huset.

Oppgave 2: Konfeksjonsfabrikk

Alf
Jakker
3 ting
Grønt

Tea
Bukser
5 ting
Rødt

Kikki
Strømper
6 ting
Gult

Trine
Hatter
7 ting
Orange

Bibbi
Skjorte
9 ting
Blått

Var 1998 det siste året med forbundsvise tariffoppgjør?



I vår la et regjeringsoppnevnt utvalg fram en innstilling der det foreslo at riksmeklingsmannen skal kunne pålegge en fagforening å stemme over et forslag fram ham og at han skal kunne kople avstemninger mellom ulike fagforeninger slik at det samlede resultatet av disse avstemningene avgjør om hans forslag skal godtas eller ei.

Når meklingsmannen kopler, så er det for å få et flertall ja. Når han kopler, vil han undergrave de forbundsvise forhandlingene og la helt andre medlemmer enn de som tariffavtalen omhandler avgjøre om de skal godta eller forkaste et forslag. Han lager "virtuelle" hovedorganisasjoner. Hvem vil han kople våre forhandlinger med? Det vet vi ikke.

I tiden fra 1953 til 1982 var kopling tiltatt i Norge. I den tiden ble LO forbund koplet sammen med frittstående forbund og YS-forbund. Store forbund ble koplet med små. Motstanden mot kopling vokste naturligvis sterkt i hele fagbevegelsen. I 1982 ble kopling stoppet av arbeidsretten da det viste seg at tvungen avstemning var i strid med loven. Men nå vil arbeidsgiverne og LO-ledelsen gjeninnføre dette.

Reaksjonene mot er sterke. Samme dagen som de ble offentliggjort, den 2. april, holdt fagforeninger som representerer godt over 300 000 medlemmer en pressekonferanse der de gikk hardt ut mot disse forslagene.

Gjennom Uavhengige Fagforeningers Forum deltar vi i kampen mot Stabelutvalgets innstilling, på samme måte som vi kjempet mot Arbeidsrettsrådets innstilling, som gikk i samme leia i 1997.

UFF sendte brev til partiene der de ble spurt om sitt standpunkt til Stabelutvalgets forslag. Svarene viser at det er et åpent spørsmål om utvalgets forslag blir vedtatt eller ei. Verken Høyre eller Arbeiderpartiet har offisielt tatt standpunkt til forslagene.

Stabelutvalget forutsetter at forslagene blir gjort til lov innen førstkommande tariffoppgjør våren 2002. Stortinget må altså gjøre vedtak i løpet av vinteren.

Avgjørende for utfallet er opinionskampen. Min oppfordring til medlemmene er: sett dere inn i saken og gjør venner og kjente oppmerksom på hva som er på ferde.



Fagforeningsrettigheter er grunnleggende demokratiske rettigheter. Blir disse svekket, vil det ha mye større konsekvenser for våre lønns- og arbeidsforhold enn eventuelle avgiftsendringer som har preget årets stortingsdebatt.

Johan Petter Andersen
UFF



Identitetsproblemer i Braathens...



Nytt fra NFO avd. Braathens

Konkurransetilsyn - Kompetansetilsyn – Konkurstilsyn – Synsing osv.

Tiden flyr, så når dette leses kan mye ha skjedd. Konkurransetilsynet sier foreløpig nei til oppkjøp, og våre politikere holder klokkelig kjeft nå midt oppe i valgkampen. Hva gjør vi flyteknikere midt oppi dette? En ting er sikkert, at vi tillitsmenn må bruke mye energi på å svare på spørsmål vi ikke har svar på. Pressen gjør så godt den kan for å skape spekulasjon og mistenkeliggjøring. Våre tjenester som flytekniker vil det uansett bli bruk for også i fremtiden, så motivasjon er et viktig stikkord. En ting er i hvert fall sikkert; SAS får overta et flyselskap med meget høy karakter hva punkt-

lighet og drift angår, dersom det blir resultatet.

Livet går ellers sin vante gang på linjestasjonene og på tungt vedlikehold. Såpen blir sikkert snart byttet ut med en noe mer effektiv og velduftende type, da vi venter inn Røkkes eminente business jet av typen B-737-800 i september måned en gang for ettersyn.

Alle våre fly er så belagt hele høsten, at bare en vedlikeholdslinje vil være i drift sies det. Dette gir rom for continuance training, inspeksjonskurs

osv. Vi trenger oppdatering både på det ene og det andre, så dette er veldig positivt.

Når dette leses, er vårt tredje kurs gjennom SU avvirket. Temaet var da arbeidsmiljøloven med spesiell vekt på skiftpersonell og omorganisering, som er et hett tema for tiden. Jeg har sendt med noen bilder tatt av Arild Låstad (vår lokale fotograf) for å få frem en god latter som igjen forlenger livet. Ha en turbulent høst.

Hilsen Per R. Ramsli
Leder for NFO avd. Braathens



Bare kom med ka faens fly du vil, men jeg håper ledelsen blir sittende en stund, så vi slipper flere nye logoer!



Nytt fra koordinerende verneombud

"TARMAC HILTON"

Ja, endelig er vi i mål, etter 40 år. Nå er det straks klart for innflytting i nye lokaler for gutta på rampen. Fremmedhandling har nå flyttet inn, og de vil prøve ut lokaliteten med tanke på data, telefonlinjer etc.

Det som kommer er virkelig flott. 16 PC'er med flatskjermer pluss 2 PC'er med 18" flatskjerm for å kunne lese Maintenance Manualer. Selvfølgelig med kobling til printere.

De nye lokalene ligger i nærheten av der pir B i sin tid var planlagt, men ikke bygget; det vil si på den "militære" siden av ramp og taxevai. Når vi kommer inn midt på bygget har vi toalett på venstre side. Til høyre går man inn i garderobedelen, der det er et skap til hver, 2 dusjer, tørreskap og toalett. Damene på rampen er det også tatt hensyn til ved at de for sin egen del av garderobekomplekset.

Det første man kommer til i "hallen" er tre Lara PC'er og infotavle. (LARA er et dataprogram som henter opp alle flighter vi skal handle, og fordeler oppgavene på disponibel arbeidsstokk). I dette området har man tilgang til printere, acars-printer, flyradio og den gode PMR-radioen, som vi heldigvis skal bytte ut. I umiddelbar nærhet er Relse-rommet med alle PC'ene, røykerom, hvilerom, kjøkken med skap til alle skift, samt et stort oppholdsrom med TV, radio og en Lara-skjerm. I første omgang vil vi ta med de møblene som finnes, og supplere etter behov.

Det kommer utemøbler også. Grønt areal vil det nok også bli. Vi kan takke ledelsen for at de har hørt på våre ønsker og behov. Duty Manager på skift 5, Bjarne Hagen, har stått på for å løse diverse problemer underveis, og Tarmac Hilton er straks klar til innflytting med fasiliteter på "første klasse". Vi mener nå at det er tatt høyde for en eventuell ekspansjon på



Den nye SAS hangaren på Gardermoen er lys og trivelig!

rampen. OG FOLKENS, DET BLIR Plass til BILENE OGSÅ!

Oppholdsrommet i Hangar

Det har skjedd mye det siste året. Nå kommer det noe som skal hete hangargate. Dette blir en mellomstasjon fra lager til oss, for å sikre at det vi tar ut fra flyet og det som går inn har de riktige serienr. og partnr., samt å følge opp at delen som blir levert fra lager og delen som ble demontert stemmer i datasystemet. Et resultat av "RETT DATA".

Hva har dette med oppholdsrommet å gjøre? PCC (Der DM, MOZ, inspektører, koordinatore og planlegging sitter) må flytte for å gi plass til Hangargate. Det ble da et sterkt ønske om å plassere ledelsen i Heavy og Line i samme etasje. Dette har resultert i et nytt oppholdsrom i 3 etg. (med heis). Ledelsen har også her lovet brukermedvirkning, slik at vi blir med på utformingen av rommet. Det blir ikke eget røykerom, men en ny løsning med punktavsug (røykebar). Jeg håper at alle kommer med innspill til sitt **VERNEOMBUD**, som igjen bør sende det til meg.

Får vi egen farge på arbeidstøyet?

Hva fører KLÆR til? Holdninger, stolthet og identitet. Dette er viktige punkter innen arbeidsmiljøet. (Obs ledere i SAS!). Nå er jeg så heldig at jeg fikk ta over kleskomiteen etter Heine Richardsen og vår eminente tariff komite leder Kai Lyder Fjellstad (han gikk litt lei). (Det var mildt tatt i. Red. anm.). Jeg har nå skjönt hvorfor. Dette er en seig materie som tar tid, siden de store sjefer hadde bestemt hvordan alle skal se ut på forhånd. (Eks. sjef Stenberg).

Dessverre falt Teknisk ut underveis i 2000+ programmet, så nå sitter vi her. Vår tekniske ledelse er enige med oss i den rapporten som ble laget av Tor Karstensen, Heine Richardsen, Kai L. Fjellstad, samt representanter fra Sverige og Danmark. **Den sier helt klart at identitet, funksjonalitet og stoffvalg er viktig for oss.** Nå gir vi oss ikke i første runde, og jeg har tro på at vi for en løsning etter hvert. Vi har jo støtte fra Myrvold, vår tekniske divisjonssjef, og jeg håper at Operation v/Mydland kan legge inn noen gode ord for oss når den tid kommer.

Det jeg ser som et problem med 2000+ klærne, er at alle ser "like" ut. Vi bruker unødvendig tid på å snakke med feil personer. Eller som inn-sjekkingspersonalet gjør daglig; ringer ned til Ramp koordinatoren og spør etter mekanikeren som står rett foran dem. Før hadde alle teknikere og fagarbeidere lyseblå kjedresser. Alle visste at lyseblått var teknisk. Mange teknikere går fremdeles rundt med de gamle lyseblå kjedressene.

Fra de flygende hører jeg at de gjerne ønsket at vi var mer synlige i rampbildet. Det har også hendt at flygere i sin travle hverdag (lander sent og skal videre med annet fly) har overlevert flyproblemer til ikke teknisk personale. Dette kan igjen ha ført til forsinkelser, siden vi ikke fikk beskjed tidsnok (eller ikke i det hele tatt). Flygerne ønsker også å skille på hvem

som har CRS, for klart å vite at de treffer en som kan svare på deres problemer. Flygerne har hatt dette opp i deres fora som heter Flight Deck Safety Comitee. Kanskje blir det pilotene som må presse igjennom nytt arbeidstøy for teknisk.

Det har helt klart noe med sikkerhet å gjøre, at alle vet hvem de forskjellige er. Og for SAS som har punktlighet høyt på listen, burde ikke valget være vanskelig. Det koster ikke så mye å ha en annen farge på klærne. Det kleskomiteen er enige om er; stoffkvalitet - og at det er brukerne som står i fokus når funksjonalitet skal bestemmes. Når det gjelder farge, har det stått på trykk i Focus nr. 3 mars 2001: Identiteten kan ytterligere forsterkes hvis man bruker den mørkeblå STD-fargen selektivt på arbeidstøyet. Disse endringene forutsetter dog en over-

ordnet godkjennelse fra SAS Management Team i samråd med SAS Design Board.

SAS kommer til å gå tilbake til røde t-skjorter, og gore-tex jakken skal få større ermer. Nå utarbeides også et tykkere innerfor til jakken, og refleksmaterialet vil bli avtagbart. Sko og støvler kommer også på dagsordenen. Regntøyet kommer til Bergen for test i midten av september. Om vi ikke har kommet frem til en løsning på kuldeproblemet, vil Per Stokke kjøpe inn varmedresser. Det er foreløpig sagt at alt blir klart til vintersesongen, slik at vi slipper å fryse i år. Jeg skal forsøke å komme med mer info i neste nummer.

Hilsen Andreas Sundt
Koordinerende Verneombud TRM

Informasjon fra NFO avd. SAS

Organisasjonsutvikling i Teknisk Avdeling Norge

Det pågår fortsatt et arbeid der man ser på arbeidsprosessene innen alle hovedområdene, følgende sub-prosesser er utpekt: Ramp, line og base. Alle prosesser beskrives og prosesseiere utpekes. Samtidig vet vi at området innen teknisk vil bli egen business unit

med eget resultatregnskap og styre, planlagt oppstart er 1. januar 2002. Arbeidet omfatter også en rendyrking av de forskjellige områdene hvor produkter, kunder og priser skal defineres. Det vil satses på både internt og eksternt arbeid.

Ved TRM på Gardermoen vil det etter

hvert bli endringer innen organisasjonen ved at det innføres lagledere og teamledere, og det ses også på endringer innen området personalansvar. Området inspektører og produksjonsteknisk avdeling er også områder som vil samordnes og styrkes, spesielt i det funksjonelle området. I dette arbeidsområdet er det planlagt felles seminar med sikte på å samordne den faglige utviklingen. Både kort- og langsiktig så er teknisk avdeling inne i en konstruktiv og positiv utvikling. NFO's målsetting er at alt teknisk arbeid skal foregå internt i SAS. I dag vet vi at en altfor stor andel av vedlikeholdet produseres utenfor SAS.

Forøvrig meldes det om at området STS har hatt et godt første halvår, både kvalitetsmessig og økonomisk.

Arbeidstøy innen teknisk

I Bedriftutvalget i Norge ble det enighet om at det skulle utarbeides et forslag til endring av arbeidstøyet for teknisk personell. Det var enighet om



at det skulle ses på 3 områder: Stoff, funksjonalitet og farge. En skandinavisk arbeidsgruppe har utarbeidet en rapport som beskriver områdene, og det forventes en avklaring innen høsten 2001. Vi vet at mange har store forventninger til resultatet og endringene, det samme har også de involverte som har arbeidet med prosjektet. Så vi venter alle i spenning!

Tariffoppgjør i NFO avd. SAS

Oppgjøret for tekniske instruktører, med forhandlingsdato 1. april, er ferdig og revisjon vil bli utsendt. Det ble gitt et generelt tillegg, noen endringer kom også i særavtalen. Avtalen er også tilgjengelig på NFO-kontoret. Flyteknikeroppgjøret har som kjent reguleringsdato 1. oktober, og dato for første forhandlingsmøte er ikke satt ennå. Tariffkomiteen har hittil fått flere forslag til behandling. Disse vil så bli fremlagt for styret for endelig behandling før de presenteres for SAS Norge. Dette oppgjøret blir sikkert like spennende som tidligere oppgjør!

PULS første halvår 2001

Utviklingen i PULS resultatet fra 2000 – 2001 for området OSLMT viser generelt en positiv utvikling, men det kan bli bedre! Hver avdeling bør gjennomgå eget PULS resultat og utarbeide realistiske handlingsplaner for et mindre antall utvalgte forbedringsområder. Det er veldig viktig at det skjer en konkret oppfølging i hver eneste avdeling. Respektive personalavdelinger og tillitsvalgte hjelper gjerne til med forbedringsarbeidet. Antall besvarelser viser at alle bør arbeide for å få flere til å delta i neste PULS-undersøkelse, slik at vi får et enda bredere og bedre resultat. PULS for år 2000 var index 2,07 og for år 2001 er tallet 2,13 - noe som er litt mer positivt.

Ansettelse innen produksjonen

TRM (line) har rekruttert ca. 22 flere innen skiftene, og det vil i tillegg ansettes ytterligere ca. 14 personer. Mange fra BASE har ønsket seg til TRM, og har derfor søkt de ledige



stillingene. Dessverre fikk kun 4 personer et slikt tilbud. Dette er ikke teknisk avdeling tjent med i kommende tider.

Avdelingen BASE vil også starte rekruttering av ca. 14 flere personer innen produksjonen i høst. Dette vil hjelpe på den belastningen alle mer eller mindre har følt over lengre perioder. Det er av aller største viktighet at det blir lagd planer for å integrere de nyansatte i rutiner, metoder og administrative oppgaver, slik at de raskt og profesjonelt blir en del av avdelingene og skiftmiljøene.

Brudd i lønnsoppgjøret for svenske kolleger

Vi er underrettet fra våre kolleger i Sverige innen CFF seksjon 9, om at det er oppstått brudd mellom partene i det sentrale lønnsoppgjøret. Det er ikke positivitet til å arbeide overtid og faren for streik er tilstede.

MSC-release/arbeid og rettigheter/kompetanse

Det er visstnok enkelte som ikke er klar over at en MSC på fly krever CRS, hevdes det fra enkelte. Jeg vil ikke tro at dette gjelder noen flyteknikere! Uansett så er det viktig å repetere at dette er et område som ingen må gå på akkord med. For alle som utfører arbeid på fly/luftfartøy hvor MSC skal signeres, kreves det at

CRS gis av en flytekniker med rette kvalifikasjoner og rettigheter. Ingen kan signere for slikt arbeid uten å ha vært involvert i arbeidet på flyet. Imidlertid kan annet personell som ikke innehar slike CRS rettigheter også arbeide på flyet, men da kun sammen med en person som innehar CRS på nevnte flytype. Dette betyr at det alltid må være en flytekniker med CRS på flytypen som igangsetter alt arbeid på fly som krever CRS. Ingen andre personellgrupper kan derfor starte slikt arbeid på egenhånd, verken delvis eller hele MSC-sjekker. Hvis det er uklarheter i dette, ber vi om at kvalitetsavdelingen blir kontaktet slik at uklarheter blir avklart. Jeg ber alle merke seg at dette er et område som er klart regulert gjennom myndighetsbestemmelser og interne beskrivelser i selskapets håndbøker. Er du i tvil så spør før du signerer luftdyktighetsattesten (CRS)!

Årsmøte i NFO avd. SAS

Jeg vil til slutt påminne alle medlemmene i avdelingen om at årsmøtet er planlagt gjennomført torsdag den 22. november 2001, med møtested Teknisk base Gardermoen. Innkalling om endelig tid og sted vil bli utsendt alle tidlig i november.

Rune Thuv
Formann NFO avd. SAS

En oversikt over våre plikter i arbeidsmiljøarbeidet.

Arbeidsgiver :

- Lede virksomheten.
- Være ansvarlig for arbeidsmiljøet.
- Legge til rette for en god arbeidsmiljøutvikling.

Linjeleder / Arbeidsleder:

- Lede arbeidet.
- Overvåke arbeidsmiljøforhold.
- Ta initiativ.
- Samarbeide.
- Føre saker videre.
- Gjennomføre tiltak.
- Ikke detaljstyre.

Arbeidstaker:

- Ivareta arbeidsoppgaver.
- Ta initiativ.
- Stille krav til arbeidsmiljø.
- Delta.
- Ikke være passiv.
- Ikke overlate miljøarbeidet til andre.

Fagforening / Tillitsvalgt:

- Ivareta arbeidstakerinteresser.
- Støtte vernearbeidet.
- Føre saker fram.
- Delta i planmessig samarbeid.
- Ikke sette miljøhensyn til side.

Verneombud:

- Ivareta arbeidstakerens interesser i miljøspørsmål.
- Ta opp saker.
- Stille krav.
- Foreslå løsninger.
- Samarbeide.
- Ikke kontrollere arbeidskamerater.

Verne og helsepersonalet:

- Bistå partene i miljøarbeidet.
- Være uavhengig i helse og miljøspørsmål.
- Hjelpe til med å overvåke arbeidsmiljøet.
- Gjennomføre helseundersøkelser.
- Bidra til utvikling.
- Ikke prioritere årlig helsesjekk.
- Ikke opptre som arbeidsgivers representant.

LAMU(Lokalt Arbeids Miljø Utvalg):

- De samme sakene som AMU.
- Men da rettet mer mot lokale tiltak på avdelingen.
- Det som ikke lar seg løse i LAMU, løftes til AMU.

AMU:

- Forum for diskusjon og planlegging av arbeidsmiljøtiltak.
- Overordnet organ.
- Overvåke arbeidsmiljøet.
- Drøfte og beslutte tiltak.
- Legge planer:
- Gi mandat til lokale tiltak.
- Unngå å konsentrere seg om detaljspørsmål.

På teknisk sin side på intranett kan man finne møtereferater.
<http://www.teknisk.net.sas.no>
Gå på info og under der finner du møtereferat.

Hilsen Andreas Sundt
Koor. Vo TRM

"Det vises til innlegg fra Hans Mårtensson i **INFO** nr. 2 2001. Avsnittet med betraktningene omkring flysikkerhet i SAS Commuter har fått en uheldig formulering, hvor det kan

fremstå som om det stilles spørsmål om flysikkerheten i SAS Commuter. Vi vil med dette tilbakekalle teksten omkring flysikkerhet. Meningen var å kritisere rammeverket

(JAR reglene) for de muligheter for lokale regler som fremkommer der.

For NFO-SC
Hans Mårtensson"



TOP 10 EUROPEAN AIRFRAME MRO COMPANIES

based on annual labor man-hours

Rank	Company	Man-hours
1.	Lufthansa Technik	5.2 million
2.	KLM Engineering & Maintenance	3.8 million
3.	Alitalia Technical Operations	3.6 million
4.	Bedek	3.0 million
5.	SR Technics	2.9 million
6.	FLS Aerospace	2.8 million
7.	Sogerma	2.3 million
8.	Air France Industries	2.0 million
9.	Sabena Technics	1.6 million
(tie) 10.	Iberia	1.3 million
(tie) 10.	Marshall Aerospace	1.3 million

Sørholtet, Jessheim og Lønn Tunet, Maura

– gangavstand til sentrum

Eneboliger under oppføring i 1 1/2 etg. med praktisk planløsning. BRA fra 144-156 m².

Sørholtet: Naturskjønne omgivelser med fine frilufts- og turområder. Gangavstand til badevann. Pris fra kr 1.820.000,- med ferdig innredet 2. etg. **Kun 3 igjen!**

Lønn Tunet: Idyllisk turterreng, kort vei til barneskole, barnehage, butikker samt postkontor. Solrike boligtomter uten sje-nerende trafikkstøy. Lev. malingsklar. Priser fra kr 1.650.000,-. Adkomst: RV-120 frem til blått «Maura-skilt». Første vei til høyre (Gamle Dalsvei). Følg vegen ca 300 m. Feltet ligger på venstre side. Se etter skilt - Glomma-Hus! **1 solgt!**

For mer informasjon og prospekt ring:

GLOMMA HUS AS
BOLIGLEVERANDØR
Gystadparken - 2050 Jessheim
Tlf. 63 94 72 00 evt. 971 41 677



OPPGJØR

EXACT

EXACT Eiendomsmegling AS
Storgata 6 - 2050 Jessheim
Tlf. 63 94 74 90

Nye tider i Widerøe.

Lokale lønnsforhandlinger avsluttet

Vår formann, Jens B. Valdal, har tatt permisjon i et år for å prøve lykken som flytekniker i Afrika. Jeg vil benytte anledningen til å takke for det han har bidratt med i foreningen vår. Som nestformann har jeg overtatt roret frem til neste årsmøte.

Vi har nylig avsluttet årets lokale lønnsoppgjør, noe som skulle vært vårens vakreste eventyr. Widerøe er stort sett det eneste flyselskapet i Norge som går med overskudd, men firmaet var ikke særlig positiv til at dette skulle komme de ansatte til gode. Da vi startet forhandlingene i april, ble vi enige om en ryddig og ærlig profil på oppgjøret, noe vi fulgte da vi la frem kravpakken vår. Fra tidligere mellomoppgjør har vi hatt stor takhøyde og ingen problemer med å snakke om andre ting enn rene lønsspørsmål. I år skulle det vise seg å være veldig vanskelig. Vi ble møtt med juridiske spissfindigheter og

forsøk på å få oss ut i hengemyra, samt at spillereglene ble forandret underveis. Til tider skulle man ønske at vi hadde advokat med til forhandlingsbordet, og det kan da ikke være meningen at det skal være sånn!

Da vi ikke klarte å bli enige om lønnstilleggene i år, så vi ikke noen annen utvei enn å starte en gå-sakte aksjon. Selskapet svarte med å stevne oss for arbeidsretten, og mente aksjonen var ulovlig. De hevdet at vi aksjonerte på andre ting enn lønn. Vi mente at aksjonen var fullt lovlig og fikk medhold fra sentralt hold i NFO. Noe av det verste som så skjedde, var at selskapet gikk ut mot medlemmene våre, med trusler om at hver enkelt skulle bli stilt økonomisk ansvarlig for tap vi påførte Widerøe. Denne informasjonen gikk ikke bare til NFO, men til alle ansatte. Vi synes det er forkastelig å henge ut en gruppe på denne måten.

Senere kom vi frem til en løsning som begge partene kunne leve med. Forslaget ble sendt til avstemning blant medlemmene og flertallet stemte ja. Selskapet har nå trukket tilbake stevningen, så det blir ingen arbeidstretssak.

Vi har lært mye av forhandlingene i år og hvilken holdning firmaet har til allerede inngåtte avtaler. Dette vil vi ta til etterretning, og stiller med et helt annet opplegg ved neste korsvei. Vi får håpe at selskapet tar rev i seilet og begynner å behandle fagforeningene med respekt, og at ønsket om å umyndiggjøre oss blir lagt langt bort. Vi kan ikke ha det sånn at man må møtes hos FL/NHO eller i retten hver gang vi er uenige. Det eneste som fungerer i lengden er god dialog og at man spiller på lag.

Atle Edvardsen
Formann NFO avd. Widerøe



- bygger boliger med sjel!

Et hus som i dine drømmer

Vårt aller nyeste hus er «Prinsgaard», som er en nyvinning på det norske boligmarkedet. Rett innenfor inngangsdøren åpner det seg et stort åttekantet rom, «Midtstua», med trapp opp til galleriet som fører til alle rommene i 2. etg. Prinsgaard er et hus med stort

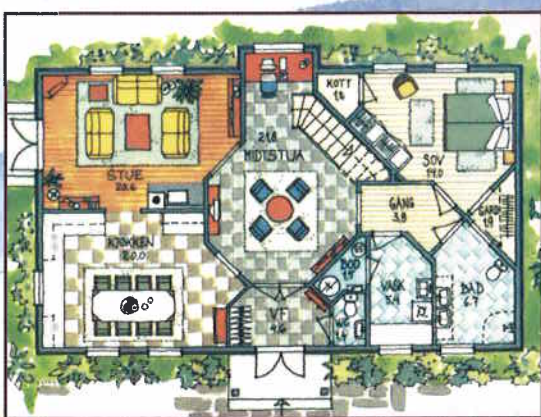
HJERTE!



Her får du et lite glimt inn i Midtstua med trappen opp til galleriet i 2. etasje.

Den spennende Midtstua gir en herlig følelse av plass og luft. Se også nærmere på de andre nye og spennende romløsningene.

Her vises kun 1. etg. Den flotte 2. etasjen kan du se i vår store katalog.



BoligPartner Jessheim • Gardermovegen 5 • 2050 Jessheim
Tlf. 63 92 79 00 • E-post: britt@boligpartner.no

BoligPartner Strømmen • Strømsveien 62 • 2010 Strømmen
Tlf. 63 80 58 40 • E-post: brittj@boligpartner.no

NFO på åpningen av Havarikommisjonens nybygg på Kjeller

Undertegnede var tilstede på åpningen av Havarikommisjonen for Sivil Luftfarts (HSL) nybygg på Kjeller den 4. mai 2001. Her var det mange prominente gjester, deriblant Samferdselsminister Terje Moe Gustavsen med følge. HSL har fått en helt ny hangar med dertil egnede verksted og undersøkelsesrom i tilknytning til hangaren.

Etter å ha hilst på inspektørene som jobber der, kom jeg etter en tid i kontakt med lederen i HSL, Finn Heimdal. Han var glad for kontakten som var etablert med NFO, og han så frem til et tettere samarbeid med NFO i tiden som kommer.

I åpningstalen som Heimdal holdt, ble det fortalt litt om HSLs historie, om hvordan kommisjonen ble til, om arbeide de driver med, samt hvilket arbeid de skal drive med fremover. Organisasjonen er nok ennå ikke tilstrekkelig utbygd, etter-som det også får "ansvar" for ulykker etc. som innbefatter tog-trafikken i Norge.

Etter en del taler og gaveoverrekkelser av innbudte gjester, fikk vi en omvisning i bygget. Det ser ut til at HSL har fått et bygg som er vel gjennomtenkt og vel tilrettelagt til det formål det er tenkt å brukes til.

NFO ønsker HSL til lykke med sitt ny-erhvervede bygg på Kjeller.

Bjørn Kyrre Larsen





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

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

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

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

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



Den norske Bank

Vi har mulighetene. Du har valget.

Vi har hørt at

Widerøe leier ut teknikere til Luftforsvaret

Widerøe har i en periode leiet ut fire flyteknikere til F16 skavdronen i Bødø. Forsvaret ønsker å leie inn enda fler, både til Bodø og Ørlandet. For pilotene er situasjonen motsatt. Det siste kullet på fire elever som graduerte fra flyskolen i USA, har fått beskjed om at de ikke kan få flytid i Luftforsvaret. Alle fire er tilbudt jobb direkte i SAS.

Det finske landslaget samlet inn penger til drivstoff

Finnair sin returflight med det finske forballandlaget ble betydelig forsinket, da fuelselskapet plutselig ikke ville ta kredittkort. Seansen fant sted i Tirana, Albanias hovedstad nylig. Dette på tross av at Finnair hadde fått skriftlig garanti om at fuel lot seg betale med vanlig carnet kort. Pilotene vrenget sine lommer og det gjorde alle passasjerene også. Til slutt hadde man greid å samle inn 2000 US\$. Fuelen ble fylt og flyet fikk ta av tre timer forsinket.

Novair sliter tungt

Novair, har en flypark bestående av fem fly. Av de fem er to av typen Airbus A330, med plass til 371 passasjerer. Selskapet eies av reise-



selskapet APOLLO, som ikke har greid å fylle opp flyene. Flere av avgangene har gått halvfulle. Tapet på hver avgang er beregnet til en halv million kroner. Flyene er leaset på langtidskontrakter og APOLLO prøver nå komme seg ut av leasingavtalen.

Feilkoblet ror

En Airbus A320 fra Lufthansa tok av med feilkoblede ror. Feilen ble gjort under et vedlikehold ved Lufthansa Teknik i Hamburg. Flyet greide og returnere og landet trygt.

Q400 til Widerøe

Widerøe har bestilt 3 fly av typen Q400, med opsjon på ytterligere fem.

Flyene koster 140 millioner pr. stk. Den første leveringen kommer alle-

rede i høst. Flyet skal settes inn på SAS sin rute fra Stavanger til Aberdeen. SAS trekker seg nå helt ut fra Aberdeen og stasjonen legges ned. Fem teknikere fra Torp går for tiden på kurs i København og skal rotere på å være stasjonert i Stavanger.

Infrarød Avising på Gardermoen

Som første flyplass i Europa skal man i vinter på Gardermoen utprøve avising med infrarøde stråler. Det blir satt opp en egen hangar til formålet som flyene skal kunne taxie igjennom. Prosessen vil ta noe lengre tid enn ved vanlig avising. Etter avisingen må flyet taxie ut av hangaren, hvor det så må legges på anti-ice, så ikke snø og is skal legge seg på igjen. Vinneren må være grunnvannet på Gardermoen.





AD Note på B737-3-4og500

På alle fly av denne typen skal ledningsopplegget sjekkes til fuel indikeringen. Man har funnet tilfeller av manglende isolering på ledninger som går til fuel quantity systemet. FAA mener at dette var årsaken til at en B747 fra TWA styrtet etter avgang fra New York i juli 1996.

NFO's avtaleverk legges ut elektronisk

På NFO sine hjemmesider kan du finne nå Flyteknikeroverenskomsten del I og II. I tillegg er alle bilag lagt ut. Tanken er at også lokalavdelingene skal legge ut sine lokale avtaler. Dette vil lette arbeidet med revideringer samt at man slipper å sende ut noen tusen sider med papir hvert år. NFO har regnet ut at man vil spare noe rundt 10.000.- kroner hvert år, med å ha avtaleverket elektronisk.

For dyrt å lande i Norge

Til vinteren komme japanske turister til å lande i Kiruna når de skal oppleve Nord-Norge. Dette fordi landingsavgiftene i Norge er så høye at reiseselskapene heller busser turistene i fra Kiruna og inn i Norge. På denne måten taper den norske staten noen hundre tusener i landingsavgifter.

Legger ned flyvåpenet sitt

New Zealand legger ned hele sitt jagerflyvåpen ved kommende årsskifte. Flåten består av 17 A4K Skyhawks og 17 Aermacchi trenere. 700 ansatte vil bli sagt opp. Den New Zealandske staten regner med å spare

rundt tre milliarder NOK over en ti års periode.

Liten fagforeningsinteresse i Polen

Solidaritet, fagforeningen som ble selve symbolet på arbeidernes frihetskamp og den første frie fagforeningen blant de gamle østblokk-landene er i dag historie. Da den felles fienden kommunismen var borte, ble organisasjonen ødelagt av interne stridigheter og maktkamp. Kun rundt 3% av ansatte i privat industri i Polen er i dag organiserte.

Flere har uregulert arbeidstid

I USA jobber 30% av den totale arbeidsstyrken utenom kjernetiden 9-17. Dobbelte så mange som for 10 år siden. I Norge har man sett den samme tendensen med stadig flere som jobber skiftarbeid.

Solgte menneskekjøtt

Flere kvinner i den tidligere Sovjetiske Republikken Moldova, har blitt arrestert for å ha solgt menneskekjøtt. Moldova er et av de fattigste landene i Europa. Gjennomsnittelig månedslønn i Moldova ligger på 270 kroner.

Selger unna commuterselskapene sine

Både Delta og Continental vil selge unna større deler av sine commuter-virksomheter. Delta med sitt commuterselskap Comair, har vært rammet av en pilotstreik i tre måneder. Delta tapte 3 milliarder NOK på streiken i Comair. Delta vil nå heller fly mye av Comair sitt rutenett med egne fly. Continental med sitt Continental Express, sier at commuterdrift nå har samme prislapp som vanlig drift. Dermed ønsker man å bruke egne fly i stedet.

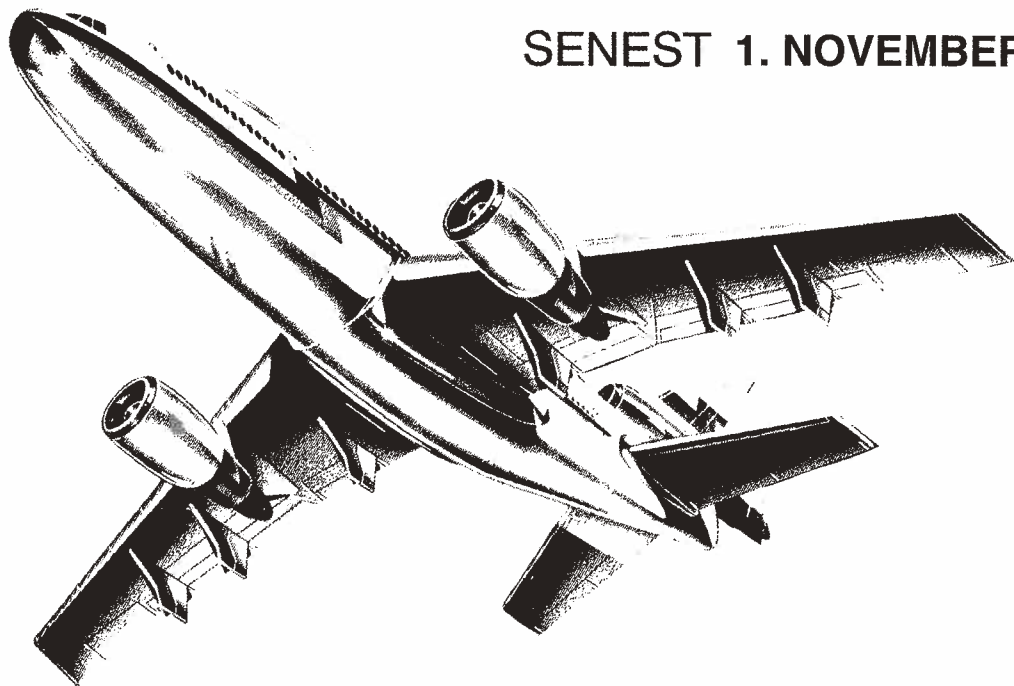
Sabena en katastrofe for Swissair

Swissair sitt engasjement i Sabena har blitt en rådyr affære. Bare det siste året har Swissair måttet skyte inn over 2 milliarder NOK i et forsøk på å berge Sabena fra konkurs. I dealen på 2 milliarder inngår at Swissair slipper å måtte kjøpe seg opp til en eierandel på 85% av Sabena. Aller helst vil Swissair kvitte seg helt med Sabena. Det finnes bare ikke kjøpere. Swissair står også i fare for å tape et betydelig beløp i sitt engasjement i AOM/Air Liberte, som er begjært konkurs.



HUSK STOFF TIL NESTE **INFO**

SENEST 1. NOVEMBER



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:

NFO, Postboks 60, 2001 GARDERMOEN



Send meg **INFO!**

Navn:

Adresse:

Flyselskap:

- Lei av lang vei til jobben?

Soltunet



- 2 - 4-roms selveier-leiligheter
- Leilighetene er gjennomlyste
- Balkong, Heis
- Garasje i kjeller
- Priser fra 1.135.000,-
- Innflytting fra sommeren 2002
- Mulighet for peis i enkelte leiligheter
- Ingen snømåking, plenklipp og utvendig vedlikehold



Urbant, men likevel landlig

Soltunet ligger i Ullensaker kommune sentralt på Romerike. Til Oslo sentrum tar det ca 30 min. med bil, mens Oslo Lufthavn Gardermoen er 10 min. unna. God togforbindelse fra Jessheim.

Som beboer på Soltunet får du gangavstand til alt Jessheim har å by på: kjøpesentere, restauranter, puber, kafeer, kino, vinmonopol, et aktivt kulturliv og et mangfold av idrettsarenaer.



Bomiljø med høy standard

Flotte varierte grønnta realer vil skape et turt med hyggelige og solfylte møteplasser, park, lekeplasser og bilfrie arealer.

Karthenvisning:
www.ullensaker.kommune.no
(velg kart og utbyggingsfelt)

Salg ved:



Gjensidige NOR
Eiendom

Tlf.: 63 98 65 46

V/Jorun Karlsen

