



NR. 1 • 2002

SAS

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

Utsiktstomter - Jessheim



Langelandsfjellet er Jessheims nye boligperle, med 8 tomter til salgs hvorav 3 er solgt. Tomteområdet ligger meget sentralt, samtidig med at det ligger helt inntil et omfattende friluftsområde med stier, lysløype osv.

Tomtene har fin utsikt og ligger sør-vestvendt. Det er lett tilgang til E6 som gjør at det tar bare en kort halvtime m/bil til Oslo. Tomtestørrelse fra ca. 830 til 1161 kvm. Pris fra kr 705.000,-. Visning på egen hånd eller etter avtale med megler, tlf. 63 96 00 64.

Veianvisning: Ta av E6 til Jessheim Sør og kjør til andre innkj. til høyre inn Gml. Trondheimsveien. Følg denne forbi Myrvolds Hagesenter til du kommer til tomteskilt på venstre side av veien.

Elite
EIENDOMSMEGLING AS

Advokat Bjørn Carlberg
Trondheimsveien 72, 2040 Kløfta
Tlf. 63 98 00 64



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:

FRANK GODENG Arb. 64 81 68 88
OSLTMP/1 Priv. 66 91 26 15
Furuveien 9, 1450 NESODDTANGEN
E-mail frank.godeng@sas.no

Org.sekretær:

BJØRN KYRRE LARSEN Arb. 64 81 68 88
OSLTMO-0/3 Priv. 22 61 83 01
Lusetjernveien 34 A, 1253 OSLO
E-mail bkl@chello.no

Tekn. sekretær:

TERJE RADING Arb. 55 11 43 58
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 51 05 91
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 (ny) gronskar@online.no
E-mail jobb knut.gronskar@sas.no

NFO avd. Braathens

Pb. 504, 4055 Stavanger lufthavn Tlf. 51 65 93 19
Fax 51 65 94 95
Mobil 93 06 46 40
E-mail nfo.bra@rl.telia.no

NFO avd. SAS

Pb. 60, 2061 Gardermoen Tlf. 64 81 65 45
Fax 64 81 66 88
E-mail nfo@sas.no

NFO avd. Widerøe

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

NFO avd. SAS Commuter

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

NFO avd. Norwegian Air Shuttle

Pb. 115, 1330 Fornebu Tlf. 95 82 73 10
E-mail nfonas@hotmail.no

Styremedlemmer:

Jim R. Halvorsen	Braathens SVG
Per R. Ramsle	Braathens SVG
Bård Arnesen	Braathens OSL
Rune Thuv	SAS OSL
Kai L. Fjelstad	SAS OSL
Leif Erik Garvik	SAS BGOOM
Jostein Lien	SAS OSLOM
Geir Sjøholt	Widerøe BOO
Svein A. Johansen	Widerøe BOO
Arnt Erik Aune	Widerøe BOO
Tomm Aakervik	SAS Commuter TRD-YM
Mads Thomassen	Norw. Air Shuttle SVG

KOMITEFORMENN

Tariffkomité (TK):

Paul Mehammer, SAS BGO-OM Arb. 55 11 43 58
Priv. 56 30 64 37
E-mail: paul.mehammer@sas.no

Teknisk Utvalg (TU):

Terje Rading, SAS BGO-OM Arb. 55 11 43 58
Priv. 55 28 30 86
E-mail: trading@c2i.net

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, OSLTMO-0/1 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. juni

Formann har ordet

Våren er i anmarsj og på tross av viktige og store beslutninger som skal tas i de store selskapene, blir det tariffrevisjon i år. Vi er inne i siste fase av forberedelser og kravene skal gjennomgås. Jeg regner med at vi får noen fornuftige motkrav som vi må tygge på.

Flyindustrien i Norge er i en ny hverdag; både eierstruktur og rutestruktur er annerledes. Mye kan sies om dette, men for vår del viser dette også at det er viktig å stå sammen. Og ikke glemme de som fungerer utenfor de store alliansene. Disse kan være viktigere enn noen gang, vi skal fungere videre inn i fremtiden som kollegaer uansett hva selskapene heter! Flere flyteknikere kommer til å miste jobben. Dette får vi håpe blir i kortere perioder. Passasjerveksten kommer, og det kan gå fortere enn man tror.

NFO må finne ordninger for de som går ut; kurs, pensjonsrettigheter, forsikringsordninger, rettigheter. Alle disse sakene kan være noe NFO må ta mer tak i. Verden på vedlikeholdssiden vil bli annerledes organisert; dette må vi også tenke gjennom.

Mange er i dag ute av de store selskapene, men de er fremdeles flyteknikere!

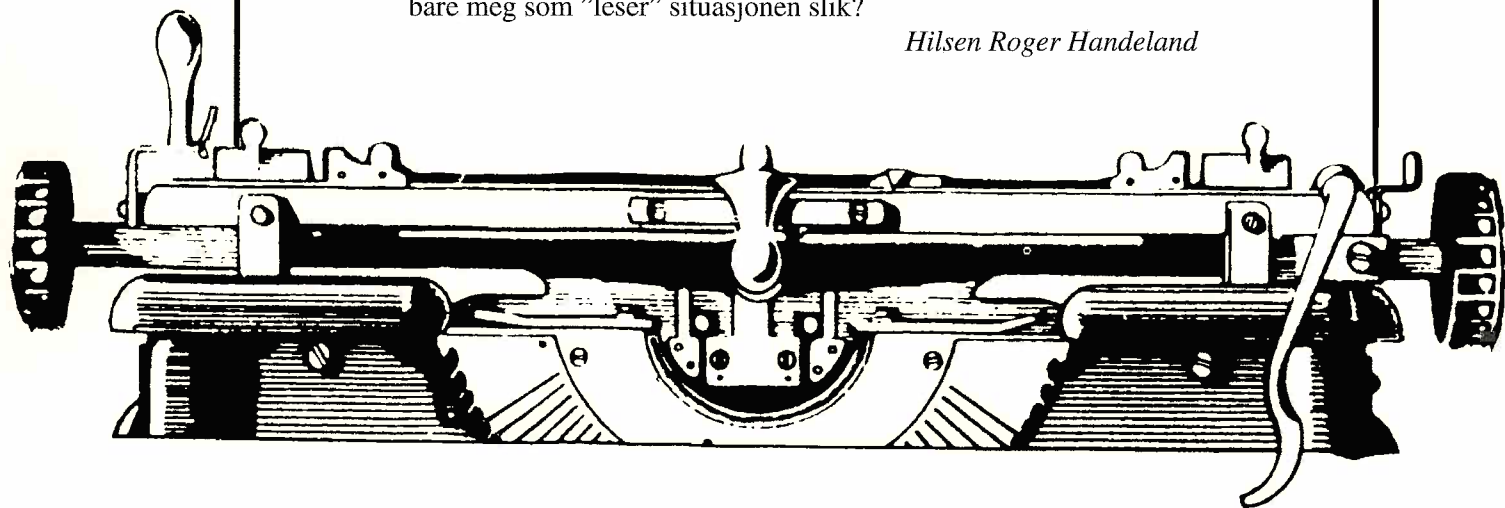
Hva også angår oss, er rekrutteringen til industrien. Flyselskapene er engasjert i forskjellige fora for å diskutere utdannelsen og praksisen. Mye kan sies her, men jeg ser at vi kjører et lite samordnet opplegg rundt lærlingene. Alle mener det er viktig med gode skoler og god praksis, men hva gjør vi i selskapene? Vi fjerner oppgaver, endrer vedlikeholdsprogram for å bruke annet personell, departement, skoler, flyselskapene diskuterer. Hvor går grensene for vedlikehold, og hvem setter de - og hva med fremtiden?

Alle lærlinger i dag vil ha en karriere. Kan flyindustrien gi dem det, slik de praktiserer?

Flyselskapene kan i henhold til JAR ansette folk uten å bry seg om skolesystemet i Norge. Kanskje det likevel hadde vært lettere?

Uansett så flytter alderssammensetningen seg stadig oppover, er det bare meg som "leser" situasjonen slik?

Hilsen Roger Handeland



Lederen

Fjoråret ble et begredelig år for sivil luftfart. Økonomisk stagnasjon, 11. september, SAS havariet i Milano og til slutt American Airlines Airbus som mistet halefinnen og havarerte i New York. Det tok ingen slutt på elendighetene i fjor høst. Markedet raste og påførte flyselskapene tap i hundre milliarders klassen. Den ene krisepakken etter den andre ble servert med innsparelses og oppsigelser. Bare i USA pumpet Senatet inn over 100 milliarder NOK i støtte til de kriserammede flyselskapene sine. Flere større selskaper i Europa har også fått betydelige beløp i statsstøtte. I Norge er Konkurransetilsynet opptatt av å fjerne bonusordninger for å gjøre det attraktivt for utenlandske konkurrenter i det Norske markedet. Jeg ser på det som undergraving av norske arbeidsplasser. Hvis Konkurransetilsynet fortsetter å spenne ben for norsk luftfart, kan fort den situasjonen oppstå at vi må søke om statstøtte vi også.

Om fjoråret var et begredelig økonomisk år, kommer dette året til å bli et begredelig år for de ansatte. Oppkjøpet av Braathens med sammenslåing av bakkeorganisasjonene vil nødvendigvis gi en overtallighet. I Braathens har allerede 19 flyteknikere fått brev i posten om at de er overtallige. Seks av disse er riktignok trukket tilbake. (Alle de andre har fått seg ny jobb i andre firmaer).

180 flyteknikere for mye i SAS Norge, var sjokkmeldingen NFO avd. SAS fikk rett etter nyttår. Det er over 60% av alle flyteknikere i SAS Norge. Pilotene skulle overta Pre Flight Check (PFC), og stuerne skulle overta Walk Around Check, Ice Check, Security Check, fueling og communication ved oppstart og push back. Når det gjaldt pilotsjekk, så ble både Operation og Teknisk bedt om å levere inn et tilbud på denne tjenesten. Teknisk tok utgangspunkt i hva denne tjenesten hadde kostet i fjor, og la inn sitt tilbud basert på det. Operation sitt tilbud lå 20 millioner over. Dermed var det ikke



Vinterdag i Bodø. Merk isen på fanbladene. Foto: Tom E. Hansen.

aktuelt å utvide bruken av pilotsjekk i SAS. Teknisk gjør dette bedre og billigere.

Den nye rutestrukturen med deling av stasjonene mellom SAS og Braathens, var det verste som kunne ha skjedd oss. Det var å snu opp ned på det etablerte rutemønsteret. De i syd skulle plutselig begynne å fly i nord og visa versa, med alle de komplikasjonene dette skaper for de ansatte. På stasjonsiden kunne man integrere driften, men på teknisk ville ikke Braathens overta SAS teknikere, da de opererte med pilotsjekk og ikke hadde behov. Dermed mistet 22 teknikere i SAS sin arbeidsplass. En rekke ordninger har blitt iverksatt for disse. SAS tekniske ledelse skal ha honnør for måten de har taklet dette på. Det er SAS ledelsens helt klare uttalte policy at de vil beholde kompetansen i firmaet. Det jobbes også intenst med å se på en sammenslåing av alle SAS gruppens tekniske organisasjoner i Norge i en felles driftsenhet. Da trenger man kompetansen.

SAS styret har også besluttet og legges ned SAS Commuter Norlink. Dermed mister ni teknikere i SAS Commuter i Trondheim jobbene sine. NFO avd. SAS jobber aktivt for å sikre deres

kompetanse i SAS systemet. Man skal ikke være mye spåmann for å se at SAS ønsker å bruke SAS Commuter til å fly rutene som Norwegian Air Shuttle flyr i dag, når leieavtalen med Braathens går ut 3. oktober neste år.

Widerøe er et lyspunkt i et ellers mørkt landskap. De gjør det bra. Litt skår i gleden er at de overtar stadig flere SAS ruter, med det resultat at SAS teknikere, piloter og kabinansatte blir overflødige. (SVG-ABZ og TRF-CPH pluss Nord Norge). Det brygger opp til storm rundt dette i SAS systemet. Den enes død den andres brød.

Dette er definitivt det siste nummeret av **INFO** med undertegnede som redaktør. Ti år får være nok. Tiden er inne til å levere stafettpippen videre til nestemann. Det har ikke vært lett å finne noen som ville overta, men endelig har det lyktes. Rune Hjelman, Braathens tekniker på Værnes, har sagt seg villig til å påta seg redaktørvervet. Rune har også vært med på denne utgivelsen for å få litt trening. Så er det bare å håpe at oppsigelsesbrevet Rune har fått i posten ikke blir effektivt.

Med vennlig hilsen og takk for meg;

Knut Grønscar

One time approval. Er det lov?

Kun noen få timer etter at det nye rutesystemet SAS/Braathens startet opp i Norge, sto den første Boeing i Braathens med snag i Nord Norge. Braathens har valgt å ikke ha teknikere på de fleste av sine destinasjoner. Hva gjør man da? Jo, man ringer hjem privat til SAS teknikere, i håp om at noen er hjemme og kan ta seg en tur. Man var heldig og fant en tekniker hjemme. Kanskje ikke så rart kl. 07.00 om morgenen. Nå var flyet en "gammel" Boeing, dvs. en B737-500. Denne flytypen har ikke SAS, og ergo har heller ikke SAS teknikere sertifikat på typen. Dette så ikke ut til å være noe problem, da Braathens på Sola autoriserte SAS sin tekniker til å reparere deres fly, ved å gi en one time approval. Denne one time approvalen ble sendt på fax, så teknikeren i alle fall kunne dokumentere at han har fått selskapets tillatelse til å reparere flyet.

INFO red. har også hjulpet Braathens med snag (bird strike inspection) på en -500 på Kjevik, etter det samme mønsteret med "one time approval". Fuglen satt i understellet. Jeg følte ikke dette som noe problem. Senere fikk jeg en illsint telefon fra en Braathentechniker på Sola, som lurte på hva det var jeg holdt på med. Kvittere ut fly jeg ikke hadde sertifikat på? Dessuten burde jeg som NFO tillitsvalgt holde fingrene langt unna, og ikke ta jobbene deres. Der røyk en tur for dem til Kristiansand!

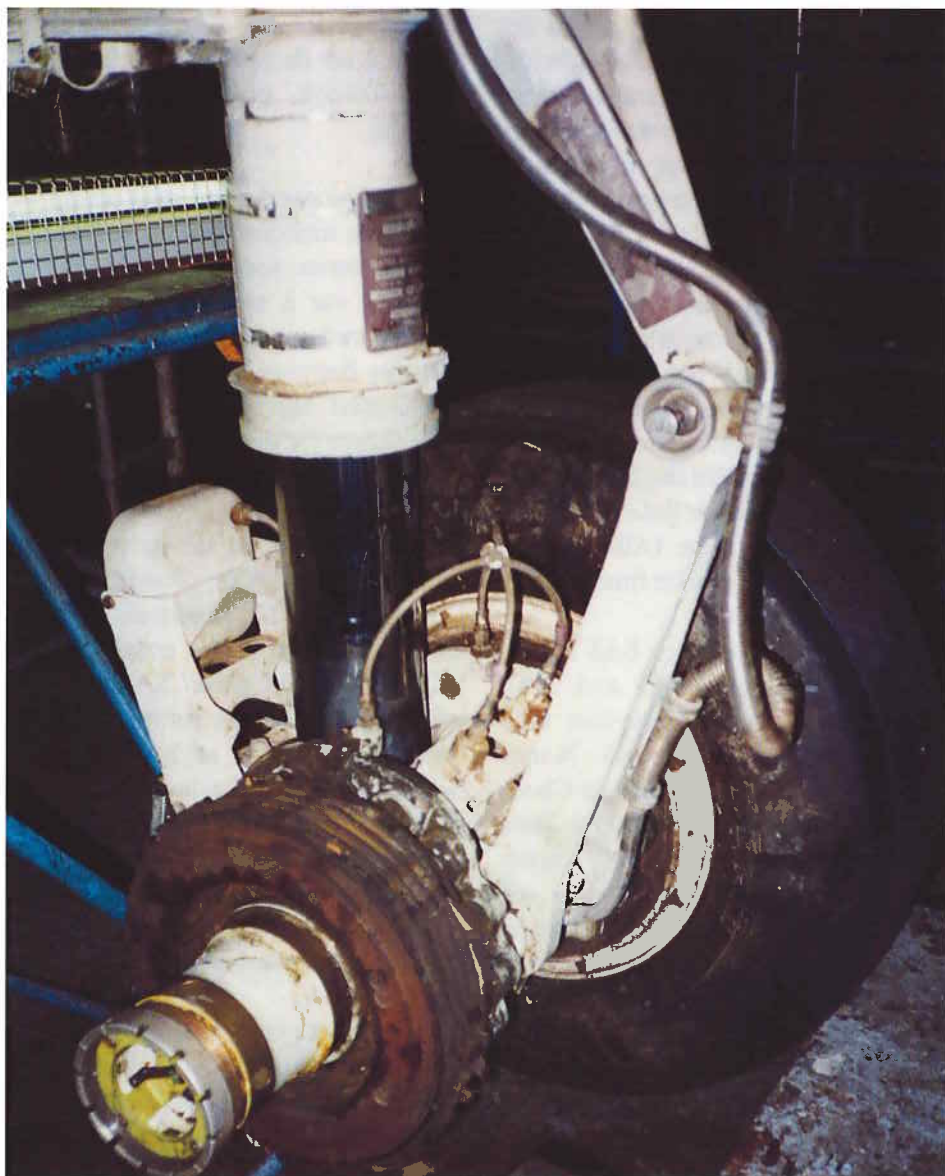
Etter denne seansen sendte jeg hele papirmølla over til NFO Sentralstyret og deres tekniske utvalg (TU), og ba de lage en case på det. Hadde jeg lov til å gi CRS (Certificat of Return to Service), eller hadde jeg ikke? Saken ble tatt opp med Luftfartstilsynet i et kontaktmøte med NFO. LT var klinkende klare i en ting. **Man kan ikke gi CRS på flytyper man ikke har sertifikat på.**

Det er ikke bare Braathens som praktiserer one time approval. SAS gir

også slike approvals til mekanikere fra handlingselskaper rundt om i verden. Tekniske sertifikater på MD80 og MD90 er stor mangelvare i Europa. Det er jo underlig at en mekaniker fra Sultan Air i Tyrkia, som aldri har vært borte i en MD80, plutselig skal bli autorisert til å reparere feil på typen, men bare en gang. Det samme har skjedd i Norge; Sultan Air autorisert en SAS tekniker til å reparere en Airbus A310, basert på en one time approval. For meg kan dette sidestilles med å be en pilot på F50 om å gå bort og fly en MD80 uten opplæring, men bare en gang.

Denne praksisen ser ut til å ha slott rot og har blitt en del av hverdagen vår. Tilfellene ventes bare å øke ettersom Braathens skal operere på "gamle" SAS destinasjoner, uten å ha egne teknikere stasjonert. Hvis myndighetene fremdeles mener at vi ikke kan gi CRS på flytyper vi ikke har sertifikat på, så bryter vi loven regelmessig. Til slutt kan man jo bare spørre seg om hva vi skal med sertifikater. Du får jo bare en one time approval, enten du har sett flyet før eller ikke. Jeg er ganske sikker på at LT bør ta en nærmere titt på dette, og få rettet fotvinkelen til diverse flyselskap.

Knut Grønscar



Takk for meg

Dette nummeret av **INFO** er definitivt det siste du leser med undertegnede som redaktør. Ti år som redaktør får være nok. Tiden er inne til å gi stafett-pinnen videre til neste mann.

Det har vært ti utrolig spennende og interessante år. Jeg er født med flybasillen og fikk SAS inn med morsmelken. Det var den gang det var ekte flymaskiner og flyene måtte flys. Å ha flybasillen kan være slitsomt. Jeg tilhører de som instinktivt må snu seg og se opp når de hører flydur, uansett hvor de er. Det forundrer meg at det er så få teknikere som ser ut til å ha samme basillen. Som **INFO** redaktør har jeg fått anledning til å dyrke flyinteressen ved å reise rundt på diverse flyshow, konferanser etc, som NFO's utskremte representant. Det har gitt meg en unik mulighet til å følge med i utviklingen, knytte kontakter og få gode venner i flymiljøet.

I de første **INFO** bladene måtte vi lime og klistre alt stoffet opp i spalter på millimeterpapir. Da måtte en ha tunga rett i munnen. Et tidkrevende puslespill, hvor man gjerne endte opp med noen huller her og der. Disse pleide vi å tegne i for å få dem fylt ut. I begynnelsen kom det meste av stoffet håndskrevet. Da måtte kona sette seg ned på skrivemaskinen, senere PC'en - og skrive all teksten. I dag kommer 99% av stoffet pr. e-mail eller diskett. All redigering foregår rett på PC'en. Bare det å slippe å klippe og lime sparte inn flere dagers jobb. NFO har også vært raus både med PC utstyr og datakurs. NFO har alltid støttet entusiastisk opp om **INFO**.

Å sette sine meninger på trykk kan i visse tilfeller føre til problemer. Som fersk **INFO** redaktør med friske meninger utover det vanlige, var jeg nær ved å få sparken to ganger. Nå ti år etter, ville jeg nok ha gjort dette litt annerledes. Jeg kommer aldri til å glemme at jeg på vei hjem fra ferie traff en kollega på Kastrup, som i det

han løp forbi på vei til gaten ropte: "Herregud Knut, er det her du er! Hele Norge leter etter deg". Jeg sto igjen som et spørsmålstegn og skjønte ingenting. Kona påstår hårdnakket at håret mitt reiste seg, og at jeg ble likblek da jeg fikk servert Aftenposten om bord på flyet på vei til Oslo. Med fete bokstaver over hele førstesiden stod det: "SAS jukser med flyvedlikeholdet". Med litt mindre, men uthevet skrift: "Skriver Knut Grønscar, tillitsvalgt i Norsk Flytekniker Organisasjon i sin leder i tidsskriftet **INFO**". Det var ille. Ja, helt fryktelig. Dette måtte det jo bli bråk, og det ble det. NFO ble innkalt til Luftfartsverket og måtte dokumentere **INFO** redaktørens påstander. Jeg tror ikke formannen var særlig glad i meg da. Det positive var at det ble ryddet skikkelig opp i organisasjonen, og holdningene ble merkbart forandret.

Andre gang i hardt vær intraff da jeg skrev om Bogus parts, og at vi hadde funnet dette på SAS fly. Først nektet SAS, men de måtte senere innrømme at man hadde hatt tilfeller av slike deler også på SAS fly. Hele kontrollsystemet i SAS ble lagt om etter dette. Siden har vi ikke hatt slike tilfeller. I alle fall ikke som vi vet om.

INFO er mer enn et medlemsblad. Selvfølgelig har informasjon til medlemmene hatt førsteprioritet. Dernest å presentere flyteknikerne utad og markedsføre våre syn og holdninger på en profesjonell måte. Jeg tror vi har lyktes bra med det. I flere tilfeller har også bladet vært en brekkstang for å få løst saker som har stoppet opp. En artikkel i **INFO** ga ofte et bedre resultat enn ti møter.

Å få folk til å skrive innlegg til bladet har ikke vært lett. Alt fra bestikkelser til trusler har vært benyttet. Det har gått litt trått på slutten. Man blir lei av å purre og purre, ringe, maile, faxe osv. Vi har vært på jakt etter en ny **INFO** redaktør de to siste årene. Kandidatene



har ikke stått i kø. Det er derfor gledelig at vi har lyktes med å få tak i en arvtager. Rune Hjelmen fra Braathens på Værnes har vært på opplæring, og vil ta over redaktør jobben fra det neste nummeret. Jeg ønsker Rune lykke til med jobben. Meninger har jeg fremdeles, så noen artikler fra undertegnede vil sikkert dukke opp i fremtiden også. Til slutt vil jeg få takke Siri (kona) for en kjempejobb med skrivning, korrekturlesing og lay out. Takk til alle dere som har bidratt med artikler til **INFO** i årenes løp, og som har gjort det mulig å gi ut bladet. Det har vært ti fantastisk gøyale år.

*Takk for meg!
Hilsen Knut Grønscar*

Siste:

I det **INFO** skal gå i trykken, kommer beskjednen om at Rune Hjelmen er blitt overtallig i Braathens på Værnes. Han har alt blitt "head huntet" til Heli Trans, hvor han har takket ja til tilbudet om å bli teknisk direktør. Dermed står vi på ny uten **INFO** redaktør. Har du lyst, så ta kontakt!!



Aircraft Engineers International Annual Congress i Athen 25. - 29. september 2001

I år var det våre greske kollegaer som sto som arrangør av den årlige internasjonale kongressen for flyteknikere. Grekerne hadde virkelig lagt seg i selen og lagt til rette for en flott kongress både faglig og sosialt. Det var mange interessante foredragsholdere, og diverse teamer ble diskutert i forskjellige arbeidsgrupper. Åpningen av kongressen ble gjort på ekte gresk vis med flere hundre inviterte gjester. På talerlisten sto blant annet: EU General Secretary of Transport, Mr. Coudon. Transportministeren i Hellas, Mr. Rovlias. Director of Civil Aviation of Greece, Mr. Theodoropoulos. Direktøren i Olympic Airways Mr. Dion, samt selvfølgelig AEI sin President mr. Andreas Georgiades m.fl. Litt av et beite, med direktesending på tre TV kanaler.

I år var det møtt frem 54 delegater fra 24 land, pluss en rekke observatører. Agendaen var som vanlig lang. Sytten faste saker skulle behandles. Innimellom dette skulle diverse inviterte kåsører gi oss informasjon og opplæring. Kongressen ble naturlig nok preget av 11. september og usikkerheten som rådet i luftfarten. Swissair Teknik sin representant ble f.eks. hjemkalt, fordi Swissair Teknik ikke hadde penger til å utbetale lønninger. I mange av selskapene var det varslet oppsigelser, hovedsakelig i administrasjonen, men også noe i frontlinjen.

Anstrengt forhold til JAA Maintenance Director

AEI er i stor grad sentrert rundt arbeidet med de nye JAR bestemmelsene. Vi har tidligere hatt et godt og konstruktivt samarbeid med tidligere Maintenance Director i JAA, Bob Williams. Dessverre må vi fastslå at den nye direktøren har et helt annet syn på fagforeninger. Vi blir betraktet som hår i suppa. Synspunkter AEI fremmer og som får aksept i Sectorial Team, blir

bevisst utelatt i referatene osv. Direktøren kjører et solospill som både irriterer myndighetsrepresentanter og fagforeninger, men som flyselskapene jubler over. Det ble ikke sagt direkte, men det lot skinne igjennom at direktørens merkelige soloutspill kunne ha andre grunner enn de faglige. Det gjaldt både helomvendingen i Human Factor, samt utgivelsen av TGL38. TGL38 (Maintenance Certification Privileges to Flight Crew members), som åpner for at piloter kan reparere luftfartøy, hvis det ikke er teknisk personell tilstede. Til dette siste soloutspillet finnes det ikke et eneste underlag. AEI har tatt dette opp på høyt politisk nivå i EU. Det falt naturlig nok ikke i god jord hos direktøren. Med den nye direktøren er ikke JAA lenger noen demokratisk organisasjon. Beslutninger fattes og underlagsmateriellet ettersendes flere måneder for sendt. Dette er kanskje en av grunnene til at EU vil redusere innflytelsen til JAA og heller overføre makten til et politisk fora, European Aviation Safety Authority (EASA). Dette er ikke noe AEI ønsker, men som situasjonen har utviklet seg kan det vel være ett fett.

Vedlikeholdsrelaterte flyulykker har økt med 1200%

Tyve år med globalisering innen luftfarten. Hvordan har dette påvirket sivil luftfart? Et interessant tema som professor John S. Lainos ved University of Thessaly kåserte over. En utrolig engasjert og kunnskapsrik person. Han hadde konsentrert seg om utviklingen de siste tyve årene med spesiell tyngde på flyvedlikehold. Utviklingen var ikke spesielt opplyftende syntes Lainos. I løpet av de siste tyve årene hadde produktiviteten til flyteknikere i IATA sine flyselskaper økt med 100%. (1978 til 1997). I den samme perioden hadde antall flyulykker relatert til tekniske problemer økt med 1200%. Dette



Georg Pagonis. AEI's representant i JAA Sectorial Team.

burde være opplysninger som både alarmerer fagforeningene, flyselskapene, investorene og myndighetene. Vi er på feil kurs. Dårlig økonomi og beinhard konkurranse setter flysikkerheten i fare, spesielt fordi man ofte ser at den offentlige kontrollinstansen ikke tilføres de midlene de trenger for å kunne gjøre en skikkelig jobb. Et politikerproblem. Både det reisende publikum og politikerne må forstå at det er en sammenheng mellom sikkerhet og kostnad. Undersøkelsen viser også at for flyteknisk personell har både lønns- og arbeidsbetingelser blitt forverret i perioden. Dette har resultert i dårligere kvalitet på det tekniske personellet. De flinke velger andre yrker som er bedre betalt. Hvem er ansvarlig for den negative utvikling denne undersøkelsen viser? Mr. Lainos var helt klar på dette spørsmålet. The top management of the air carriers, the Board of Directors. Flyvedlikehold er noe av det første man kutter i når motbakken blir bratt. Man selger unna reservedeler, reduserer på opplæring av personell, tvinger igjennom

dårligere lønns- og arbeidsbetingelser osv. Da er det kanskje ikke så overraskende at man har hatt en 1200% økning av vedlikeholdsrelaterte flyulykker de siste 20 årene.

Voting Rights

NFO hadde på oppdrag fra Executive Board fremmet forslag til endring av vedtektene. Bakgrunnen var at vi ønsket å gjøre det lettere å tiltrekke seg andre og større medlemsorganisasjoner til AEI. AEI har støttet på problemer når de har forsøkt å verve slike organisasjoner. I dag har hver medlemsorganisasjon en stemme uavhengig av antall medlemmer. NFO sitt forslag gikk på å gi større medlemsorganisasjoner flere stemmer etter en trappetrinnsmodell. De store organisasjonene som betaler inn mest, bør få større rettigheter i form av flere stemmer. I praksis betyr dette ikke noe for NFO, men det ville ha vært en bra drahjelp for AEI i sitt arbeide med å verve flere og større medlemsorganisasjoner. For å si det som det var. Vi gikk på en mine. De fleste medlemsorganisasjonene i AEI er små og følte forslaget som en trussel. Det

ble en hel masse diskusjoner rundt dette som vi ikke var forberedt på. Til slutt tapte vi avstemningen med tre stemmer.

Over og ut med JAA?

Dette var det klare budskapet til Francois Kuido fra EU's Transport Commission. JAA er en 30 år gammel organisasjon som tiden er i ferd med å løpe fra, hevdet mr. Kuido. JAA manglet juridisk tyngde, var tungrodd og dyr. De nye JAR bestemmelsen er ikke noe krav, men anbefalinger. Dermed blir det opp til det enkelte medlemsland å si ja eller nei. Hele idéen og grunntanken om en felles plattform lik for hele JAA området var med dette undergravet. EU ønsker og opprette et eget organ som heter European Aviation Safety Authority (EASA). EASA skal være en juridisk enhet som kan gå inn og kontrollere flyselskaper og organisasjoner i hvert enkelt medlemsland. I dag ligger denne kontrollen hos det enkelte lands Luftfartstilsyn (NAA). Kun EU medlemsland vil få plass i EASA. Dvs. 15 land. De resterende 15 landene som er med i JAA, vil kun få være med uten

tale og stemmerett. Norge vil bli bundet av dette gjennom EØS avtalen. EASA skal være ferdig etablert i 2003 og vil få hovedsete i Amsterdam eller Köln. Mr. Kuido var sikker på at de nasjonale luftfartstilsyn på sikt vil ha utspilt sin rolle. Mr. Kuido så for seg EASA som et felles luftfartstilsyn for hele Europa. Han avsluttet med å invitere AEI med som observatør i EASA. AEI hadde lite til overs for en ny organisasjon som EASA; en politisk organisasjon hvis tilblivelse var et resultat av intens lobbying fra industrien. Finansieringen av EASA skal skje i et spleiselag mellom flyindustrien og medlemslandene. Denne koblingen syntes AEI ikke noe om. AEI ga et klart uttrykk for at de ønsket at organisasjon aldri ble en realitet. AEI kunne heller ikke se at det ble noe billigere med enda en organisasjon. EASA ville være både fordyrende og forsinkende. La fagfolk og ikke politikere utforme og bestemme regelverket for luftfarten i Europa, var AEI sitt klare budskap.

Sosiale aktiviteter

På tross av et anstrengende møteprogram, var det satt av tre timer til en omvisning på Akropolis; et imponerende stykke arbeid som i sin tid ble utført på dugnad av Athens innbyggere. (Jeg var sikker på at de hadde brukt slaver). Mye var ødelagt av tidens tann og diverse jordskjelv, men et møysommelig restaureringsarbeid var gjort og holdt på fortsatt. På kveldene var det lagt opp til bespisning og underholdning på skikkelig gresk vis.

Summa summarum: EPTAOA, den greske flyteknikerorganisasjonen, skal ha all ære og ros for en flott gjennomført kongress. Kongressen i år var bedre organisert og mer målrettet enn tidligere. AEI er på rett spor og ser nå også ut til å få økonomisk støtte fra EU. Alle representantene i AEI's styret gjør en kjempeinnsats ulønnet på sin fritid. Uten deres innsats hadde ikke flyteknikeren eksistert i det nye JAR systemet i dag.

Knut Grønscar



De norske delegatene.



Fra åpningssermonien.

AEI's Teknisk komite (ATAC)

aktiviteter i år 2001



Som rapportert i fjor har JAA innført en ny organisasjonsform for sine forskjellige komiteene. Joint Maintenance Committee, hvor vi deltok, har blitt til Maintenance Sectorial Team (MST). Dette ser ut til at det fungerer ganske bra. Møtetiden i MST er utvidet fra 1? dag til 2? dag, og dette medfører en del ekstra arbeid og kostnader, som heldigvis for AEI blir betalt av AEI's tilsluttede greske organisasjon EPTAOA. Forøvrig er mitt inntrykk at møtene nå har blitt mer åpne enn på de tidligere endags møtene. Disse som kun var mellom alle JAA-landenes myndigheter (NAA's), har nå blitt sløyfet. Dette betyr ikke nødvendigvis at vi har fått mer innflytelse. MST prosessen er etter vår mening fremdeles ikke en demokratisk prosess, men en hvor JAA alltid har det siste ord.

Som nevnt i fjor var Temporary Guidance Leaflet (TGL) nr. 38, som gjelder forslag til regler for å regulere vedlikehold utført av piloter og flymaskinister, sendt ut til høring. Vi er fremdeles imot innholdet i denne TGL'en, men heldigvis viser det seg nå at de store veletablerte flyselskapene ikke ønsker å benytte seg av denne muligheten. Derimot vil vi nok se at

billige Ryan Air kloner nok vil benytte seg av denne muligheten.

JAA's innsats på komponentområdet har begynt å gi resultater. To møter i arbeidsgruppen er avholdt. Resultatet er et opplegg med 4 sertifiserings kategorier E1 & E2 for henholdsvis turbin- og stempelmotorer, og D1 & D2 for henholdsvis mekaniske og avionikk komponenter. Et sertifikat for disse kategoriene er definitivt ikke aktuelt lenger, men det ligger an til at vårt alternative forslag for et universalt utformet selskaps autorisasjonsbevis blir akseptert. Aktivitetene på dette området foregår også uten noen kostnader for AEI, og med lite ressursforbruk forøvrig. Regulering av vedlikehold for luftskip er nå kuttet ut på JAA nivå, og skal ordnes på nasjonalt nivå. JAR OPS 2 & 4 Sub part M, som er det samme som JAR OPS 1 & 3 Sub part M, men for luftfartøy til kommersiell bruk under 5700 kg avgangsvekt, er nå foreslått organisert på en (litt) annen måte. Med en generell felles del for fly og helikopter, og sterkt reduserte deler 1 & 3 spesifikk for henholdsvis fly og helikopter; noe vi syntes var et godt forslag.

I oktober kom den endelige versjonen av høringsutkast (Notice of Proposed Amendment = NPA) 145-12, som omhandler Human Factors (HF) innen vedlikehold. Dette utkastet er særdeles viktig for oss flyteknikere, da det introduserer regulering av HF begrepet i JAR 145, som skal forbedre flysikkerhet og arbeidsvilkår innen vårt fagområde. Her er det blant annet foreslått at man skal ha kunnskap om HF, og ikke bare personer direkte involvert i flyvedlikehold, men også de som arbeider med planlegging, utarbeidelse av reparasjons- og vedlikeholdsunderlag (engineering), de som arbeider på lageret, innleid arbeidskraft (contract workers), og en del til; ja også den høyere ledelse skal ha kunnskap om HF. Flyvedlikeholdsorganisasjonen (JAR 145 Approved Maintenance Organisation = AMO) skal ha en prosedyre på plass for å kunne rapportere, og de skal rapportere feil i vedlikeholdsunderlag til fly/utstyrsfabrikanten. Continuation Training (CT) skal også inneholde HF.

Når flyvedlikehold blir planlagt skal det tas hensyn til en rekke faktorer. Blant annet skal det sørges for at arbeidsmengden er tilpasset det antall personer som skal utføre arbeidet, slik at dette ikke medfører arbeidspress. Det skal sørges for at deler, materiell, verktøy, utstyr osv. er på plass. Når arbeid som har direkte effekt på flysikkerheten skal utføres, skal dette ikke planlegges når vedlikeholdspersonell er mindre årvåkne; som for eksempel på nattskift.

Detaljerte beskrivelser om hvordan en briefing (fra skift til skift/mann til mann) skal utføres er nevnt. Til slutt kan man også finne i NPA'en når man er forpliktet til å utføre dobbel inspeksjon (RII). Disse foreslåtte endringene er et direkte resultat av mye arbeid som er utført i JAA's HF arbeidsgruppe. Her har blant andre AEI sin HF Coordinator Evangelos Demosthenous fra den tilsluttede organisasjonen ASISEKA på Kypros deltatt. Resultatet var bra, men JAA har utvannet innholdet en god del, og

så publisert det som denne NPA'en. Derfor har vi oppfordret alle AEI tilsluttede organisasjoner til å kommentere NPA'en på samme måte - i håp at dette vil gi den ønskede forbedring.

I november fikk vi to dokumenter til uttalelse, draft NPA OPS 1-28 (Sub part M), som er en "Operators review of continued Airworthiness data requirement", og "Administration & Guidance Material Section 2 Chapter 16 - Procedures for Maintenance Review Board". Etter gjennomlesing av disse viste det seg at innholdet var ganske bra, så her ble det ikke noe å kommentere.

Nytt er at EU landene holder på å opprette et felles Europeisk Luftfarts Tilsyn/Verk (LT/V), med navnet "European Aviation Safety Authority" (EASA). På sikt er det meningen at EASA skal overta mye av arbeidet, og overstyre de nasjonale LT/V's i hvert EU medlemsland. Dette vil sannsynligvis medføre at beslutningsnivået, som i dag ligger på JAA nivå, vil bli trukket oppover inn i EASA, mens JAA får en rådgivende og utarbeidende rolle i fremtiden. Det er en reell mulighet for at dette allerede skjer i 2003. Så det er en del store forandringer i vente. Hva dette betyr for AEI's påvirkningsmuligheter får vi vente å se, men vi følger nøye med i utviklingen, og er på banen for å sikre oss best mulig frem-

tidig innflytelse. Hovedaktivitetene for 2002 blir videre behandling av NPA 145-12 (HF innen vedlikehold), og arbeidet i JAA's arbeidsgruppe for komponenter. Videre er det sannsynlig at vi må se på JAR OPS 2 & 4 Sub part M, en del TGL'er og noe andre NPA'er.

Som vanlig er det nok å henge fingrene i på den internasjonale arenaen. Jeg er fremdeles med i TU som AEI kontakt, og i den rollen har jeg også gjort noe arbeid på den nasjonale fronten for NFO som var internasjonalt relatert. Så jeg er i hvert fall ikke arbeidsledig!

Pieter Doyer
AEI's Teknisk komiteformann.
10-1-2002

Tillitsmanns- kurs på Sola 9.-10. februar 2002

Dagen startet med ankomst og innsjekk på Sola Airport Hotel, hvor kurset skulle holdes. Det var 10 deltagere, samt formannen i Studieutvalget, fem fra SAS, tre fra BU og to fra WF. Foredragsholdere var Kjell Paulsen, Knut Grønscar og Heine Richardsen.

Kjell Paulsen fikk æren av å begynne lørdag morgen, og han dro i gang med Hovedavtalen. Det ble en gjennomgang av svartboka og mange diskusjoner.

Så var det tid for NFOs historie. Knut Grønscar tok oss med tilbake til sjøflyenes tid. Han viste frem gamle protokoller, eller var de nye? Det kan virke som om problemer og holdninger vi møter i dag er omtrent identiske med de som eksisterte på -50 og -60 tallet.

Heine Richardsen skulle så skolere oss i forhandlingsteknikk. Meget interessant



Kursleitagere og instruktører på årets tillitsmannskurs.

stoff som skapte engasjement i forsamlingen. I disse tider da alle flyselskapene sliter økonomisk og tillitsvalgte stadig må i forhandlinger med bedriften, er slike kunnskaper veldig verdifulle.

Tiden går fort når en har det kjekt, og før vi visste ordet av det var klokken åtte - og det var tid for middag. Tre retters med litt godt drikke og ivrige diskusjoner rundt bordet, ble en fin avslutning på lørdagskvelden.

Søndag morgen fortsatte vi med Heine som instruktør, og nå var det presentasjonsteknikk som sto på programmet. Det begynte med at vi fikk en praktisk

oppgave, hvor vi ved hjelp av en tegning skulle presentere oss selv for resten av forsamlingen. Dette var nyttig lærdom for ferske tillitsvalgte, og som vel viste at det er viktig at vi blir godt skolerte på dette feltet for å kunne nå igjennom med budskapet vårt i diverse fora. Det var meningen at vi også skulle få en liten innføring i Human Factor, men dette ble det dessverre ikke tid til denne gangen.

Vi takker forelesere og kursansvarlig, Per Ramsli, for et interessant og lærerikt kurs.

Med vennlig hilsen
Øystein, Roald og Leif-Erik

Braathens trakk seg fra BU-SK prosjektet i teknisk

Som en følge av den dramatiske omleggingen av rutestrukturen i Norge, ble alle divisjonene i SAS og Braathens pålagt å kjøre egne BU-SK prosjekt. Her skulle alle problemer og muligheter kartlegges, med en klar målsetting om en best mulig utnyttelse av felles ressurser. Teknisk dro i gang og samlet teknisk ledelse i Braathens og SAS Norge, pluss to representanter fra NFO BU og to fra NFO SAS.

Godt utgangspunkt

Utgangspunktet for teknisk var bedre enn for mange av de andre avdelingene. De faglige representantene fra BU og SK var organisert i samme forening og har møttes i årevis. De tekniske lederne kjente hverandre også godt fra før, etter tidligere forhandlinger. Blant annet i samordningen av aviser-tjenesten på de forskjellige stasjonene. I tillegg ønsket Braathens å kjøpe tekniske tjenester av SAS på stasjoner hvor de selv ikke hadde teknikere (EVE-BOO-AES og KRS), pluss et felles utlån av teknikere i TOS. Disse forhandlingene pågikk i to år. Da Braathens endelig ville akseptere prisen, nektet Rute Sector i SAS v/Johnny Skoglund, SAS teknisk å signere avtalen av polymessige årsaker.

Grei start

Det ble raskt klart at arbeidsgruppen ikke ville klare å levere en innstilling til 8. mars, som var kravet fra SAS ledelsen. Til det var arbeidet for omfattende og komplisert. Ny dato for slutføring ble satt til 22. mars. Man kom godt i gang med å kartlegge utstyr, bygninger, reservedeler, ansatte og sertifikater, samt hvor mange pensjonister man forventet de neste to årene. Så langt gikk det greit. Det første store problemet man støtte på var hva man skulle gjøre med teknikerne på de stasjonene SAS trakk seg ut fra, og som Braathens skulle overta. Det er ingen hemmelighet at både NFO BU, NFO SK og SAS tekniske ledelse ville at Braathens skulle overta disse teknikerne.

Grundige undersøkelser viser at det lønner seg med teknisk på linjenettet

SAS ledelsen hadde gjort hjemmелеksen sin, og hadde analysert samtlige logganmerknings og AOG (Aircraft on Ground) situasjoner på hver av de aktuelle stasjonene. Analysen var gjort for driftsåret 2001. Basert på dette materiale hadde man laget et regnestykke på hva det ville ha kostet å hatt flyene stående AOG, hvis teknikeren ikke hadde vært der. Konklusjonen SAS ledelsen hadde kommet til var soleklar. I år 2001 tjente teknikerne seg selv inn, pluss sparte betydelige utgifter for selskapet. Det er ingen grunn til å tro at Braathens har færre feil på sine B737 enn hva SAS har.

SAS ledelesen og de faglige mot Braathens ledelsen

De faglige representantene godt støttet av SAS tekniske ledelse, la på et voldsomt press for å få til en felles policy. Denne skulle inneholde: *Det skal være en teknisk backup på alle stasjoner i Norge der de to selskapene skal operere.* Braathens tekniske ledelse var helt imot dette. Det var helt uaktuelt. Etter mye om og men måtte de faglige representantene og SAS ledelsen akseptere at her kom man ikke til enighet. Dermed hadde de faglige og SAS ledelsen fått et delikat problem i fanget. Hva skulle de gjøre med de noen og tyve teknikerne i SAS som mistet arbeidsplassene sine? ALF-EVE-BDU-AES og KRS måtte legges helt ned, samt en betydelig nedbemanning i TOS og BOO. Det naturlige ville være å overføre ledige folk fra Nord Norge til Trondheim. Dette ville igjen ramme BU teknikerne i Trondheim.

Trondheim en nøtt

Man gikk videre i prosjektet og støttet raskt på neste problem. Trondheim (TRD). Her har Braathens bygd opp en stor teknisk stasjon med egen hangar og 25 teknikere. Av disse 25 hadde allerede 6 fått oppsigelse. (6 sivile

rettssaker er varslet). SAS har 8 teknikere i TRD. Som følge av den nye rutestrukturen ville SAS her trenge flere folk, mens Braathens ville få et stort overtallighetsproblem. Etter at Braathens ledelsen ikke ville være med på å overta SAS personell som nevnt ovenfor, var ikke SAS ledelsen særlig innstilt på å overta Braathens teknikere i TRD. En liten takk for sist. For å komme SAS litt i møte forslo ledelsen i Braathens å ofre Bergen. Dvs. trekke sine teknikere helt ut av BGO og la SAS handle Braathens her. Men det løste ikke noe problem i TRD. SAS ønsket fremdeles ikke en sammenslåing etter ansiennitet i TRD. Da ville SAS kun stått igjen med to egne teknikere og resten Braathens.

Braathens ledelsen trakk seg

SAS undersøkte derfor med sine juridiske rådgivere om det kunne reises tvil om oppkjøpet av Braathens virkelig var en virksomhetsoverdragelse i lovens forstand. Da Braathens ledelsen fikk snusen i dette var det slutt. De takket for seg i prosjektet og vandret ut.

Ikke enige om møtereferatene

Etter fem møter var det altså slutt. Ikke engang møtereferatene (Terms of Reference) greide man å bli enige om, så noe slikt foreligger ikke. Det sies at det har versert syv forskjellige forslag. Hva som nå skjer videre er usikkert. Teknisk ledelse i de to selskapene har vært til "fredsmekling" i Stockholm rett før påske, uten at det hjalp stort. Noen innstilling slik arbeidsgruppen var pålagt, ser det ikke ut til at det er mulig å få til...

Slå sammen hele greia

Et klokt hode i NFO, bosatt rett nord for Polarsirkelen, foreslo samme dagen som den nye rutestrukturen ble kjent: Slå sammen alle de tekniske organisasjonene i SAS gruppen i Norge (SAS – Widerøe - Braathens og SAS Commuter) i ett felles driftselskap. Da hadde vi unngått de fleste av disse problemene. Vi skal se det blir sann.

Knut Grønscar X-KRSOM

Aircraft Engineers International, Executive Board møte 23. - 24. mars

I disse ulvetider innen luftfarten er det nok av saker på agendaen til AEI.

Vi har mottatt en bønn om hjelp fra våre Belgiske kolleger (ASE). Disse er medlemmer av en større transportorganisasjon, som ikke ser på flyteknikerne som sin første prioritet. De er heller ikke medlem av AEI (foreløpig), men vi så problemet deres så prinsipielt viktig, at vi bestemte oss for å behandle dette på styremøtet.

Saken er at etter at SABENA gikk konkurs, fikk ikke teknikerne konvertert sertifikatene sine til JAR 66. Problemet er at all dokumentasjon vedrørende tidligere sertifikater, opplæring, brush-up osv. forsvant sammen med konkursen!!!! Dette førte selvsagt til problemer for de konkursrammede teknikerne fra SABENA, når de skulle forsøke å få seg jobb i andre selskaper. AEI vil ta dette opp på neste møte med JAA, med krav om at det etableres et "fall back"-system (kartotek) for å ta høyde for liknende situasjoner.

AEI, representert ved Fred Bruggemann var også tilstede på åretes generalforsamling til våre franske kolleger (SNMSAC). Til tross for at Frankrike er fullverdig medlem av JAA, vil ikke de franske myndighetene utstede sertifikater til de sertifiserte flyteknikerne. Myndighetene hevder at de ikke har fått de nødvendige bevis på autorisasjon fra flyselskapene, som på sin side hevder at dette er blitt sendt.

AEI har på bakgrunn av dette sendt brev til JAA og den franske transportminister med klar melding om å ordne opp.

AEI har også deltatt på et ILO møte i Geneve, hvor flere av Europas transportministre var representert. Der holdt Fred et innlegg vedrørende "air safety". AEI er bekymret over faren med de enorme summene som brukes til Airport Security og andre tiltak mot terrorisme (som selvsagt er nødvendig), da dette går på bekostning av generell flysikkerhet.

Når vi først er inne på Fred's kapasitet, kan det nevnes at han var på skiferie i Czechoslovakia i vinter. Der tok han seg tid til et møte med styret i Czech Airline Aircraft Engineers. De hadde også problemer i sin organisasjon. Grunnet situasjonen i luftfarten ville selskapet redusere lønningene samt arbeidsplasser, og da i første rekke for teknikerne. (Er det ikke merkelig hvor vedlikeholdsfrie flyene plutselig blir i dårlige tider)? AEI brev avsendt!!

Det foregår for øvrig en prosess i Europa som etter hvert vil "fjerne" JAR systemet som vi etter hvert kjenner så godt. Dette for å overføre JAR reglene til et nytt regulerende system, EASA (European Aviation Safety Agency). Problemet er at det foretas en god del forandringer underveis. Det er startet en prosess med å snikinnføre og forandre eksisterende JAR's via møter

mellom operations og maintenance directors, for å tilpasse fremtidige EASA regler. Dette uten at industrien og AEI er informert. Det vil selvsagt bli levert inn protest på dette, hvor vi forlanger å være med i denne prosessen. Klok av skade har AEI lært seg nødvendigheten av å være vaktbikkje i slike situasjoner.

Av positive ting kan nevnes at teknikerorganisasjonen fra Slovenia er våknet til live igjen og ønsker nærmere samarbeid med AEI, samt at innmelding er mottatt fra Malta Association of Airline Engineers, som vil bli opptatt som AEI medlem på årets Annual Congress. Denne ser for øvrig ut som om den blir lagt til Siri Lanka i slutten av September. Videre har den internasjonale pilotorganisasjonen IFALPA gitt en "offentlig uttalelse" om at piloter ikke bør utføre teknisk arbeid på fly i henhold til TGL 38 (som gir piloter adgang til å utføre en del tekniske "tasks" på fly). Men IFALPA vil selvsagt ikke nekte noen å utføre dette på individuell basis.

Når det gjelder det forslaget NFO la frem på fjorårets Congress vedrørende avstemmingsregler innen AEI, og som dessverre ble nedstemt, har UNIE fra Holland tatt opp hansken. De har utformet et nytt forslag bygget på NFO's lest, og dette vil bli sendt ut til høring innen kort tid.

AEI har mottatt fra NFO (opprinnelig fra UFF) en invitasjon til å delta på et møte i ROMA 19.-20. april. Dette er et møte for "Workers and Trade Unions of the Air Transport". I utgangspunktet ville vi sende en representant til møtet, ettersom det skulle taes opp en del interessante emner. Men vi valgte å undersøke litt mer om bakgrunnen til arrangørene. Det syntes som om dette er en mer radikal og militant organisasjon enn det vi er vant til. AEI ser det ikke som formålstjenlig å sette navnet sitt under militante opprop og eventuelt bli dratt inn i ville streiker.

*Torstein Vikøren
AEI Secretary Europe*



Representantskapsmøtet Sole Hotell, 26. til 27. januar

Hele 42 representanter hadde funnet veien til Sole Hotell ved foten av Norefjell, til årets Representantskapsmøte. Det tror jeg er ny rekord. Arrangør i år var Norwegian Air Shuttle med Tom R. Jokerud i spissen. Møtet var preget av den dystre situasjonen luftfarten for tiden befinner seg i. Flere av delegatene hadde fått oppsigelsesbrev i posten.

Dystert år lagt bak oss

Året 2001 blir stående som et dystert år for NFO. Aldri tidligere i foreningens historie har vi hatt så mange medlemmer som er blitt sagt opp. Fremtidsperspektivene er heller ikke så altfor lyse. Det positive er at når det stormer som verst, søker medlemmene støtte og trygghet i sin fagforening. For de tillitsvalgte går det i ett nærmest døgnet rundt, med møter og advokater og medlemsinformasjoner. Aktivitetsnivået nærmer seg redline med fare for overspeed og høy EGT.

Skolering av tillitsvalgte

Skolering av tillitsvalgte er viktig. Etter at dette har ligget nede en tid, har det vært rekordaktivitet i utvalget i 2001. Per Ramslie, som leder av

utvalget, har fått skikkelig sving på sakene. Aldri tidligere har vi kjørt så mange kurs på et år. Vi har hatt en del midler stående ubrukt på kontoen, men det blir det snart slutt på hvis Per fortsetter i samme tempoet. Meget interessant var også kurset som ble holdt rundt virksomhetsoverdragelse, oppkjøp og fusjonering. Det ga oss innsikt i de juridiske aspektene som gjelder. Godt å ha med seg i disse tider.

Rolig år på tariff-fronten

På tarifffronten har det vært et rolig år. Et mellomår. Nå braker det løs igjen med Hovedforhandlinger. I året som gikk ble blant annet tariffavtalen lagt ut på nettet. Stig Rusten og Kjell Paulsen har her gjort et utmerket stykke arbeid. Det har vært en del diskusjon om hvorvidt lokalavdelingene skulle legge ut sine særavtaler og lønnsavtaler på nettet. Noen synes det er greit, andre ikke. Noen igjen mener at det må være passordbelagt. Personlig føler jeg at vi ikke har noe å skjule, og ser ikke noe problem med å legge ut lønnstabellen vår på nettet. Vi har ikke noe å skamme oss over på lønnsiden. Da måtte det i såfall være for at vi er for dårlig betalt.

Bra økonomi

Økonomien i NFO var rekordgod. Årsaken til dette skyldes i stor grad at vi hadde lave utgifter til tariffale saker. Dette vet vi snur seg i år, hvor vi har et hovedoppgjør. Ellers bærer regnskapet preg av en god oversikt, god budsjett-



Pieter Doyer fikk overrakt NFO sin hedersbevisning, NFO klossen, for sin innsats i JAR arbeidet og AEI.

disiplin og en dyktig kasserer. Det er også redusert på noen av utgiftene til AEI.

Støttekassen bygger seg opp

NFO har en støttekasse som yter hjelp til medlemmer som blir langtidssyke. Det gis også et støttebeløp til familie/enker ved medlemmers bortgang. Utbetalingene i år var lave. Fondet er under oppbygging, og målet er å få det "self proppelled". Dvs. at rentene kan dekke opp for utgiftene. Vi har et stykke igjen. Et forslag om å øke ytelsene ble nedstemt, begrunnet i at kassen ikke var stor nok enda. Forslaget kan bli tatt opp til ny behandling når økonomien i støttekassen gir anledning til det.

Kontingentheving med kr 20,- pr. mnd.

NFO avd. SAS gikk imot forslaget om kontingentheving på kr 20,- pr. medlem pr. måned. Med et rekordoverskudd i 2000 så man ikke behovet for en økt kontingent. Flertallet, dvs. de andre foreningene, gikk inn for kontingentheving. Hvorvidt de enkelte foreningene greier å dekke dette inn på eget budsjett uten å heve kontingentene til medlemmene, vil variere fra avdeling til avdeling.



Kjell Paulsen mottok Representantskapets takk for lang og tro tjeneste i NFO.

Tariff tok potten

Det ble som vanlig brukt en del tid på budsjettet. Budsjettvinner i år ble tariffkomiteen. Det ble satt av et betydelig beløp til årets tariffforhandlinger. Det ble også diskutert om vi kunne forenkle delegasjonen noe i de innledende rundene. Dette ble det ikke noe flertall for. Vi ser også for oss en del rettssaker i året som kommer. 19 sivile rettssaker er allerede meldt opp.

Greit valg

Valget gikk som vanlig raskt unna. NFO er inne i et generasjonsskifte. Nye kluter kommer inn. Vår trofaste nestformann, Kjell Paulsen, takket for seg etter over 20 år som tillitsvalgt. Kjell har betydd utrolig mye for NFO opp gjennom årene. Med sitt lune vesen og kloke hode, har han brakt NFO ut av mang en knipe. Ny nestformann ble Frank Godeng fra NFO avd. SAS. Han har også solid erfaring fra foreningsarbeid, og kjenner NFO godt etter å ha vært tillitsvalgt i NFO avd. SAS i en årrekke.

Konstituering. What a mess!

Konstitueringen av nytt styre pleier normalt å være en ren formalitetssak. Vi har sjelden brukt mer enn et kvarter på dette. I år gikk det helt galt. Jeg skal ikke si så mye mer enn at vi som en liten forening ikke er tjent med kukelureopplegg i krokene. Man skulle ikke ha mye psykologisk teft for å forutse at dette måtte gå helt galt. Man behandler ikke tillitsvalgte på denne måten. Det hele endte med at man ikke greide å komme til enighet. Selv etter flere timer på overtid. Dermed måtte det innkalles til ekstraordinært sentralstyremøte med kun konstituering på agendaen. Dette var unødvendig og uverdig.

Tre års planer for NFO

Terje Rading fra NFO avd. SAS, tidligere leder i Helikopteransattes Forening (HF), savnet planer og vyer for kommende års drift. Han mente at Representantskapet måtte ha dette på agendaen heretter. Vi står foran store utfordringer og turbulente tider. I HF utarbeidet man både tre- og femårs

planer, med klare målsettinger. Dette måtte NFO gjøre også. Plenum tilsluttet seg dette. Saken vil bli satt på agendaen på det første Sentralstyremøte.

Human Factor

Human Factor sto på agendaen. Her var det delte syn på hvorvidt dette var noe NFO skulle bruke tiden på eller ikke. En av deltagerne stilte spørsmål om hvorfor vi skulle kreve HF opplæring av bedriftene, når dette økte bedriftens produktivitet. Det betydde vel bare at vi ved dette skapte enda flere overtallige.

HF spenner over et stort spekter fra arbeidsklima til overtid. Vi var innom skikk og bruk, holdninger og kultur.

Det var et klart flertall for å ta kontakt med Flyselskapenes Landsforbund (FL), med sikte på i fellesskap å lage et HF kurs tilpasset teknisk personell.

Summa sumarum: Dette var et godt representantskapsmøte, da bortsett fra konstitueringen. Damene våre fikk tilbud om både å stå på ski, beautykurs og omvisning på Kråkeslottet, mest kjent fra TV serien Soria Moria. En stor takk til Norefjells store sønn, Tom R. Jokerud for et vel tilrettelagt Representantsskapsmøte.

Neste år er det avd. SAS som står som arrangør. Ryktene sier at Kristiansand er et aktuelt sted å ha det. Vi sees.

Knut Grønscar



42 delegater var samlet til årets Representantskapsmøte.



Tom R. Jokerud fra NAS og Rune Haugland fra SAS sto for litt av underholdningen.

Historier og glimt fra flyteknikerens arbeidsdag

Under denne vignetten begynte vi i den forrige utgaven av INFO å trykke artige historier og muntre glimt fra flyteknikerens hverdagen. Det har faktisk strømmet på med historier, så vi har en god del å ta av. Takk til alle som har sendt inn sine historier, og spesiell takk til Øivind Evensen, pensjonist i Braathens. Han har sendt inn en rekke artige hendelser fra sitt lange liv som flytekniker i Braathen SAFE. Oppfordringen går til alle om fortsatt å sende inn historiene sine til INFO. Her følger et lite utvalg:

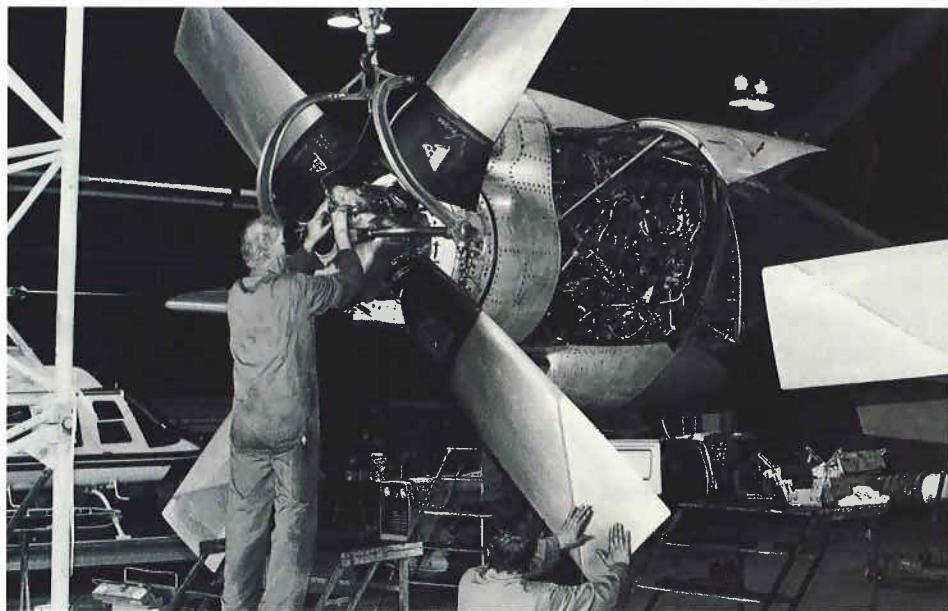
Bremser på

Braathens teknisk hadde i gamle dager et skikkelig multiverktøy som vi kalte Blåmann. Han var en bensindrevet traktor, blåmalt og ribbet for all slags pynt og stas. Føreren satt utsatt for vær og vind.

Blåmann var først og fremst beregnet til å taue fly, liten, men kraftig som han var. I tillegg kunne han brukes til å trekke av gjenstridige propellspinnere, eller til strekktest av de groveste ror- og flapskablene. Som regel var han snill og ufarlig, kunne høres på lang avstand, slik at man tok sine forhåndsregler. Siden kaffeautomaten ikke var oppfunnet, var Blåmann også velegnet til transport av mekanikere mellom hangar 6 og flyrestauranten på Sola, hvor vi tok kaffepausen.

En morgen på retur derfra, ville ikke Blåmann stanse farten da han nærmet seg garasjen, enda sjåføren bremsset alt han orket og passasjerer på høyresiden hylte som besatt! De braste inn og stoppet på skjeve i smøregraven. Årsaken var "den menneskelige faktor"; passasjerer på høyresiden hadde foten under bremsepedalen, og kom ikke løs da føreren trykket som hardest for å få stoppet. Heldigvis ble ingen skadet, aller minst Blåmann, men passasjerer hadde vondt i foten lenge.

En riktig sur morgen skulle Blåmann taue et fly til standplass på linjen. Sjåføren var nok litt arg på sin skjebne, ettersom han måtte ut i blåsten, så det kan tenkes han var litt hard på gassen. Vel fremme ropte han: "Bremser på!".



Ingen svarte, og da han irritert snudde seg, var flyet vekk. Bare tauekroken hang igjen, mens flyet og resten av tauestaget sto igjen langt borte.

Pumpe toalettet

Vi må tilbake til tiden da SAS fløy med Caravelle. Til å nødutfelle understellet på Caravellen, hadde man en egen håndpumpe i gulvet i cockpit. Så var det at man fikk en helt fersk flyvertinne på sin første operative tur. Pilotene ville ha det litt moro med vedkommende, og forklarte at hver gang en passasjer hadde vært på toalettet, måtte hun komme frem i cockpit og pumpe. De viste henne pumpen til nødutfellingen. Dette var veldig viktig, ellers ville toalettene tette seg. Joda, på hele turen kom flyvertinnen innom cockpit og pumpet.

På den neste leggen var det nytt cockpit

crew. De skvatt til da den samme flyvertinnen kom løpende inn i cockpit og hev seg ned på gulvet, rev opp håndtaket til nødutfellingen og pumpet i vei. De nye pilotene fikk forklart vedkommende at hun nok måtte ha misforstått en smule.

Høyt henger de og sure er de

I nyere tid fikk vi installert en traverskran i taket på hangar 6C på Sola. Her kunne man heise opp og ned deler og frakte dem i alle retninger, bare operert av fjernstyring.

Skiftlederen skulle ut på anvist standplass på Sola for motorkjøring av Boeing -737, og avtalte med startmann at han skulle stille opp med trapp når de kom tilbake. Startmannen hadde i mellomtiden ingenting å gjøre, så han fant på å henge seg med en sele rundt livet i denne heisen - og heiste seg selv opp

under taket. Da skjedde det fatale at han mistet fjernkontrollen, så han kom verken opp eller ned.

Slik hang den uheldige til skiftlederen kom tilbake med flyet, freste opp motorene for å vekke den sovende, men måtte gi seg. Stoppet motorene og kom seg ned på bakken ved egen hjelp. I hangaren oppdaget han sin hjelpeløse kollega, men overså ham som straff en stund til, mens han tenkte som reven: ”Høyt henger de og sure er de!”

Rev på rullebanen

I oppstarten av SAS Commuter, eller COD som det het til å begynne med, opererte man med Fokker F27. Flyet hadde et håndtak i cockpit som man låste rorene med når flyet sto på bakken, gust lock. For å sikre seg mot at man ikke tok av med gust locken på, ble throttlene fysisk sperret, slik at man ikke fikk gitt full power. Under en avgang fra Haugesund fikk ikke flyet opp farten, og man måtte avbryte avgangen. Teknikeren som satt på klappsetet i cockpit prikket piloten på skulderen og pekte på gust locken, som sto på. Samtidig kalte tårnet opp og lurte på hva som foregikk. Teknikeren kom raskt på den supre ideen at piloten skulle si at han så en rev på rullebanen. Joda, piloten fortalte tårnet om reven. ”Det var underlig”, svarte tårnet. ”Her på Karmøy har vi ikke hatt rev de siste 25 årene”.

Du skal ikke stjele

Arbeidsdagen var slutt og de fleste hadde gått hjem. Lysene var slukket i hangar 6, hvor en DC-4 sto inne til inspeksjon. Der var også en kar som hadde til hensikt å knabbe noen liter flybensin til bilen.

Han var ikke av de smarteste med hensyn til måten å gjøre dette på, men han hadde sett dreneringspluggen bli skrudd ut av vingetankene når de skulle tømmes helt. Ved hjelp av skiftenøkkelen fikk han pluggen ut, men han feilberegnet tyngden av bensinen, og mistet i befpelsen pluggen ned på vingeplattformen, og derfra ned på gulvet.

Nå var gode råd dyre! Hele tiden måtte



han stå med en finger i plugghullet for at det ikke skulle flomme bensin i store mengder utover gulvet. Det ville nok blitt spørsmål om han kunne ha funnet pluggen i mørket, dersom han hadde valgt å spurte ned for å lete. Det ble imidlertid tungt i lengden å stå med en arm over hodet, og hver gang han skiftet arm fikk han en dusj med bensin over seg. Det luktet sterkt og gjorde ham kald når den fordampet.

Lenge ble han stående; sliten og fortvilet. Han ante til sist ikke hvor lenge, da han endelig hørte en som kom inn døren. Denne på sin side ble skremt, da han fra halvmørket hørte en uklar og bønnlig stemme: ”Kan du hjelpe meg ...?”

Det kunne han, for han hadde greie på sakene. Han fant pluggen og satte den trygt på plass, men bensin til bilen ble det ingenting av.

Så møkka skvatt

SAS hadde en periode heloverhalingene på forsvarrets Hercules. En formiddag skulle man ut og kjøre motor-test. I det samme momentet holdt man på å bygge den nye hangar 4 på Fornebu. I den forbindelse var det satt opp portable toaletter til avbenyttelse for bygningsarbeiderne. Det gikk ikke bedre enn at Herculesen blåste hele toalettet overende. Selvfølgelig satt det en bygningsarbeider på potta akkurat da, og like selvfølgelig tippet doen med døren ned - så det ikke var mulig for vedkommende å komme seg ut. Etter noen timer lurte formann på hvor det var blitt av snekkeren hans. Han fant den veltede doen og fikk mannen

ut. Som bonus fikk arbeideren fri resten av dagen, som sikkert ble tilbrakt i dusjen.

Tvil og tro

Alle som har tauet fly, vet at det som regel blir trangt å dra fly inn og ut av hangaren. Klaringen til hangarportene kan bli så som så. Fingertegn kan være nyttige for dem som er med, og ikke minst for dem som passer vinge-tippene.

Han på venstre tippene sto med tommelen opp og tok øyemål, men så ble han i tvil om det var stor nok klaring til porten og vendte tommelen ned. Han studerte situasjonen en gang til. Ombestemte seg, og viste tommelen opp. Da så det pang og vingetippen gikk i hangarporten. Ned med tommelen igjen!

Allah, Allah Achbar

Vi sto utenfor hangar 6B på Sola en søndag formiddag og feilsøkte motorene på en Boeing 737-200, av typen JT8-D. Det brakte kraftig på høyt turtall, uten at vi merket så mye til det i cockpit. Da så vi N.K. på skiftet komme ut fra hangaren, legge seg ned på kne med ansikt mot Mekka og tydeligvis be.

Han var ellers ikke kjent for å være religiøst interessert, så vi fant ut at vi måtte stanse motorene for å høre hva det var. Av en eller annen grunn brukte vi ikke head-set, så han ropte: ”Presten i Sola kirke har ringt og spurt om vi kunne flytte til et annet sted, så vi ikke forstyrret gudstjenesten!”

Siste utvikling på JAR-fronten



Siden min siste artikkel i **INFO** har det skjedd en del på den internasjonale siden. Det ene er Human Factors (HF), og det andre er Komponentvedlikehold. Det er rett før Joint Aviation Authority (JAA) sender ut et utkast som omhandler innføring av regler rundt HF i JAR 145. Den såkalte Notice of Proposed Amendment (NPA) 145-12. Jeg har enda ikke sett det, men jeg har lest det foreløpige utkastet og her finner man blant annet krav til følgende:

Mange skal ha kunnskap om HF. Dette gjelder personer som er direkte involvert i flyvedlikehold, også de som arbeider med planlegging og utarbeidelse av reparasjons- og vedlikeholdsunderlag (engineering), de som arbeider på lageret, innleide arbeidskraft (contract workers), m.fl; det inkluderer også ledelsen i flyselskapene.

Flyvedlikeholdsorganisasjonen (145AMO) skal ha prosedyrer for å rapportere om feil i vedlikeholdsunderlag til fly- og utstyrsfabrikanten.

Continuation Training (CT) skal også inneholde HF.

Når flyvedlikehold blir planlagt, skal det tas hensyn til en rekke faktorer. Blant annet skal det sørges for at arbeidsmengden er tilpasset det antall

personer som skal utføre arbeidet, slik at arbeidspresstet ikke blir for stort. Det skal sørges for at deler, materiell, verktøy, utstyr osv. er på plass. Når arbeid som har direkte effekt på flysikkerheten skal utføres, skal dette ikke planlegges når vedlikeholdspersonell er mindre årvåkne etter nattskift etc.

Den skal inneholde en detaljert beskrivelse av hvordan en briefing (fra skift til skift/man til man) skal utføres.

Til slutt skal man også her finne når man er forpliktet til å utføre dobbelt inspeksjon (RII).

Disse foreslåtte endringene er et direkte resultat av et arbeid som er utført i JAA's HF arbeidsgruppe. Her har blant annet Aircraft Engineers International's (AEI) HF Coordinator, Evangelos Demosthenous, deltatt. Nå skal denne NPA'en ut på høring, og det er ikke sikkert at alle forandringene blir vedtatt, eller vedtatt i sin opprinnelige form. En ting er i alle fall sikkert. Uten denne innsatsen fra AEI ville de fleste endringene som nå er foreslått, ikke kommet med. Aktiv deltakelse gir resultater! Det andre, som er under utvikling av en annen JAA arbeidsgruppe, er utarbeiding og introduksjon av et felles regelverk (som del av JAR 145 og 66) for

komponentvedlikehold. Dette innebærer krav til opplæring, praksis, prosedyrer, osv.

Det som er gjort frem til nå, er at man har delt opp alle komponenter i to kategorier, som igjen er fordelt i to. Disse har fått bokstav- og tallkoder, som følger samme system som Certifying Staff (CS) for flyvedlikehold [A, B1, B2 (fremtidige B3), og C]. D = komponenter annet enn motorer (1 = mekaniske/elektriske, 2 = avionikk). E = motorer (1 = stempel, 2 = turbin inkludert APU).

Aldersgrensen for å kunne utstede et JAA Form One er det samme som for CS flyvedlikehold, nemlig 21 år. Når det gjelder praksis er det ikke helt avgjort hva kravene kommer til å bli, men det er foreslått 3 til 5 år. Når det gjelder teori, så er det tenkt at alle komponent CS skal ha et minimum av felles kunnskap, deretter trenger man mer dyperegående kunnskap innenfor sitt eget spesial felt D1, D2, E1 eller E2. Nivået på eksamen og eksamensspørsmål blir bestemt av JAA, og det er de som vil levere eksamensspørsmål fra den sentrale JAA eksamensdatabank.

Når det gjelder utstedelse av JAA Form One, legges en selskapsautorisasjon til grunn, akkurat som for kategoriene A, B1, B2, og C. Det som dessverre ikke blir likt, er at komponent CS ikke får et sertifikat slik AEI ønsket. JAA og National Aviation Authorities (NAA) syntes det ble for omfattende og dyrt å administrere dette. Nå prøver imidlertid AEI å få aksept for et standardisert autorisasjonsdokument for alle JAR 145 AMO's, slik at det på sikt kan fungere som et standard dokument i alle JAA land, når man måtte ønske å søke jobb der. Det er en god del arbeid som står igjen, og "komponent" NPA'en er ikke ventet å være ferdig før tidligst slutten av neste år. Så vi jobber videre med saken!

*Pieter Doyer
AEI Teknisk komité formann*

Opplæringsrådet for flyfag

Utnevning av arbeidsgruppe

KUF har gjennom rådet for Fagopplæring i Arbeidslivet (RFA) siden september 2000 vært førende i et samarbeid mellom samtlige opplæringsråd. Bakgrunnen er Stortingsmeldingene 33 (1991-92) og 32 (1998-99), der Stortinget blant annet legger føringer omkring reduksjon av VK1 for å ivareta prinsippet om større bredde, utsette yrkesvalg og ivareta bedriftenes behov for omstillingsevne.

Det neste trinnet i prosessen vil være et konkret samarbeid med beslektede opplæringsråd, for å evaluere mulighetene for et felles VK1, gjerne kombinert med opprettelsen av reviderte/ nye grunnkurs.

For å møte denne utfordringen har ORFLY vedtatt i rådsmøte 27.-28. juni 2001, å nedsette en arbeidsgruppe som skal fungere som et faglig rådgivende organ for rådet i den videre prosessen.

ORFLY ser for seg tre mulige alternativer som alle bygger på et nytt Grunnkurs Teknologifag. ORFLY ba i et skriv om at Flyselskapenes Landsforening, Teknisk utvalg, NFO, Fellesforbundet, Verkstedklubben og Forsvarets Overkommando/Luftfartsstaben utnevner medlemmer til en arbeidsgruppe.

Gruppens mandat

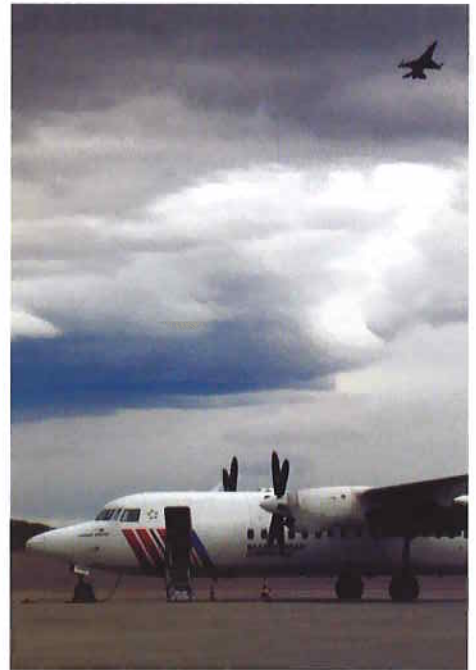
Arbeidsgruppen skal utrede konsekvensene for tre alternativer, og levere en anbefaling med konsekvensanalyse basert på 8 hovedpunkter, der hvilke moduler som kan godkjennes opp mot JAR 66 etter gjennomført VK 2 står sentralt, og hvordan dette kan settes i sammenheng med Grunnkurs Teknologifag og VK1.

Mekatronikk

Vil det fortsatt være plass til å gjennomgå pensum og avlegge eksamen i alle moduler i JAR 66 B1 eller B2 basic

Arbeidsgruppen er sammensatt slik:

Jan Frigge Lindgren,	ORFLY Leder
Brynjar Karlsen,	Luftforsvaret (arbeidsgiver) Sjef Luftforsvarets Flytek.skole
Terje Kristoffersen,	TEK (arbeidsgiver) SAS Teknisk Norge
Sten Inge Furuly,	Verkstedklubben (arbeidstaker) Braathens Tekniske Divisjon
Terje Rading,	NFO (arbeidstaker) NFO sentralt
Jan Christensen,	Skolene (KUF) Asperhaug videregående skole



selv med et felles VK 1, eller er det nødvendig med B1/B2 basic komplettteringskurs? Hvor omfattende vil disse bli, og kan dette settes i sammenheng med videreutdanning i høgskolesystemet? Dersom det er nødvendig med B1/B2 basic komplettteringskurs, hvilke konsekvenser vil dette ha for innholdet i disse kursene dersom elevene skal ha en komplett CAT A basic etter VK 2 Flyfag? Hvordan blir den faglige kompetansen ivaretatt?

Konsekvenser for skolene

Gruppen har så langt avholdt tre møter, der det er enighet om flere forhold og i korte trekk er noe av dette følgende:

Et sammenslått grunnkurs som både dekker mekaniske- og elektriske disipliner vil passe utmerket i en flyteknisk utdanning. Vi ønsker en bred basial utdanning i bunn (GK teknologifag), som vil være inngangen til mange av dagens og "fremtidens fag". JAR regelverket må være gjenkjennelig i læreplanen. Det må arbeides for at så mye som mulig av beskrivelsene av JAR reglene blir tatt inn i læreplanene for de eventuelt nye kursene.

Det gjenstår mye arbeid, og flere utfordringer vil møte oss. Videre arbeid vil bli informert i **INFO**.

Terje Rading



Kamp mot Stabelutvalgets forslag!

Johan Petter Andresen, Sekretær UFF

Tvungen kobling strider mot menneskerettighetene. Til og med Riksmeklingsmannen er mot at Riksmeklingsmannen skal gis myndighet til tvungen kobling.



Første soldag i Tromsø i år. Foto: Torodd Mikalsen.

Den 2. april la det såkalte Stabelutvalget frem sin innstilling om å begrense fagforeningsrettigheter. Utvalget var splittet, utvalgets leder og utvalgets nøytrale ekspert var mot det mest ytterliggående forslaget om tvungen kobling. (Tvungen kobling innebærer at meklingsmannen kan legge sammen avstemninger over vidt forskjellige tariffavtaler til én avstemning mot fagforeningenes vilje). Men dette forslaget hadde likevel et flertall i utvalget, da arbeidsgiverrepresentantene og LOs to representanter var for. Et annet udemokratisk forslag var at Riksmeklingsmannen skal gis myndighet til å pålegge en fagforening å stemme over et forslag til tariffavtale mot sin vilje.

Disse forslagene har nå vært ute til behandling i organisasjonslivet og hos andre instanser. Ikke overraskende er samtlige arbeidsgiverorganisasjoner i både privat, kommunal og statlig sektor for både tvungen avstemning og tvungen kobling.

Men motstanden er massiv i fagbevegelsen. Nesten alle uavhengige fag-

foreninger er mot, YS er mot, de tidligere AF-forbundene er mot, Akademikerne er mot og i LO er Transportarbeiderforbundet, Grafisk Forbund, Norsk Nærings- og Nytelsesarbeiderforbundet, Lokomotivmannsforbundet, Fellesorganisasjonen, Handel & Kontor, Hotell & Restaurant, EL & it, Skolenes Landsforbund og Musikernes Fellesorganisasjon mot. Dessuten har LO i Oslo, LO i Sør Trøndelag og LO i Nordland vedtak mot.

Arbeidsrettsekspertene som bryr seg om menneskerettigheter er skeptiske. Og til og med den instansen som skal gis myndighet til å kople avstemninger over tarifforslag - Riksmeklingsmannen er kritisk. Han skriver i sin høringsuttalelse:

”Som utvalget peker på kan slik kobling av avstemningsresultater gjøre retten til arbeidskamp illusorisk for organisasjoner som utsettes for det mot sin vilje, og er heller ikke egnet til å vekke tillit til meglingsinstitusjonen som nøytral aktør.

Det er i tillegg et svært tungtveiende

argument at det er overveiende sannsynlig at en koblingsadgang mot partenes vilje vil være i strid med Norges folkerettslige forpliktelser.

Jeg kan på denne bakgrunn ikke støtte utvalgets flertall.”

Foruten Riksmeklingsmannen er også Utenriksdepartementet og Likestillingsombudet kritisk. Stein Evju, som er tidligere leder av Arbeidsretten og menneskerettighetseksperter, mener også at tvungen kobling strider mot menneskerettighetene.

LOs sekretariat og LOs største forbund, Kommuneforbundet har ennå ikke uttalt seg om Stabelutvalgets innstilling. De har fått utsettelse til desember. Flertallet i Stabelutvalget vil ha lovendringene på plass innen vårens tariffoppgjør.

Regjeringen har ennå ikke tatt noe standpunkt til Stabelutvalgets udemokratiske forslag. Det er om å gjøre for den brede fronten å sikre at regjeringen skrinlegger forslagene.



I slikt vær kan det være like greit med pilotsjekk. Foto: Bjørn E. Hansen



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.

1. juni 2001 ble forskjellene mellom europeiske og amerikanske standarder for flyvedlikehold dramatisk større. Fra denne dagen krever Europas Joint Aviation Authorities (JAA) full innvilgelse av JAR 66 Certifying Staff Maintenance og JAR 147 Approved Maintenance Training/Examinations.

JAR 66 og JAR 147 er to av JAA's tre nye Joint Aviation Requirements, som er tenkt å beskrive vedlikeholds krav for moderne luftfartøy og avionikk. Det tredje kravet er JAR 145 Approved Maintenance organizations, som ble gjeldende fra desember 1994. JAR 145 vil til slutt dekke vedlikehold på alle typer luftfartøyer, ikke bare kommersiell og transport.

Mens Europas flyteknikere innlater seg på et nytt kapittel i flyvedlikehold, følger motparten i USA et påkrevd regelverk som ble utviklet i 1962, og dette er minimalt oppdatert siden. Dette er følgende regler: Part 65 Sertifisering, part 145 Reparasjonsstasjoner, og part 147 Flyvedlikehold tekniske skoler.

Kontrasten mellom JAA krav og FAA reguleringer er bemerkelsesverdige. Europeiske flyteknikere bryner sin ekspertise på digital avionikk og avanserte materialer, mens de amerikanske teknikerne er tvunget til å lære lite brukte teknikker som reparasjoner av duk på flyskrog, og lite eller ingenting av teknologien som brukes i dagens luftfartøyer.

FAA erkjenner forskjellen, og i 1998 ga de ut et notis som foreslo en regel-

utvikling (NRPM) for å oppdatere Parts 65 og 147. Opposisjonen var så kraftig at FAA trakk tilbake dette skrevet i 1999, og bestemte seg da for å "studere utgivelsen internt". FAA ga også ut et lignende skriv i juni 1999 for å skrive om Part 147. Dette forslaget mottok også kraftig motstand og forblir et omstridt rot. Med det stadig større gapet mellom europeisk og amerikansk regelverk, bestemte to professorer ved Purdue University, Michael Leasure og Ronald Sterkenberg, seg for å analysere forskjellene mellom JAR 99 og Part 65. Begge disse underviser i flyvedlikehold på Purdue's avdeling for flyteknologi. Begge tok utgangspunkt i forskjellige perspektiver når det gjaldt denne analysen.

"Vi omgås daglig med Part 65 og Part 147 reglementene, og vi vil gjerne at disse blir oppdatert", sier Sterkenberg. "En av grunnene til dette er at vi fortsatt må undervise i ting som ingen egentlig bryr seg om lenger, men FAA krever det. I mellomtiden vil flyselskapene ha mekanikere som her mer trening i elektronikk og andre avanserte teknologier".

"De europeiske reglene er nye, så vi så på forskjellene mellom disse og FAA

sine, for å se om vi kunne bruke disse ulikhetene til vår fordel".

Leasure og Sterkenberg presenterte sin analyse i april under den årlige Aviation Technical Education Council (ATEC) konferansen. Rapporten går under navnet: "En sammenligning av sertifikat- og treningskrav mellom FAR Part 65 og JAR 66, og deres innvirkning på amerikansk og europeisk luftfart".

"Flyselskapene er interessert fordi deres operasjoner blir stadig mer globale, og mange av flyene blir vedlikeholdt utenlands", sier Sterkenberg. "Flyselskapene vil vite hvilke kvalifikasjoner teknikerne har i utlandet".

Av enda større interesse er innflytelsen JAR 66 vil ha i fremtiden på FAA regelverket. JAA og FAA jobber hardt for å harmonisere disse reglene, og det er stor sannsynlighet for at FAA vil bruke JAR 66 som et utgangspunkt ved sitt neste forsøk på å revidere Part 65.

Hovedforskjellene mellom JAR 66 og Part 65 er at JAR 66:

- Krever flere treningstimer
- Krever mer trening i spesifikke teknologier
- Har flere sertifikatkategorier
- Krever luftfartøyspesifikk trening og sertifisering
- Krever repetisjonstrening

Opplæring og pensum

Både JAA krav og FAA reglementene stipulerer to måter å oppnå et vedlikeholdssertifikat på. En er gjennom praktisk erfaring, som krever at sertifikatkandidaten må bestå skriftlige og muntlige tester. Den andre måten er ved å ta eksamener fra et godkjent opplæringsprogram. Hvilke fag og antall timer



som kreves av FAA og JAA varierer mye, og er avhengig av hvilke sertifikat som skal tas.

Når det gjelder det faglige, så beskriver ikke Part 65 emnene (men overlater dette til Part 147), mens JAR 66 beskriver disse. Videre er JAR 66 sine opplæringsmoduler mer relevante med hensyn til dagens teknologi. F. eks. krever FAA kun grunnleggende avionikkkunnskap. JAR 66 dedikerer ikke bare en egen modul til dette emnet, men man oppretter også et avionikksertifikat. JAA krever også undervisning i human factor, noe som er helt fraværende i FAA's reglement.

Opplæringstimer som kreves av FAA varierer fra 1150 timer til 1900 timer. Til sammenligning krever JAA 800 til 3000 timer. Dette vil med andre ord si at det kreves tre til fire år for å oppnå JAR sertifikat, hvor man det siste året skal være i praktisk arbeid i et flyselskap. JAA teknikere må dessuten være fylt 21 år.

Sertifikatkategorier

Spranget mellom opplæringskravene i Part 65 og JAR 66 er relatert til sertifikatkategoriene.

FAA har tre kategorier: Skrog (Airframe), Motor (Powerplant) og Skrog og Motor (A&P) under ett. Begge de første kategoriene krever 1150 timer, mens den siste krever 1900 timer. FAA gir også ut inspeksjonsautorisasjoner (IA) til sistnevnte kategori, hvis en har tre års erfaring og har bestått skriftlige tester. En som har en slik autorisasjon kan gjøre et luftfartøy luftdyktig etter større reparasjoner, og vedkommende kan utføre årlige inspeksjoner. Dette gjelder vanligvis luftfartøyer under generell flyging.

For kommersiell flyging kan kun inspeksjonspersonell som har skrog og motor (A&P) gjøre luftfartøyet luftdyktig. Uansett krever Part 121- og 135-forskriftene at disse personene må jobbe under tilsyn av en inspeksjonshenhet, og de kan ikke innsisere sitt eget arbeid.



JAA har fire sertifiseringskategorier: Kategori A: Krever minst 800 timers opplæring, og teknikeren kan utføre planlagt linjevedlikehold og enkle reparasjoner.

Kategori B1: (Skrog og system). Krever 2400 timers undervisning, og teknikeren kan utføre vedlikehold på flyets struktur, motor og mekaniske og elektriske systemer, så vel som bytte ut enkle avionikkenheter.

Kategori B2: (Avionikk). Krever minimum 2400 timers undervisning, og teknikeren kan utføre vedlikehold på avionikk og elektrosystemer.

Kategori C: (B1 og B2). Krever minst 3000 timers opplæring, og teknikeren kan utføre vedlikehold på alle systemene til luftfartøyet.

Den største forskjellen her er at JAR 66 krever luftfartøyspesifisert trening før den som har sertifikatet kan få utstedt et JAR 145 sertifikat, og gjøre flyet luftdyktig. JAA har også et annet nivå for spesialisering av sine sertifikatkategorier, med fem underkategorier: Flyturbin, flystempel, helikopterturbin, helikopterstempel og avionikk. Elever som går på en godkjent opplæringsfasilitet og gjennomfører B1 kategorien for de fire første underkategoriene, kvalifiserer til avionikk-underkategorien. Søkere som mottar lisenser basert på tidligere erfaring, er kun kvalifisert for underkategorien som de har erfaring i.

Til slutt; JAA krever repetisjonstrening for alle sertifikater. Videre må sertifikatholderen gjennomføre gjentatt trening

for hver enkelt flytype, hvor hun eller han har et JAR 145 sertifikat. Part 65 krever kun repetisjonstrening for de som har IA (inspeksjonsautorisasjon), selv om det er påbudt med nylig erfaring for A&P'er.

Som konklusjon fastslår analysen: "I den moderne verden til flyselskapene og flyvedlikehold, ser det ut som JAR legger trykk på opplæring i avansert teknologi som den beste løsningen. Typesertifikat har også et fortrinn, ettersom flyene blir mer og mer avanserte i teknologien. Kravene til repetisjon av kunnskaper og praksis er også et stort pluss for den europeiske modellen".

JAR 66 utdanningsmoduler:

- Matte
- Fysikk
- Grunnleggende elektro
- Grunnleggende elektronikk
- Digitalteknikk/elektroniske instrumentsystemer
- Materialer og verktøy
- Vedlikeholdspraksis
- Grunnleggende aerodynamikk
- Human Factors
- Lover og regler
- Flyaerodynamikk, struktur og systemer
- Helikopteraerodynamikk, struktur og systemer
- Luftfartøyaerodynamikk, struktur og systemer
- Fremdrift
- Turbinmotor
- Stempelmotor
- Propellteori
- Luftballonger

Overtallighet. Ansiennitet eller geografisk plassering?

At sammenslåingen av driftsorganisasjonene i SAS og Braathens vil føre til overtallighet, sier seg selv. Vi i teknisk slipper forhåpentligvis unna de store nedslaktingene. Vi har litt å flyte på ved at vi i flere år har måttet leie inn et betydelig antall mekanikere fra England, i tillegg til et mammut forbruk av overtid. SAS teknisk Norge hadde alene 250 årsverk i overtid i fjor. Oppå dette kommer at det på NFO området de neste tre årene går av rekordstore pensjonistkull.

Både personalledelsen i SAS og Braathens har lagt en policy på hvordan overtalligheten skal løses. De slår fast at overtalligheten skal taes der overtalligheten oppstår. Det betyr at blir du overtallig i for eksempel Tromsø, så vil du få oppsigelsesbrev i posten, uavhengig av ansienniteten i firmaet. Både NFO Braathens og NFO SAS er uenige i dette, og har protestert. De mener at ansienniteten i firmaet skal telle, uavhengig av geografisk plassering.

Braathens

I Braathens har det tragiske skjedd at ledelsen har valgt å si opp flyteknikere. Nærmere bestemt nitten mann. Riktignok har man måttet ta in seks av disse

igjen, men ille er det allikevel. Dette skjedde rett før jul, hvor Braathens satte fem fly på bakken. Ledelsen valgte å avvike fra ansiennitetsprinsippet, og heller ta ut overtalligheten stasjon for stasjon. Det betød at teknikere med ti og femten års ansiennitet i Braathens ble overtallige, mens nyansatte mekanikere på Sola med et halv års ansiennitet fikk beholde sine jobber. Dette har det blitt reagert kraftig på fra NFO avd. Braathens side, uten at det har hjulpet stort. Nå har samtlige oppsagte varslet sivile søksmål mot Braathens. Gledelig er det at alle de overtallige har funnet seg nye jobber.

SAS

NFO avd. SAS hevder hårdnakket at det ikke er noen overtallighet av flyteknikere i SAS. Blant annet innrømmer teknisk ledelse at de ikke har bemanning og kompetanse til å ta hjem 5 større sjekker på MD80, som er satt bort til Shannon Aerospace i Irland. Hvordan kan vi ha overtallighet, samtidig med at vi ikke har bemanning nok til å utføre vedlikeholdet på egne fly? I fjor ble det jobbet overtid i SAS teknisk Norge, tilsvarende 250 årsverk.

Hvis personalledelsen låser seg i spørsmålet om hvordan overtalligheten skal løses, så betyr det at teknikere på de stasjonene SAS har lagt ned, vil kunne risikere å bli sagt opp. Vi har flere teknikere på linjenettet med over 35 års ansiennitet i SAS. De vil havne på gata hvis SAS velger å følge prinsippene sine. Gjennomsnittsansienniteten til teknikerne på linjenettet til SAS er 24 år. Da er det tre nyansatte som trekker snittet ned. Samtidig har vi mekanikere på Gardermoen med under et års ansiennitet. De får beholde sitt ansettelsesforhold. Kan dette være riktig?

Ingen tør søke seg ut på linjenettet.

Det har vært vanlig å rekruttere flyteknikere til linjestasjonene fra basene. Dvs. fra Sola og Gardermoen. Konsekvensen av selskapenes policy med å løse overtalligheten stasjonsvis, vil være at ingen tør å søke seg ut. Selv om du har ansiennitet i bønner og spann, vil du bli overtallig, hvis selskapet du jobber i av en eller annen grunn overlater ruten til andre, eller reduserer driften. Folk blir skremt og søker ikke. Dette er jo ganske enkel psykolgi og kan ført bli et problem selskapene får i bakhodet.

Hva gjør NFO avd. SAS?

Hva gjør NFO avd SAS hvis SAS ledelsen velger å kjøre over foreningens syn på at det ikke er overtallighet blant flyteknikerne? På medlemsmøtet i våres ble det reist krav om at da må vi ta en konflikt. Styret virket ikke spesielt innstilt på det. I et orienteringsskriv til medlemmene blir det skissert at den enkelte overtallige selv må melde opp saken som et sivilt søksmål mot SAS. Dette er ikke godt nok. Man kan ikke sparke denne ballen tilbake til hvert enkelt medlem. Jeg regner med at strømmen går, hvis noe slikt skulle skje.

Knut Grønscar



BRA-BEDRE-BEST-BRAST-BUSK



Skal prøve å få til et bilde av dagens situasjon for oss flyteknikere i Braathens. Vi har utfaset fly til den store gullmedaljen, og det har vanket mange pene ord fra vår ledelse som er velmente og riktige.

Alle har stått på både fra Sola, og utestasjoner for å klare alle oppgavene som følger med utfasing. Dessverre er det ikke bare fly som skal fases ut, men også gode medarbeidere. Av sytten oppsagte er det dessverre fortsatt en del som ikke har fått jobb. Grunnet mange nattstopper i OSL, måtte firma trekke tilbake seks oppsigelser for at jobben skulle kunne utføres.

Dette er meget positivt, så gode argumenter fra OSS, og god forståelse fra

ledelsens side, gav glede til de som fikk koseligere brev denne gang. Tungt vedlikehold på Sola skriker etter hjelp, og tilbyr fem stillinger en stund fremover for flyteknikere, samt noen fagarbeidere.

Summen av dette burde gi tak over hodet til de fleste av våre medlemmer, men noen må da for en periode dessverre måtte flytte/pendle. Dette er vel tross alt bedre enn å eventuelt gå arbeidsledig?

Nå er vi inne i en BUSK situasjon hvor enhver sten skal snues for om mulig å finne synergier. Line er først ute grunnet det nye sommerprogrammet. NFO var tidlig ute og forutså at det

muligens kunne oppstå en del egeninteresser osv. i forbindelse med sammenlåingen, og skolerte oss på AML med meget gode advokater. Egeninteressene kom veldig fort, men grunnet skolepensum som vi hadde tatt vare på og god kommunikasjon har vi fremdeles en profesjonell og god tone oss imellom i SAS NFO og BRA NFO.

Vi skal jo tross alt jobbe side om side etter dette? Har mange ganger tenkt på prosessen siden mai 2001 da vi fikk vite at SAS muligens skulle kjøpe Braathens. Har i mine svarteste øyeblikk sammenlignet situasjonen med et valg mellom å bli skutt i nakken, eller å få diagnosen lungekreft. Vi har vel alle en drivkraft og tro på det positive, så en venter og ser hva som skjer. Noen er opptatt av oppsigelser, og andre mer opptatt av noen timer ferie en gikk glipp av fra forrige år. Vi tillitsmenn strekker ikke til på alle fronter i disse dager, så medlem **vis** forståelse en stund til. Nå vurderes sammenslåing av stasjoner, og vi skal arbeide side ved side og bli verdensmestere. Inntrengere skal utkonkurreres, og lønnsomheten med å drive flytrafikk skal igjen gi klingende mynt i kassen vår. Hvor står vi om et år? Finnes det noen fagforeninger i BU? Finnes det noe BU? En ting er sikkert, det er behov for oss.

Formann NFO BU Per Reidar Ramslie.



Verden vil bedre(a)s...

Som ansatt i et lite, uavhengig, men dog så "avhengig" flyselskap, har jeg opplevd to store begivenheter den senere tid; grusomhetene den 11. september og følgene av dette, samt hyllesten fra Konkurransetilsynet i forbindelse med oppkjøpet av Braathens. Begge deler er hendelser som vil påvirke oss og vår drift i uoverskuelig fremtid.



Uten sammenligning forøvrig har disse begivenhetene en slående likhet: Lederne bruker alle tilgjengelige medier for å "informere" og påvirke egne rekker om at deres synspunkter og løsninger er de beste. Kampanjene må sies å ha lyktes, da tilhengerne og de offentlige styresmakter har tro på en løsning.

Jeg vet ikke om det finnes små svarte lærebøker i de store selskapene, men champagnekorkene smalt i hvert fall blant tilhengerne i Braathens da seieren var et faktum. Så når lederne etter kort tid varsler nedbemanning, er det med stor undring det blir uttrykt: - Jammen, vi er jo kjøpt opp!

Når nå alarmbjellene har ringt og prosessen mot en "bedre" fremtid er i gang, er det da noen som stiller spørsmål? Hvorfor kommer tiltakene så sent i gang? Uavhengig av eierskap må jo et selskap tjene penger. Når det må reduksjoner til, hvorfor ikke redusere på et tidligere tidspunkt for så å tape mindre penger. Kanskje kunne mange arbeidsplasser vært reddet da? Er det nok å bytte ut direktøren i et "failing firm"? Hele ledergruppen står jo bak de beslutninger som tas.

Slik kunne spørsmålslisten bli lang og kjedelig. Vi får bare håpe de tillitsvalgte er på banen og fillerister godt brukte kluter og avdekker udetonerte objekter.

Det som nå er viktig, er å stå sammen og støtte hverandre der hvor det trengs. Det kan fort bli en lettvinnt løsning å sitte på sidelinjen og betrakte andres fortvilelse og frustrasjon i en slik situasjon. Engasjer deg i egen bedrift, vær åpen overfor den utviklingen som kan synes å komme. Men still spørsmål for på den måten å påvirke fremtiden!

Tom Runar Jokerud
NAS/Stavanger

I disse omstillingstider

Jeg ønsker å komme med en liten hentydning til alle mine medarbeidere om å respektere den tiden vi alle er inne i. Det jeg tenker på er at vi er omtensomme og forsiktige med hva vi sier: For eksempel det å snakke om ansiennitetslister, og hvor vi er på den ene eller den andre listen? Det er jo helt naturlig å snakke om dette nå, men det kan skape unødvendige splittelser, bekymring innen skiftet, mellom fagkategorier, avdelinger internt på teknisk eller mellom SAS og Braathens ansatte. Det kan hende du jobber med din verste fiende om noen måneder. Så vi

må forsøke så godt vi kan å skape et godt arbeidsmiljø og fokusere på vår viktigste oppgave: Flysikkerheten.

Min påstand er at det er få som vet hva resultatet blir. Og det er fagforeningene og ledelsen i et samarbeid som kommer frem til en løsning. Nå jobber ledelsen på spreng for å skaffe mer jobb til Norge, men de fleste vil nok dessverre få forandringer i hverdagen på en eller annen måte. Har vi ting på hjertet, ta det tjenestevei, via din tillitsvalgt, verneombud eller nærmeste leder. Våre tillitsvalgte i NFO kan det



også bli litt hett for, så om vi prøver å ringe til dem innenfor vanlig kontortid og ikke for sent på kvelden eller i helgen, setter de nok pris på det. Så igjen, bruk din nærmeste tillitsvalgte, han er valgt for å hjelpe deg.

Jeg som verneombud skal også gjøre så godt jeg kan. Skal vi skyldes på noen, tør jeg påstå at det var politikerne som slapp egget - og nå har det dessverre knust.

*Vennlig hilsen Andreas Sundt
SAS Line maintenance Norge*



Endelig nye arbeidstrapper



Ja, her ser dere prototypen på en trapp fra Braathens i Stavanger. Firmaet som lager disse trappene leverer blant annet til vårt søsterselskap med base i Stavanger.

Trappen er stor og fin og relativt lett å trille. Trappen er laget i aluminium, med en smart finesse for å kunne tilpasses alle fly fra B737 til A320. Når den brukes på A321, sveiver man bare opp et ekstra trappetrinn. Jeg brukte den på Tailcone release her en natt, og det var mye lettere å stå og jobbe her med den nye trappen. Man føler seg tryggere med en stor, fin plattform å stå på. Det vil komme flere slike trapper hvis responsen er god. Jeg er i alle fall veldig fornøyd med den. Endelig har vi fått en trapp det går an å gå i med verktøykassen, uten å måtte balansere.

*Hilsen Andreas Sundt
Verneombud*

DC-9 i pensjon, etter 35 år i trofast tjeneste for SAS



Nærmere 1000 gjester og ansatte var møtt frem til markering av pensjoneringen av DC-9 i SAS.

6. januar gikk den siste ordinære ruteavgangen med DC-9 i Norge. SK2388 fra Kristiansand til Oslo. Dette avsluttet en 35 år lang karriere med DC-9 i SAS. En trofast og pålitelig sliter i alle disse årene. Over 3 millioner flytimer og fem millioner vedlikeholdstimer har nieren logget. På det meste hadde SAS 60 fly av denne typen. DC-9 var selve ryggraden i SAS sitt rutesystem. Ryggraden har den også vært for SAS sitt tunge vedlikehold, som ble utført på Fornebu og senere Gardermoen. Det er få, om noen, som kjente og kunne DC-9 så godt som SAS Heavy Maintenance på Fornebu. Fly som andre flyselskap hadde gitt opp å få orden på, ble av Douglas anbefalt å sendes til SAS for reparasjon. Det endte alltid lykkelig.

DC-9 har vært en ekte money maker. Flyene ble i begynnelsen kjøpt for 4 millioner US\$, og fases i dag ut med en prislapp på 8 millioner US\$. I begynnelsen startet man opp med et vedlikeholdsprogram hvor flyet skulle heloverhales (D-sjekk) hver 4000. flytime. På slutten var dette økt til D-sjekk hver 12000. flytime. SAS opererte med tre forskjellige utgaver

av DC-9: DC-9-21, DC-9-33 og DC-9-41. -21 var en spesial SAS bestilling som ble gjort for å benyttes på Nord Norge rutene. Det var omtrent bare SAS som brukte denne typen. -33 var den vanligste versjonen på verdensbasis, og i SAS ble disse bygget som fraktere med stor fraktedør. -41 var den lengste versjonen som også holdt ut lengst i SAS sin tjeneste.

SAS mistet to fly i perioden, begge i Norge. Ingen personer ble varig skadet i noen av ulykkene. I 1973 gikk LN-RLM utfor rullebanen på Fornebu etter å ha fått stall warning under avgang. Det husker **INFO** redaktøren godt. Han satt hjemme og hørte at det gikk galt. Like etter ringte telefonen til opphavet, som var med i SAS sitt crash-team. Vi rakk å se flyet ligge på



Jan Stormo hadde gleden av å motta den første DC-9 som landet på Fornebu. Her mottar han den siste SAS DC-9 i ordinær rutetrafikk som landet på Gardermoen.



Svinging av kompass ved Bobla på gamle Fornebu.



Testkjøring etter motorskift.

isen før det sank. En mann kom tørr-skodd fra denne ulykken. En kollega som satt ved nødutgangen spratt ut og jumpet i land før flyet ble fylt med vann. De andre ble bedt om å bli sittende. De som var med husker sikker ertesuppa som ble servert fra SAS Catering. Flere slet med den i dagesvis.

SE-DAT havarerte under landing på Værnes. Flyet ble så sterkt skadet at det måtte fraktes sjøveien til Oslo. Vi hadde mye jobb med dette flyet før det ble seilingsklart. Forsmedelig for en DC-9 å måtte kjøre båt.

16. januar var det en offisiell markering hos teknisk på Gardermoen med taler og inviterte gjester. Flere hundre hadde funnet veien for å markere DC-9`rens pensjonsavgang. Spesielt hyggelig var det å se at så mange pensjonister var til stede. Planen var at man skulle male den siste nieren i den gamle SAS logoen med dragehode, og så fly den

på ordinære ruter de siste to månedene. Dessverre ville ikke markedsavdelingen være med å betale noe av kostnadene. Teknisk ville sponse maling og folk. Synd at ikke dette lot seg gjennomføre. Det hadde garantert blitt lagt merke til og hadde vært god SAS reklame.

I dag står åtte av DC-9`erne parkert og venter på at leasingperioden skal gå ut. Vi på teknisk har mer enn nok å gjøre med å klargjøre flyene. Hver gang et



Teknisk direktør Syver Leivestad kan se tilbake på vel utførte 5 millioner arbeidstimer på DC-9.

fly er klart til levering, finner leasing-selskapet en ny feil. De ønsker ikke å ta tilbake flyene, da de ikke har fått noen nye leietagere. Alt vedlikehold de kan få gjort på SAS sin regning er penger i kassa for dem. Dette har kostet SAS flere titalls millioner. Her må SAS ha bommet totalt da de inngikk leasingavtalen. Hvis alt går etter planen skal den siste DC-9`eren være levert tilbake i løpet av høsten. Det har jeg liten tro på. I alle fall ikke hvis vi må heloverhale maskinene før levering, slik vi gjør det i praksis i dag.

Knut Grønskar



DC-9ere på rekke og rad, venter på tilbakelevering til leasingselskapet. Foto: Alf Peelen.

Bygg nytt!

Ta kontakt med oss for en hyggelig boligprat. Skaff deg også vår boligkatalog med mange spennende boligtyper.

TOMTER

Byggeklare eneboligtomter på Eltonåsen.
Størrelse fra 580m². **Pris fra kr 340 000,-**

Ring oss i dag! **63 92 79 00.**

BoligPartner



Ja, jeg vil gjerne ha boligkatalogen tilsendt!

Navn:

Adresse:

Postnr. Sted

Tlf. priv. Tlf. arb.

Gardermovn. 5 - 2050 Jessheim - e-post: brittg@boligpartner.no

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

Stuerne overtar pre-departure check, iskontroll, fueling, security-check og push/com.



KR sine nye biler til is-kontroll.

Det har lenge vært et ønske fra SAS ledelsen at disse arbeidsoppgavene skulle overføres fra teknisk til stuerne. Dette var et av prosjektene i SAS sitt forrige tiltaksprogram. I hele tre år har man vurdert alle sider ved en slik overføring, inkludert et halvt års testperiode. Gruppen var bredt sammensatt med representanter fra teknisk, stasjon og alle impliserte fagforeninger, pluss tre nøytrale innleide konsulenter. Konklusjonen etter tre års arbeid var at det ikke var noe å spare på å overføre disse oppgavene fra teknisk til stasjonen. Det ble derfor besluttet at teknisk fortsatt skulle utføre disse oppgavene. Case closed.

Overraskelsen var stor da toppledelsen på tross av arbeidsgruppens innstilling et halv år senere forlangte at disse oppgavene skulle tilhøre stasjonen. Det var ikke snakk om hvem som kunne gjøre oppgaven billigst, de skulle bare overføres. Personlig tror jeg grunnen til denne merkelige beslutningen ligger i at stasjonsledelsen gikk bort og bestilte spesialbygde biler og annet utstyr for diverse antall millioner kroner, før arbeidsgruppens innstilling forelå. Når det så ble besluttet at disse oppgavene fremdeles skulle ligge i teknisk, ville stasjonsledelsen brenne inne med bestilt spesialutstyr, inkludert flere titalls kliss nye spesialbygde biler til iskontroll. For å berge eget skinn, og for å kunne forsvare investeringene

sine, har stasjonsledelsen lobbet SAS ledelsen i Stockholm til å slå kontra i dette spørsmålet. Det er ikke økonomi, men personlige interesser, som har blitt utslagsgivende. Hva som nå skjer videre i denne saken er usikkert. Kanskje løsningen blir at teknisk kjøper utstyret fra stasjonen, skjønt vi trenger det jo ikke. Vi har det utstyret som behøves.

Det vi nå ser er en suboptimalisering hvor man kjøper inn nytt utstyr i en avdeling, mens en annen avdeling i samme firmaet allerede har det utstyret som trengs. Noen vil kalle slikt sløsing. Resultatet blir vel at man må sparke ut enda flere folk, for å nå sparemålene. Ytterligere kostnader løper på i forbindelse med opplæring. Hver stuer må på en ukes kurs for å bli godkjent for å utføre disse oppgavene. Lasteformann vil få ansvaret for fuellingen. Han får kun lov til å fylle fuel og skrive fueling order. Han får ikke lov til å defuele eller kjøre fuel fra en tank over i en annen. Da må det tilkalles en tekniker. Etter Gottröra ble det standard prosedyre å kjøre kald fuel fra vingetankene inn i sentertank, for så å fylle varm fuel fra tankanlegget inn i vingetankene. Dette er en effektiv metode til å forhindre clear ice. Mange av oss teknikere gjør det enda. Push-back sjåføren skal gjøre Pre Departure Check, issjekk, security sjekk og ha kommunikasjon under oppstart. For å bli godkjent til å gjøre clear ice-sjekk kreves i tillegg til kurset

en et år lang praksisperiode. Med den gjennomtrekken det er blant stuer, hvor halve arbeidsstokken jobber deltid og den andre halvparten er vikarer, samt et sykefravær oppe i 25%, blir dette sikkert en suksess... Sykefraværet på teknisk lå i fjor på 3,4%.

For en pilot begynner dette å bli vanskelig. Om sommeren kan man ikke se forskjell på hvem som er stuer og hvem som er teknikere, da arbeidstøyet er helt likt. Om vinteren er det eneste som skiller teknikere og stuer en orange stripe på ytterjakken. Under testperioden, som ble kjørt i det forrige tiltaksprogrammet, måtte vi ut og hente ut stuer av avionic compartment to ganger. Pilotene trodde selvfølgelig at det var teknikere som hang i luren og ba dem om å gå inn i avionic og resette computorene. Alle mente det godt, men akk så galt. Det kan være klokt å ha en tekniker tilstede under push og oppstart. Det er ofte da feilmeldingene i cockpit dukker opp.

Jeg er sikker på at slike informasjonen ble silt bort, før Marie Ehrling tok beslutningen om overføring av oppgavene fra teknisk til stasjon. Når det gjelder securitysjekken som kom etter 11. september, så er det til vurdering i Quality Department om stuerne kan overta den. Det er noe her om at du må tilhøre en JAR 145 organisasjon å inneha cat A approval.

Knut Grønskar



En av teknisk sine biler til is-kontroll.

Be til GUD mens du kan. For folk vil prise seg lykkelig, når de ser teknisk.



Er dette realiteten i tiltaksprogrammet til SAS? Er det meningen at teknisk avd. skal mest mulig bort fra rampen, og alt skal skje om natten?

Sett fra min side vil dette være en betydelig forverring av arbeidssituasjonen, ettersom det blir vanskelig å sysselsette meg på dagtid. En arbeidsgiver bør følge lover og regler, og ikke minst sørge for at alle kan føre et tilnærmet normalt familieliv til tross for at vi jobber skift. Jeg har snakket med verneombudet i Sverige der de har skiftplaner som kun har 12 timers vakter. Folkene som jobbet der var veldig fornøyde i starten (Laaaang Friii???). Nå er det store problemer, for vi er ikke bygget for slike vakter. Folk ble utilpass, nærtagende, irritable; det fungerte dårlig på det sosiale planet. Mange pendlet lange veier.

Det dette forteller meg, er at på lengre sikt er ikke lange vakter tingen. Diverse forskning på dette området taler sitt klare språk. En klok leder i Merkantildata sa: Hvis du har problemer hjemme, bør du rydde opp der for å kunne yte maksimalt på

jobben. Man kan ikke ha fokus på hjemmet når man sjekker en låsing eller sjekker for sprekker ol. Og av den grunn bør alle tilstrebe at maks. lengde på vaktene er 8-9 timer. Ved 12 timers vakter er det strengt forbudt å jobbe overtid. Dette er noe som ledelsen bør fokusere på; ønsker folk lange vakter bør man se på arbeidsbelastningen. Er det god tid mellom flyene??

Jeg for min del jobber 10 timer på dag og ettermiddag, og 12 timer i helgen. På dagtid er det med nød og neppe at jeg rekker å kjøre guttene mine på fritidsaktiviteter - så er det kveldsmat og i seng med dem. På kveldsvakten er jeg hjemme etter kl.01.00 og kan sove maksimalt 6 timer, hvis jeg ønsker å se guttene. På natten kan jeg kjøre/følge dem til skolen når jeg kommer hjem, hvis jeg da ikke sto litt over kl.07.00 for å få flyet ferdig. Ved 12 timer er det kun å jobbe, sove og spise. Jeg er også så heldig at jeg som verneombud blir kalt inn på møter mellom kl. 10.00-13.00 på min fritid. Dette er jo overtid, men hele dagen er ødelagt, og den blir oppstykket og minner litt om følgende ved splittvakter. Nå er det min egen

"feil" at jeg bor så langt unna. 6,4 mil. Når tunnelen kommer blir det ca. 4 mil (30 min.) på jobb, noe jeg gleder meg til. Nå er veien over Skjerva fin med rev, hare, rådyr, grevling og elg. Kun en vinter til.

Nå regner jeg med at SAS, som er en stor og seriøs arbeidsgiver, har HMS og Human Factor høyt oppe på timeplanen. Det eneste av flyteknisk vedlikehold som skjer på dagtid vil være i dokka. Det må så klart være noen igjen til det som blir rapportert inn av flygerne. Hva kan jeg gjøre i dokka? Med et lodde- og klemmekurs kan jeg i teorien gjøre det meste, ta forkontroll, etterkontroll og skru i mellomtiden der det ikke er 100 % kontroll. Dette kan kalles 100 % utnyttelse av min arbeidskraft. Den samme nytten føler jeg at jeg gjør når jeg arbeider ute på line. Det å spasere rundt flyet kan hver en "idiot" gjøre, mener mange. Men hva skjer; jo vi finner feil som flyet ikke kan gå videre. For eksempel: Fuellekkasje, hydraullekkasje, skalket hjul, bulker eller riper i flyet etter påkjørsel og lignende. Vi har gått rundt flyene mange ganger og

foretatt en masse forskjellige komponent-skifter, fått forskjellige kurs fra man var lærling, fagarbeider og til slutt som ferdig tekniker.

Ledelsen i SAS hadde et flysikkerhetsseminar på Gardermoen for journalister, og forklarte dem hva SAS gjør. Jeg fikk dessverre ikke deltatt, og har heller ikke sett agendaen. Jeg leste at vi er 900 flyteknikere i SAS, og at selv den minste feil blir registrert etter hver flight. Hva er flysikkerhet? Jo, det er at teknikere går rundt flyet og på bakgrunn av sin erfaring ser forskjellige feil. Så når flyselskapene velger bort teknikeren fra flyet, må de foreta en drastisk omlegging av vedlikeholdsrutinene for å opprettholde sin standard. Nå kan som sagt disse flyselskapene bare si at vi senker flysikkerheten ned på et akseptabelt nivå, og at vi følger myndighetenes krav. Hva skjer i flyverdenen egentlig? Sjekkingintervaller økes, det virker som om de store sjekkene forsvinner og mer av den tekniske jobben skal gjøres/oppdages på Ramp/Line. Jeg trodde det var bedre å la et fly ligge litt lenger og få plukket vekk mest mulige feil, før det blir satt ut i trafikk.

Jeg må jo ikke glemme flyverne som oppdager snag under flygningen. Nå vet jeg om flyselskaper som kun har snag på flyet inn til Base, for der er det flyteknisk kompetanse, og disse deilige flyene får kun feil inn til Base, noe jeg tror flyfabrikken har sørget for. (Eller er det de gule post-it lappene?).

7. mai er muligens en helligdag for noen. Da kom Fokker 50 til Nord-Norge, og den var vedlikeholdsfri. Det har vel muligens aldri vært så mye overtid på enkeltpersoner i teknisk som da, før vi fikk utdannet noen flere på flytypen. Vi skal vel også prise oss lykkelige over at vi ikke er med på kjøp av fly, for det ville nok føre til at vi fikk mindre jobb. Vi har for eksempel stolene i cabin, masse deilig plastikk, fantastisk. Og en annen ting, kan et vedlikeholds fritt fly fly?

Nå må nok alle bidra med sin fantasi med hensyn til hva vi skal gjøre i fremtidens flyverden, en tanke er å dra over til US, der flyteknikeren har årslønner på 71.000 USD i selskaper, som etter det finansgutta sier, går dårlig. Nå har ikke jeg sjekket hvor mange flyteknikere, piloter, cabincrew, og adm. disse selskapene har pr. fly. Skal vi sammenligne SAS med BA, Delta og lignende er det imidlertid ikke dumt og se hvor mange ansatte de har pr. fly.

På AEI's årlige konferanse, som i år ble avholdt i Athen, ble det holdt et foredrag av professor Lainos om flysikkerhet. Det jeg med flere synes var fint, var at han ved hjelp av statistikk fikk frem at presset på flyteknikere har økt dramatisk, og at flysikkerheten er satt på en hard prøve. Det som også kan leses mellom linjene, er hvor skal vi plassere human factor i dette, med hensyn til mer nattarbeid og større press på økt

effektivitet. All forskning viser jo at de største muligheter for feil kan skje på natten i de tidlige morgentimer (det er før kl.06.00).

Overtid blir det nå mindre av. Jeg kan jo presisere at maks. overtid er 39 timer pr. mnd, 331 timer pr. år, og at fagforeningen må søkes om økning til 54 timer pr. mnd., samt 431 timer som er *maksimum pr. år*. Vi har selv også et ansvar for dette. Selv jeg som verneombud kan ikke sette meg over arbeidsmiljøloven. (Jeg skal jo forsøke å overholde den. Jeg skal heller ikke forfølge mine medarbeidere, men melde i fra og forklare når det er spørsmål.) Så til dere der ute, oppfør dere pent, tenk på klokka når den passerer den **16. timen. Er du forsikret** om du faller ned og blir invalid? En leder som eventuelt godtar dette er heller ikke uskyldig. For det første spørsmålet blir; når begynte du arbeidsdagen, og har du mye overtid?

Jeg lurte også på hvordan security check skal kunne utføres uten å åpne dørene til hjulbrønnene. (Var du der da flyet landet, og fulgte du med under hele oppholdet?). ER DET NOE MAN LURER PÅ, SLÅ OPP I MOM OG TOM. Fokuser på flysikkerheten.

Det jeg håper ledelsen gjør i disse ulvetider, er å ta sine medarbeidere på alvor og skape et godt samarbeidsklima. Den stå-på-holdningen som er kan fort rives ned, og da vil det dessverre ikke bli så smidig lenger. Det



vil ta lang tid å bygge den opp igjen. Folkene mister motet og arbeidsgløden, og sykefraværet kan øke. Vi skal vel også være stolte av vårt lave sykefravær i dag, kun pilotene ligger 0,2 % lavere.

Er det noe du lurer på, kan du spørre ditt verneombud og ikke minst snakke med ledelsen. Si ting som det er. Det er viktig, da alle trenger en sparringspartner.

Tålmodighetsprøve nr. 1?

Nå er jeg ferdig i kleskomiteen. NFO's styre vil ikke ha dette hengende på seg lenger, da det er for liten fremdrift. Det var med stor humor jeg leste årsmøterefaratet til Braathens: "Vi har nok gått og skjelet til SAS, som har fått noen praktiske arbeidsklær med svært høy kvalitet". Jeg har forsøkt så godt jeg kan, bruker det eminente tøyet, og fryser av meg det ene og det andre. Fra første stund (april 2001) har jeg sagt at vi fryser, og det ble lovet klart før

vinteren. Det neste var oktober, og endelig dato ble satt til begynnelsen av desember. Men i skrivende stund er vi i januar, og klærne, ca 200, ligger på lager. Det er dessverre for lite, så vi må i første omgang begrense utdelingen til Gardermoen og nord for Trondheim. Jeg fant også ut at ved å dra goretex-buksen utenpå arbeidsbuksen med stillongs under, holder jeg meg rimelig varm på lår og rumpe. Det kommer også en topplue. Jeg har dessverre ikke greid å få dem til å forstå at vi ønsker en skikkelig fjell-lue som også varmer kinnene.

Vi skal jo ikke glemme at SAS har brukt mye penger på disse klærne, og at en goretexjakken koster 2.000 kroner. Og med det nye innerforet kan det virke som om den blir god og varm. Jeg mangler imidlertid tilbake-meldinger. De kommer også til å lage jakken med større ermer og forsøker å lage en bedre løsning på refleksstoffet,

som blir veldig skittent. Det har også blitt påpekt at det er kostbart, men da kan ikke jeg skjønne at jeg på line-maintenance må gå halvmøkkete på jobben, mens vi ser diverse "rene jakker" på vei hjem og på super'n. Plasser ut jakker på buret til utlån for de med midlertidige behov. Det virker imidlertid som om de er mer på gli nå, etter at de tok seg en tur ut på linjennettet og snakket med sine medarbeidere om klesproblematikken.

Så folkens; si i fra til din nærmeste leder og bruk verneombudet ditt, send ham full av **mail** om problemer som opptar deg, så får vi bringe eventuelle problemer den veien. Det kommer muligens et arbeidstøyseminar der de ansatte kan spørre direkte, og få veiledning på hvordan dette er tenkt brukt.

Vennlig hilsen Andreas Sundt
Koordinerende verneombud
Line maintenance Norge

Noen ord fra NFO-SAS sitt HMS medlem

Etter NFO sitt representantskapsmøte i vinter ble det bestemt at alle lokalavdelinger i NFO skulle bidra med sitt Hovedverneombud til HMS komiteen. Dette er nå godkjent hos FL (NHO). Det vil si at vi nå starter HMS komiteen der vi skal se på felles problemer innen selskapene, og bringe dette inn i et fellesskap. Planen er også at vi skal være oppdatert på Human Factor.

I SAS' Arbeidsmiljøutvalg (AMU) hadde vi et innlegg om skiftarbeid og helse. Foreleser fra NHO var Magnar Kleiven. Dette er et viktig tema i disse tider med mange omveltninger. Her kom det klart frem at skiftarbeid gir høyere risiko for sykdommer som: Hjerte og karsykdommer øker betraktelig (ca 30%). "Lettere" psykiske lidelser (søvnproblemer). Mage/tarmsykdommer. Forplantingsskader (abort/tidlig fødsel/lav fødselsvekt, så kvinner bør gå dagtid under planlegging av, og under selve svangerskapet. Faren er til stede,

så her burde det informeres bedre). De som røyker røyker mer (ca 30%).

Heftet heter IDE BANKEN. Skift og turnusarbeid, hva skjer med oss?

Det kan bestilles fra

Tiden Norsk Forlag AS, Postboks
8813 - Youngstorget, 0028 OSLO
TLF 23327661 FAX 23327698

Forøvrig vil jeg be alle avdelingene om å melde inn navnet på avdelingens hovedverneombud til meg.

EMAIL: andreas.sundt@sas.no

Hilsen Andreas Sundt.
HMS komiteen NFO Sentralstyret



Hvor skal det tunge vedlikeholdet på B737 ligge? På Sola, Gardermoen eller Arlanda?

Etter SAS sitt oppkjøp av Braathens, er jakten nå i full gang for å høste ut synergieffekter. Noe av det man i SAS har sett på, er hva man skal gjøre med den tunge vedlikeholdsbasen på Sola. Ingen i SAS systemet i dag kan matche den kompetansen Sola basen besitter. De har skrudd B737 siden tidenes morgen, mens man i SAS systemet så vidt har begynt å bygge opp slik kompetanse. Det mente NFO avd. SAS og det mente Ørnulf Myrvold, øverste leder for all teknisk virksomhet i SAS. Han hadde allerede planene klare med å fylle opp vedlikeholdskapasiteten på Sola med SAS produksjon. Nå er det ikke alltid at det mest selvfølgelige er det som er lettest å få gjennomført. Under en presentasjon av dette i Teknisk Divisjonsråd, (det høyeste samarbeidsrådet i SAS teknisk), gikk sjefen på en alvorlig mine og fikk seg en skikkelig luftetur. De svenske og danske fagforeningsrepresentantene fant seg ikke i å få tredd en slik løsning nedover hodet. De forlangte prosjektmappa revet i stykker og kastet i søpla.

Resultatet var at prosjektmappen havnet i file 13 og ny prosjektgruppe ble nedsatt; denne gangen med både danske

og svenske fagforeninger representert. Til alt overmål skulle dette ledes av en danske og inngå som en del av Tiltaksprogrammet i SAS teknisk. Her er ikke Braathens representert. Det var spesielt de svenske representantene som var på alerten. Arlanda har tatt mål av seg til å bli det naturlige førstevalget, når SAS skal fatte beslutning om hvor det tunge vedlikeholdet på B737 skal ligge. For danskene spiller det liten rolle om det blir liggende i Norge eller Sverige. På det samme møtet uttrykte de svenske foreningsrepresentantene bekymring over utviklingen i Norge. De var livredde for at NFO ville inngå avtaler i BU-SK prosjektet som kunne legge føringer for svensk innenriks, hvis SAS kjøpte Finnair eller LOT.

På tungt vedlikehold på Gardermoen har man sett det som en selvfølge at når MD80 fases ut, så vil B737 fases inn. Å operere med to tunge vedlikeholdsbasen i SAS, vil ikke gi noen kostnadseffektiv løsning. Å bygge opp tungt vedlikehold på Arlanda blir sett på som det rene vanvidd. På Gardermoen har man alt det man trenger fiks ferdig. Etter oppkjøpet av



Braathens er situasjonen den at man har to fiks ferdige heavy maintenance baser. Er det jobb nok til alle?

NFO avd. SAS har kommet i en vanskelig situasjon. De ønsker å sikre Sola basen og bygge videre på den kompetansen man har der, men ikke på bekostning av arbeidsplassene på Gardermoen. De må også pleie forholdet til de svenske og danske fagforeningene. Dette blir en balansekunst. Det er vel heller ikke særlig realistisk å tro at man kan få svenske fagforeninger med på at man i Norge skal ha to tunge vedlikeholds-baser, mot ingen i Sverige. Dette kommer til å bli den største nøtten som må knekkes. Nøtteknekkeren sitter NFO avd. SAS med. De har litt av en jobb å gjøre ovenfor sine danske og svenske kollegaer. Hvordan Verkstedklubben i SAS stiller seg, vet jeg ikke. De har flesteparten av medlemsmassen sin i tungt vedlikehold på Gardermoen. I dette spillet kan den tekniske ledelsen i Braathens synse og mene hva de vil. De har ikke tilgang til den banen spillet foregår på. La oss håpe at NFO avd. SAS og SAS tekniske ledelse i Norge sammen kan greie å dra i land en fornuftig løsning. De Braathens ansatte kan være glad for at NFO avd. SAS og NFO avd. Braathens' faglige representanter samarbeider så bra. Uten dette hadde de ikke hatt noen som talte deres sak der avgjørelsene fattes.

Knut Grønscar



Vi har hørt at

Kroken på døra for Ansett

5. mars fløy Ansett den aller siste flyvingen i selskapets 66-årige historie. Selskapet startet som et lite privateid busselskap, men ekspanderte raskt til å bli en dominerende aktør i australsk luftfart. Senere utvidet Ansett med flere internasjonale ruter til Asia og USA. Ansett har sloss for livet i en lengre periode og ble kjøpt opp av Air New Zealand. Etter at Air New Zealand også kom i økonomiske vanskeligheter, ga de opp Ansett høsten 2001. Australske myndigheter ville ikke gå inn og redde selskapet. Dermed er det definitivt kroken på døren, og selskapets 16.000 ansatte er uten jobb.

80 av 90 kontrollerte fly hadde feil og mangler

80 av de 90 utenlandske flyene svenske luftfartsmyndigheter kontrollerte i fjor, hadde en eller flere mangler. Dette er oppsiktsvekkende dårlig. I Sverige har man spesialutdannet to inspektører som kun steller med kontroll av utenlandske fly. Dette er i tråd med EU's direktiver. Feilene som ble oppdaget var alt fra punkterte hjul og blokkerte nødutganger - til feil i dokumentasjon og last. Både de aktuelle flyselskapene og deres hjemlige luftfartstilsyn ble varslet.



Ryan Air sin tekniske base i Dublin. Foto: Knut Mørch.

120 milliarder i statsstøtte til amerikanske flyselskaper hittil i år

Bushadministrasjonen fikk i fjor Kongressen med seg til å bevilge et beløp tilsvarende hele 120 milliarder norske kroner i støtte til amerikanske flyselskaper. Begrunnelsen for dette var terrorangrepet den 11. september. Nå anklager europeiske flyselskaper de amerikanske for å ha brukt statsstøtten til å dumpe prisene på Nord-Atlanteren. Nå frykter verdens flyselskaper at amerikanske myndigheter vil gi ytterligere 100 milliarder i støtte. I tillegg har den amerikanske stat garantert for flyselskapenes ansvarsforsikringer.

Ingen oppsigelser i Lufthansa

Lufthansa og fagforeningene har for-

handlet seg frem til en avtale som garanterer for de ansattes ansettelsesforhold frem til 1. september 2002. Forhandlingene førte til enighet om en rekke tiltak deriblant; ansettelsestopp, tvungen uttak av restferie, færre ekstra flytimer for cockpit og cabin. I tillegg er alle blitt enige om lønnsfrys frem til 1. oktober. Lønnsøkningen til pilotene på 19% er utsatt fra 1. februar til 1. september.

Olympic neste selskap i konkurs

Greske Olympic Airways har kurs mot skifteretten. Olympic kan bli det tredje store flyselskapet i Europa som går overende i løpet av 6 måneder. Gjeldsbyrden i selskapet er enorm. Dette på tross av rekordstor statlig kapitalinnsprøytning på 90 tallet. Selskapet har ikke klart å effektivisere seg eller å få bygget opp noen effektiv drift. Olympic trenger ytterligere 8 milliarder NOK for å klare seg. EU sier at de overhodet ikke vil tillate en ny statelig kapitalinnsprøytning i Olympic. Undersøkelser som er gjort viser at Olympic ikke har fulgt de pålegg EU ga selskapet som en forutsetning for statsstøtte i 1998. EU føler seg holdt for narr. Det er sogar snakk om at selskapet må tilbakebetale deler av støtten som ble gitt den gang.

10 milliarder i statsstøttetil Malaysian Airlines

Myndighetene i Malaysia har bevilget et beløp tilsvarende 10 milliarder NOK, i et forsøk på å redde Malaysian Airlines fra konkurs. Pengene skal brukes



til å nedbetale dyre lån i japanske yen, samt finansiere en utskifting av flyflåten Noe av beløpet skal brukes til å betale tre nye B747-400 og to nye B777. Selskapet håper med dette at det kan produsere overskudd i år 2003/2004.

Ikke skatt på bonusreiser i USA

Bonuspoeng opptjent i forbindelse med flyreiser hos arbeidsgiver skal være skattefrie. Det har skatte-myndighetene i USA bestemt. Bare i de tilfeller hvor bonuspoeng blir vekslet inn i hard valuta, vil det bli avkrevet skatt som av inntekt. I Skandinavia skal det som kjent skattes av bonusreiser, hvis du oppgir de på selvangivelsen.

British Midland kutter ruter på USA

SAS/Lufthansa-eide British Midland legger ned sine ruter mellom Manchester og Chicago / Washington. Selskapet forsøker å få leiet ut sine tre Airbus A330. Pr. i dag flyr Bmi med to A330 på USA. Den tredje var på utlån til SAS, men er levert tilbake. En fjerde A330 overtas til sommeren.

EU ønsker miljøavgift på flybensin

EU's transport og miljøministre var enstemmige i ønsket om å legge miljøavgifter på flybensin. Den nåværende avgiftsfriheten gir flyene en konkurransefordel i forhold til andre transportmidler. Avgiftsfriheten hevdes å virke lite motiverende på flymotorfabrikantene til å komme opp med bedre og mer økonomiske flymotorer.



Sabena blir SN Brussels Airlines

I asken etter Sabena, via stråselskapet Delta Air Transport, oppstår nå nye SN Brussel Airlines. Selskapet vil få en logo nærmest identisk med Sabena's gamle. Selskapet vil inngå i Qualiflyer Group. Det nye selskapet vil satse på forretningsreisende med ruter til 32 europeiske byer. Fra april vil selskapet gjenoppta en rekke av Sabenas ruter til Afrika. SN flyr i dag med 32 Avro RJ85/100 og 146. I tillegg vil selskapet overta 10 av Sabenas langdistansefly, henholdsvis Airbus A330 og 340. SN Brussel Airlines har ført forhandlinger med Richard Branson og Virgin Express om en fremtidig fusjon. Dette har nå strandet og er ikke lenger aktuelt.

Første flight for Airbus A340-500

4. mars gikk prøveturen på den nye Airbus A340-500 av stabelen. Turen varte i nærmere seks timer. A340-500 er 6,5 meter kortere enn -600. Flyet har en rekkevidde på 15.800 km. A340-500 vil bli satt i ordinær trafikk mot slutten av året.

Braathens trekker tilbake oppsigelser av flyteknikere

At tingene forandrer seg fort i luftfarten er sikkert. Nå har Braathens måttet trekke tilbake oppsigelsene av seks flyteknikere på Gardermoen. Selskapet har rett og slett funnet ut at de har bruk for dem. Overraskende var det at flere av de som fikk tilbudet om å komme

tilbake til Braathens, takket nei. De hadde skaffet seg jobb andre steder og ønsket seg ikke tilbake til Braathens. Alle oppsagte flyteknikere i Braathens har gått til sivile søksmål mot selskapet.

Swissair og Crossair blir Swiss Air Lines

Nylig kunne toppsjefen i Crossair, Andre Dose, offentliggjøre at Crossair pluss restene av Swissair blir slått sammen til et selskap. Det nye selskapet har fått navnet Swiss Air Lines (SAR). Selskapets fly skal males hvite med ett rødt kors i halen og navnet Swiss i stor røde bokstaver på skroget. De første flyene står allerede nymalte og klare på flyplassen i Zürich. Det nye selskapet vil få en flyflåte på 128 maskiner. Herav 26 A320 (ned fra 41 SR) og 26 mellomdistansefly (ned fra 35 SR). Swiss vil få et rutenett med 6 destinasjoner i Asia, 14 i Afrika, 3 i Sør-Amerika og 17 i Nord-Amerika. I tillegg vil selskapet ha et godt utbygget rutenett på Europa. Statlige og regionale investorer har greid å reise nær 15 milliarder NOK for å stable selskapet på bena. Selskapet er på jakt etter en alliansepartner.

Merrill Lych oppgraderer luftfarten

Det anerkjente meglerhuset Merrill Lynch tror at samlet inntjening for flyselskapene vil bli fem ganger så høy i år, en hva antagelsene var i fjor høst.

Icelandair's missed approach Gardermoen 22. januar

Det var en del avisskriving rundt en noe spesiell "go around" med Icelandair's rute FI-315 den 22. januar i år. Folk om bord syntes de hadde hatt en nær døden opplevelse. Når man leser rapporten fra hendelsen, så er en slik beskrivelse forståelig. Flyet ble rettet opp 321 fot over bakken med +3,58 G indikert. Flyet, en B757, var på vei fra Keflavik til Gardermoen. Alt gikk greit inntil man skulle lande på Gardermoen. Flyet hadde 75 passasjerer og en besetning på 7, da det ble klarert inn til en ILS landing på bane 01 Left på Gardermoen. Det spesielle denne dagen var at det blåste en 40 knots sterk medvind på finalen til 01L. Det ble byttet rullebane fra 01 Right til 01 Left, noe som gjorde at interceptvinkelen til ILS'en ble 90 grader. Herfra sakser vi fra rapporten:

The Commander doubted that the Auto Pilot (AP) in AUTO mode could capture the Glide Slope (GS), he therefore disconnected both AP's and the Autothrottle (AT) with the thumb-switches in order to manually capture the GS from above. Shortly after the commander informed the first officer that raw data information on his ADI and HSI were lost. He therefore reduced the rate of descent. The raw data signals on his panel came in and dissappeared again. At this time the Commander considered the flight to be unstabelized and that a safe landing not could be made. He therefore announced and initiated a Go-Around (GA).

The GA was initiated with GA thrust by auto GA mode, flaps 20 degrees. When a positive rate of climb was reached, the landing gear was retracted. SOP calls for GA altitude to be set on Mode Control Panel (MCP), when stabilized on GP in the approach. As the aircraft was never stabilized on GP, 2 500 ft was on MCP. Altitude capture occurred almost immediately, causing throttles to retard to idel as existing speed was higher than the speed selected on the MCP. The Flight Director (FD) commanded level off at 2 500 ft. Flaps 20 was maintained

during the GA. The aircraft had in the meantime climbed to a higher altitude (Digital Flight Data Recorder showed 3 735 ft). The FD pitch bar therefore comanded max pitch down to get the aircraft down to 2 500 ft. The first officer called for "bug up" (to set the flap manouvering speed) and to set the airspeed on the air speed indicator. The Commander pushed on Flight Level Change Switch (FLCH) button to break the altitude lock-on. At this time the speed was dropping and the Commander pushed the flight controls aggressively forward. (DFDR = - 0,6 G), wich with the combined effect of idel thrust changed the aircraft attitude to severe nose down attitude. (DFDR max pitch angel = - 49 degrees). The aircraft started a rapid descent. The commander pulled back at the controls, disengaged the A/T again with the thumbswitch and manually put the throttles full forward. The first officer, who at this time became concerned about the manoeuvring of the aircraft, simultaneously pulled hard back on the controls.

The decent was arrested at an altitude above ground at 321 ft, with a positive max G of 3,58. The aircraft now entered a steep climb (DFDR max pitch angel + 37 degrees) with full

engine thrust. Again abrupt flight control inputs was made when the aircraft was levelled off at 4 000 ft. The speed limit for flap 20 was exceeded. The incident from start of GA until established at 4 000 ft lasted approx. 3 minutes.

Flyet landet greit på det neste forsøket, bortsett fra at kapteinens ADI og HSI informasjonen forsvant igjen - og first officer tok over og landet flyet trygt. Vidre sakser vi:

The Commander was not aware of the fact that the aircraft could have been overstressed. The flight continued to Stockholm airport Arlanda and later on to Iceland. The flights were uneventful and all systems worked normally.

The aircraft, TF-FIO, continued operating until 25th of January when a C-check was started on the aircraft. The aircraft was released on the 7th of February, and was flying on scheduled flights until 13th of March when the Boeing Company recommended further inspections after valuating the incident's data from the DFDR.



Avgas der du *lander*

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

1. Rakkestad Lufthavn
Tlf.: 69 22 60 00
Fax: 69 23 32 43
2. Kjeller v/Aeromech
Tlf.: 63 81 09 80
Fax: 63 81 94 90
3. OSL-RGA v/Hangar2
Tlf.: 64 82 02 00
Mob.: 91 38 42 05
4. Hamar v/Molstad
Tlf.: 62 52 21 90
Mob.: 94 37 54 55
5. Torp
Tlf.: 33 47 01 90
Fax: 33 47 02 99
6. Skien
Tlf.: 35 54 52 50
Fax: 35 54 54 63
7. Sola
Tlf.: 51 64 79 99
Fax: 51 64 79 90
8. Haugesund
Tlf.: 52 84 04 70
Fax: 52 84 04 22
9. Flesland
Tlf.: 55 99 81 44
Fax: 55 22 64 90

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

10. Starmoen
Tlf.: 62 41 67 89
Fax: 62 41 28 85
11. Eggemoen
Tlf.: 32 12 83 69
12. Leirin
Tlf.: 61 36 43 00
Fax: 61 36 43 01
13. Dagali
Tlf.: 32 09 51 02
Fax: 32 09 38 80
14. Stord
Tlf.: 53 40 34 12
15. Sandane
Tlf.: 57 86 94 25
16. Florø
Tlf.: 57 74 17 61
Fax: 57 74 36 80

Ta kontakt ved behov for
åpningstider og betingelser



 **STATOIL**

Statoil MAR FLY

4035 Stavanger

Tlf.: 51 99 97 65

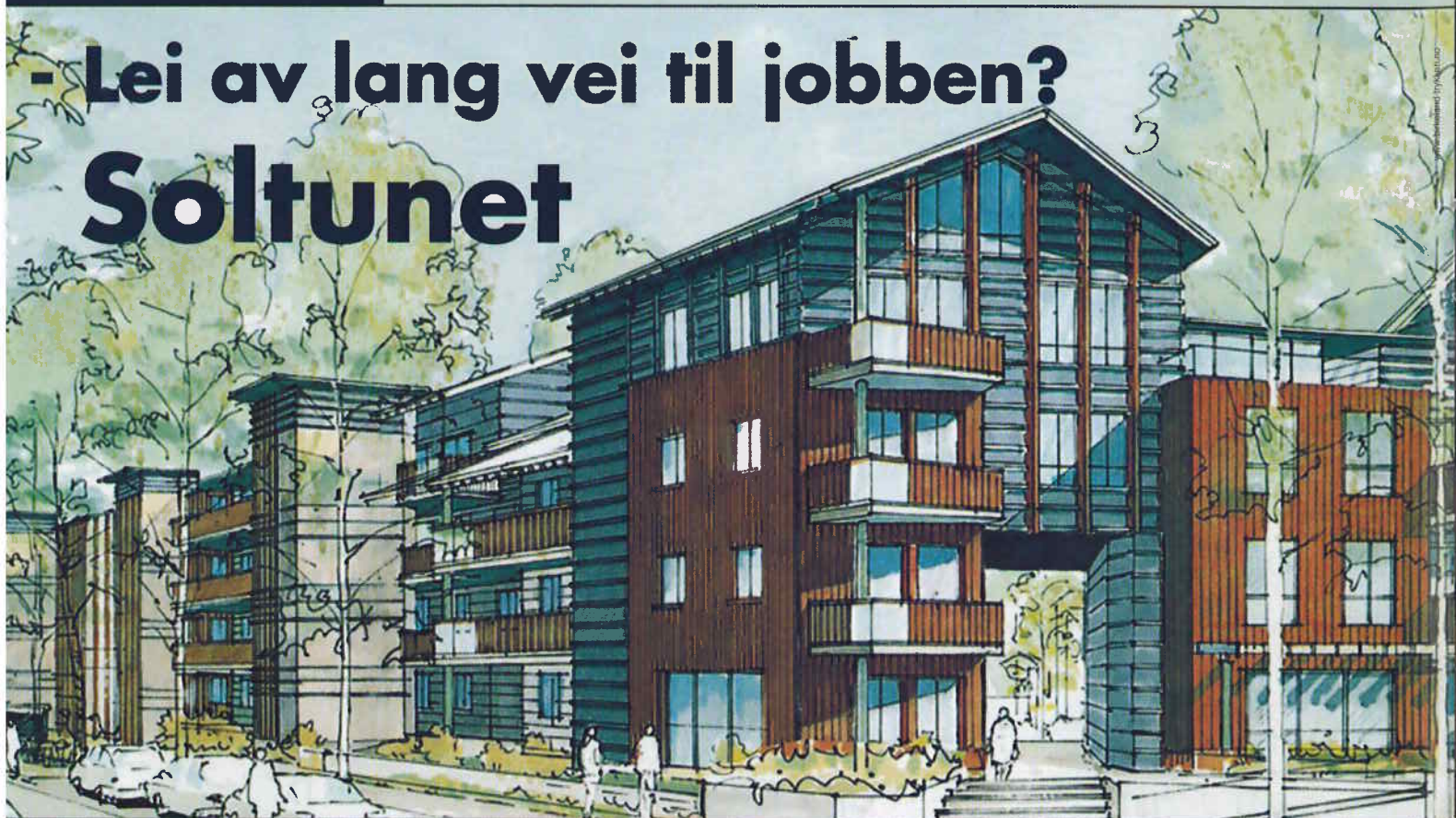
Fax: 51 99 65 61

Ta.kontakt for flykredittkort og nøkler.

Det du trenger - når du trenger det

- 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 grønntarealer vil skape et tun med hyggelige og solfylte møteplasser, park, lekeplasser og bilfrie arealer.

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

Salg ved



Gjensidige NOR
Prosjektmegling

Tlf.: 63 98 65 46/50

V/Jorun Karlsen