

Innhold: se siste side.

Flymekanikerens ansvar og status

I «Kunngjøring fra Luftfartsdirektoratet» av 8. august 1964 kan en lese følgende: «En autorisert mekaniker er en person som Luftfartsdirektoratet har godkjent til et viktig arbeid, nemlig å vurdere luftdyktighet. Dette krever ikke bare kunnskaper, men også karakteregenskaper slik som påpasselighet, ansvarsfølelse og nøyaktighet.»

En autorisert flymekaniker er en høyt kvalifisert fagmann, han har lang erfaring og en grundig teoretisk og praktisk utdanning. For oss som flyr har mekanikerens kompetanse alltid vært en selvfølge.

Hittil har den mekaniker som har inspisert flyet skrevet under på at inspeksjon er foretatt i henhold til forskriftene, og at flyet er luftdyktig.

I dag vurderer Luftfartsdirektoratet om retten til å vurdere luftdyktighet skal fratras den autoriserte mekaniker og overføres til det enkelte selskap.

Ved en slik ordning vil selvsagt ekspertisen fortsatt være til stede, men vi som flyr vil ikke lenger ha den direkte kontakt og det samarbeid vi idag har med den mekaniker som godkjenner flyet, et samarbeid som etter min mening er av avgjørende betydning for en sikker og effektiv trafikkavvikling.

Men saken har flere sider. Personlig er jeg ikke i tvil om at en manns ansvarsfølelse er en uvurderlig ressurs, og nettopp denne ansvarsfølelsen er grunnlaget for den tillit vi flygere har til en mekanikers ord. Den dagen myndighetene tar ansvarsretten fra mekanikerne rokker de ved denne ansvarsfølelsen og legger grunnlaget for senket kvalitet og kompetanse innen flymekanikerens rekke.

Ordningen vi har i dag virker godt. Hverken økonomiske eller politiske forhold bør få tvinge fram et system som vil bety senket sikkerhet.

En autorisert flymekaniker har, like vel som en flykaptein, både plikt og rett til å ta avgjørelser og ansvar.

Den retten bør han få beholde.

Ali.

Den innrammede artikkel på dette AFF-info's forside, er "lederen" i siste "Cockpit Forum" (nr.3/76).

Flygernes standpunkt i denne saken faller helt i tråd med de argumenter AFF har forsøkt å hevde i lang tid nå. Det er påfallende at vi som har den daglige kontakt med fly og flyging, inntar samme standpunkt i denne viktige saken. Det er ufattelig og direkte opprørende, hvis det er riktig at hele vårt yrkesgrunnlag nå vurderes over våre hoder, det være seg i L.D. eller i flyselskapene.

AFF må nå kreve å bli tatt med på råd i alt som angår fremtidig endring av våre nåværende regler for "maintenance release".

Vi verken kan eller vil finne oss i, at "administrative teoretikere" endrer vår yrkesmessige og yrkessosiale status, uten at vi blir tatt med på råd.

Kontakt mellom AFF og L.D. i nærmeste fremtid vil forhåpentlig resultere i større klarhet i spørsmålet.

Vi ser helst at det opprettes et utvalg med medlemmer fra L.D., AFF og flyselskapene som får i oppdrag å utrede hele problemkomplekset rundt firma eller personlig autorisasjon og "maintenance release".

AFF-info. Medlemsblad for
Autoriserte Flymekanikeres Forening.

Utkommer: 4 ganger pr. år.

Redaksjon: Elling Knudsen, TS-E, SAS

Adresse: Postbox 60, N 1330,
Oslo Lufthavn.

Tanker og meninger i AFF-info be-
høver ikke å være AFFs offisielle
syn. Ettertrykk og sitat er tillat
ved oppgivelse av kilde.

AFF,-- etter enda et "diktert" tariffoppgjør.

Nok en gang har vi opplevd at organisa-
sjonsfriheten her i landet bare fungerer
så lenge det passer den sterkeste.

Det mest interessante i situasjonen for
AFF's vedkommende, er at vår "hovedmot-
part" har utviklet seg til å bli LO/NAF/
Riksmeklingsmannen.

Disse synes ikke å tillate, at små
grupper med helt spesielle yrkesinteres-
ser skal kunne få hevde sin rett til å
bli behandlet som egne organisasjoner.
At LO/Jern.&Met. ikke gjør det er for-
ståelig,- de vil jo gjerne overta rep-
resentasjonen av samtlige arbeidstakere
her i landet,-hvis de kunne!

For oss virker det derimot uforståelig
at NAF/R.M. etterhvert synes å ha kom-
met i den stilling at bare de kan til-
fredsstille LO,-ja da går resten av seg
selv.

Vi undervurderer ikke LO's innsats for
å bedre arbeidsvilkårene her i landet,
men det vi og mange med oss ikke kan
akseptere, er at man ignorerer minori-
teter som er spesialister og utdannede
fagfolk. Det synes som om ufaglært
arbeidskraft dominerer LO's meninger.
Det har utviklet seg slik at vi som
ufrivillig dras med i det stor LO/NAF-
dragsuget, bare kan misunne våre kol-
léger i de firmaer som står utenfor og
ordner sine lønns og arbeidsavtaler på
egen hånd. - Vi håper at Helikopter
Service A/S vil utgjøre et eksempel i
vår bransje også i fremtiden.

Foruten det rent avtalemessige, arbeid-
er AFF for tiden med spørsmålet om
"firma-autorisasjon",-kontra den nå-
værende ordning med individuelle sert-
ifikater, utstedt av myndighetene. Vi
vil sloss for at vår yrkesgruppe innen
flybransjen ikke skal kunne bli "skal-
tet og valtet" med ettersom det passer
selskapene.

Det er ingen hemmelighet at enkelte
"organisasjons-spesialister" anser oss
som "etterlevninger av et foreldet sy-
stem".

Vi må derfor i årene som kommer bevise
for myndigheter og for våre arbeidgiv-
ere, at det er på den yrkesmessige og
faglige siden at vi står sterkt. Dette
er bare mulig hvis hver enkelt av oss
tar jobben så alvorlig som overhode
mulig.

Vi kan sikkert forbedre oss ved å ut-
nytte ledige stunder til å tenke, dis-
kutere og lese "flyteknisk" istedet for:



ELLER



o o o

Faglig selvoppholdelsesdrift?

Apropos flyteknisk,- hvor lenge er det
siden du brukte M.M. (Maintenance Manual)?
og tok en titt i innledningen som for-
klarer bruken av den?

På samme måte,- hva med W.D.M?

Leste du siste Maintenance Bulletin godt
nok?

De skolebøkene som du fikk! - Hvor er
de nå? - ikke "up-to-date" sier du? -
neivell,- men systemoversiktene er fort-
satt brukbare til å sammenlignes med de
offisielle papirene!

Hvis vi i fremtiden skal kunne fungere
som yrkesgruppe, må det være på grunn-
lag av at vi respekteres som fagfolk på
vårt vanskelige område. - Vi er avheng-
ige av god flyteknisk utdanning og da
må en også tenke på etterutdanningen i
form av "brush-up" kurser og personlig
"follow-up".

Så lenge selskapene forsøker å spare
penger på,- og myndighetene ikke stiller
krav til, effektive "brush-up" kurs-
er, stilles det enda større krav til vår
faglige selvoppholdelsesdrift.

Hva med deg?



"Efficiency with Safety and Economy"

Dette er symbolet for den organisasjon i England som er AFF's engelske parallell.

Vi kom i kontakt med dem gjennom "vår mann" i Warszawa.

Dette resulterte i at sekretær og AFF-info ble invitert til å overvære et av deres styremøter i London i begynnelsen av mai i år. Meningen var selv sagt at vi på den måten kunne få utveksle meninger og erfaringer samt å få personlig kontakt.

A.L.A.E. som har ca. 1200 medlemmer, kjemper med de samme problemer som Aff. De "forenklede forestillinger" som fremkom i artikkelen i "FLIGHT" og som vi gjennga i nr.1/76, viste seg å være temmelig messvisende. Det vil føre for langt å komme inn på hele det engelske problemet med "maintenance release" her, vi bare konstanterer at A.L.A.E. har sterke kontakter i parlamentet som står på deres side. For tiden er de i gang med en kampanje som skal søke å hindre at nye foreslåtte regler for "Maintenance release" skal bli gjennomført.

Det engelske systemet gir sertifisering på flyets enkelte hovedområder, og man kjenner ikke det skandinaviske systemet med typesertifikater for hele flyet.

A.L.A.E. har tatt initiativet til å få dannet en international organisasjon: A.E.I. = Aircraft Engineers International. A.E.I., består foreløpig av parallellorganisasjoner i Australia og India med gode kontakter også i Frankrike, og nå også i Norge. AFF vil bli invitert til å delta i A.E.I. som medlem i nærmeste fremtid. Ytterligere kontakter med andre land vil sansynligvis resultere i en konferanse i løpet av året.

Møtet i London kan oppfattes som AFF's første kontakt med "utenverdenen" på offisielt plan, - vi tror at det kan utvikles til å bli meget nyttig for alle parter.

Den Australiske A.L.A.E., står sentralt og sterkt og deres erfaringer kan danne modell for AFF's bestrebelser på å oppnå annerkjennelse og respekt på alle hold.

Den pågående kampanje i England består bl.a. av at det deles ut "flyge blad". Teksten på ett av dem kunne ha vært brukt her i landet også:

WHEN YOU FLY:

Do you ever consider that your aircraft has been maintained to high standards by professionally qualified Government Licensed Engineers?

IF YOU DO:

Then you will be interested to know that the British Licensing Authority intends to hand over this responsibility to the Airline Operators.

THE QUALIFIED AIRCRAFT ENGINEER DEPLORES THIS MOVE BECAUSE THE COMMERCIAL PRESSURES PRESENT IN ANY AIRLINE OPERATION CAN ONLY LOWER THESE STANDARDS AND IN TURN JEOPARDISE AIRCRAFT SAFETY

**We Welcome Change
but NOT at the Expense of Air Safety**

Tariffoppgjøret 1976

Det kombinerte inntektsoppgjøret i 1976.

Ettersom det "kombinerte" oppgjør nå er ferdig, vil jeg gjerne knytte noen kommentarer til denne form for oppgjør.

Ved at staten denne gang var med som part i oppgjøret, -den såkalte "Kleppepakken"-, kom hele opplegget til å være avgjort før forhandlingene begynte. Arbeidstidsforkortelsen var bestemt på forhånd - av andre enn partene i arbeidslivet. Likeså var intensjonene om en reallønnsøkning på 3% bestemt på forhånd. Det LO og NAF forhandlet om, var et slingringsmonn på ca. 1%, og om fordelingen av de forskjellige "potter". For verkstedsoverenskomsten ble det ca. 16 øre til fordeling.

Hvis dette skal bli den fremtidige oppgjørsform, kan en tryggt slå fast at den frie forhandlingsrett er en saga blott. For AFFs vedkommende er dette bare et enkelt faktum.

Det kan ikke være i vår interesse at alle forhold vedrørende lønns- og arbeidsforhold, skal avgjøres over hodet på oss. Vi er en spesiell gruppe som har spesielle problemer som bør løses av oss og arbeidsgiverne i fellesskap. Vi må fortsette med å arbeide for at andre organisasjoner og arbeidsgiverne skal forstå dette.

Det het så pent i år at vi skulle få en reell skattelettelse denne gang, men selv med små lønnstillegg ser det ut til at vi i realiteten må ut med mere skatt i år enn i fjor. Kleppe har gitt uttrykk for at han regner med at staten vil ta inn mere i form av økede skatteinntekter, moms m.v. på grunn av lønnsøkningen, enn hele "pakken" på 2,3 milliarder.

Når vi så vet at det regnes med en prisstigning på minst 9% i 1976, og at prisene i matvaresektoren vil gjøre et formidabelt hopp som følge av jordbruksoppgjøret, ja da må det være tillat å stille et stort spørsmål ved hele reallønnsøkningen!

Vanligvis sikres de gitte lønnstillegg mot prisstigningen ved at en har en indeksregulering midt i avtaleperioden. Illustrerende nokk,- denne gang kunne partene ikke enes om en slik regulering for å sikre 3% reallønnsøkning. I stedet skal en ha en "mini-revisjon" våren -77. Der blir nokkalt avgjort uten at vi får noen innflytelse på resultatet.

La meg også få minne om at det tidlige har vært foretatt lempninger i progresjonsbeskatningen, uten at det har vært koblet sammen med inntektsoppgjøret, slik som denne gangen.

LO har gitt uttrykk for at de har store problemer med å få de høyeste innteksgruppene til å godta den spesielle "lavlønsprofilen" som går igjen i inntektsoppgjørene. Det må være tillatt å anta at de fleste av våre medlemmer heller ikke er særlig begeistret for denne form for inntektsutjevning på vår bekostning.

Mitt ønske er derfor at denne form for tariffoppgjør blir et engangsfenomen. Dessverre fikk ikke det såkalte forslag den skjebne det hadde fortjent.

S.H.

oOo

RESULTATER AV AVSTEMMINGEN I ÅRETS TARIFFOPPGJØR.

| | | | |
|-------------|-----------------|-------------------|-------------|
| SAFE: | deltagelse-94% | hvorav 88%NEI | og 12% JA |
| FOF: | ----"---- | 89% hvorav 93%NEI | og 7% JA |
| SAS: | ----"---- | 95% hvorav 92%NEI | og 8% JA |
| WF: | ----"---- | 81% hvorav 92%NEI | og 8% JA |
| AFF totalt: | deltagelses%:94 | hvorav 92,5% NEI | og 7,5% JA. |

Som det fremgår av resultatet: Stor misnøye med årets tariffoppgjør. - Hva så? Jo, en kobler våre stemmer med de grupper som har JAmajoritet og dermed skulle dette års tariffoppgjør være "vett" i havn. Vi blir kanskje koplet sammen med Jern.&Met.s looooo'er av stemmer og dermed skulle ikke våre 200 NEI stemmer få noen særlig betydning. (Hvis Jern. & Met. får et JA flertall) Dette er resultater av hva man i Norge kaller organisasjons og forhandlings - frihet. Hvor i himmelens navn er fornuften fordultet?

Det er nesten ikke til å tro hva man kan oppleve å se på trykk, og det i Norsk Jern og Metallarbeiderforbunds medlemsavis.

Vi tillater oss herunder å gjennge en artikkel fra nevnte "avis". Legg merke til overskriften, en har tydeligvis store planer om å trykke flygerne til sitt store bryst på Youngstorget!

Enstemmig forslag for flyveroverenskomst

Det foreligger enstemmig anbefalt forslag til ny flyoverenskomst. Man har denne gangen lagt særlig vekt på tre ting, nemlig eldre fagarbeidere, skiftgående personell og lavtlønnede bedrifter, sier sekretær Per Chr. Martinsen som har ledet forhandlingene fra forbundets side.

En har ved disse forhandlingene brukt av det generelle tillegg som vil gi 55 øre pr. time. Tre øre av det generelle tillegg pluss et øre av forbundspotten på 16 øre, er brukt til å lage en ny lønnsgruppe for autoriserte

mekanikere og fagarbeidere med 10 års ansiennitet. For disse vil dette bety ca. 20 øre pr. time.

Flyoverenskomsten ble ikke tildeelt egen lavtlønnsrett. En har tatt av forbundspotten, slik at en likevel fikk tilbedringer for lavtlønnsgruppene innen fly. Dette vil si at stuere utenfor Oslo og Stavanger får 50 øre timen i tillegg til det generelle tillegg. Samtlige ansatte innen Fred. Olsen og Widerøe får et tillegg på 43 øre pr. time i tillegg til det generelle tillegg.

Skiftbestemmelsene er blitt styrket. For arbeid på vanlige

hverdager, har en endret klokkeslettet og presentsatsen på skifttillegget. Den gamle bestemmelsen lød på 20 pst. skifttillegg for arbeid mellom 17.00 og 24.00. Den nye bestemmelsen vil gi 23 pst. skifttillegg for arbeid mellom kl. 17.00 og 22.00 og 30 prosent mellom kl. 22.00 og kl. 6.00.

Foruten dette har en nå hevet forsikringsbeløpet under tjenestereise fra 200 000 kroner til 300 000 kroner.

Dessuten har en foretatt en del endringer i paragrafene, slik at de samsvarer med bestemmelsene i Verkstedoverenskomsten, sier Martinsen.

JERN OG METALL

7

Kommentar til den viste artikkel.

av E.Førrisdal.

Hr.Martinsen forteller at en har lagt vekt på tre ting: 1. Eldre fagarbeidere 2. Skiftgående personell og 3. Lavtlønnede bedrifter.

1. Iflg. hr.Martinsen skal eldre fagarbeidere og autoriserte (J.&M. representerer etter vår viden, 3 autoriserte) med over 10 års ansiennitet få et tillegg på 20 øre. Dette er ikke riktig. Iflg. forslaget skal 10 års ansiennitet gi 4 øre i tillegg. 3 av disse er tatt fra det generelle tillegg og dermed er det i realiteten 1 øre som er tillegg som hr. Martinsen snakker om. Aut.mek. får kr.15. pr.mnd. for det 2. og 3. sertifikatet.!

2. Det sies videre at skiftprosenten for ettermiddagsskift er øket fra 20 til 23%. Dette er også direkte feil. Denne økningen skjedde nemlig i forrige tariffperiode, nærmere bestemt til den 1.okt.1974. Det som da står igjen angående skiftperso-

nell er justeringen av tidspunktet for overgang mellom ettermiddag/nattskift, som skal flyttes fra kl.2400 til 2200. For helkontinuerlig skift vil dette gi ca. 1,- kr. pr. dag.

3. Særlig stor vekt var det lagt på problemet med de lavtlønnede bedrifter. I flyoverenskomsten vil dette si at FOF og Widerøe får et ekstra tillegg på kr. 0,44 pr. time.

Av andre Jern.& Met.arbeidere, vil stuere (utenfor OSL og SVG) få kr.0,50 pr.time fra det forbundsvise oppgjøret.

Til slutt en liten korreksjon til: Det hevdes av hr.Martinsen at forsikringen ved tjenestereiser er hevet fra 200000 til kr.300000,-, --feil igjen,--det er forsikringen for "testflights" som er hevet til det nevnte beløp. Spesialistene på "FLYVEROVERENSKOMSTER" er kanskje ikke klar over forskjellen!

NYTT I PRESSEN:

Litt av hvert fra aviser og tidskrifter.

Fem land bak ny flybuss.

Fem land står bak produksjonen av det nye kort og mellomdistanseflyet A 300 Airbus, som stadig flere flyselskaper nå overveier å gå til innkjøp av. Luft-hansa startet bruken av sitt første den 1/4. Produksjonen av flyet er et interessant samarbeidsprosjekt. Vinger og deler av kroppen fremstilles i Tyskland, Nederland og England og sendes til Toulouse i Frankrike. Andre deler fremstilles i Spania og Frankrike. Den eneste hovedkomponent som lages utenfor Europa er motorene som leveres av General Electric, -samme som på DC-lo.

Ingen bestiktelser til ansatte i SAS fra Lockheed.

Dette ble fastslått i et brev fra styreformannen i SAS, Kurt Nicolin til den senatskomiteén som har gransket dette i USA. Alle som hadde noe med disse forhandlingene å gjøre, er blitt avhørt av SAS' administrasjon. Selskapet har fått forsikringer om at ingen av de avhørte har fått tilbud om eller mottatt utilbørlig betaling fra Lockheed. (A.P. og A.B. 25/3)

Årsmøtet i Kristenfolkets Edruskapsråd har bedt regjeringen om å stoppe salget av avgiftsfritt brennevin på fly og flyplasser og ber samtidig om at saken blir tatt opp i internasjonale organer! (A.P.)

SCANAIR har kjøpt en DC-8/62 som skal charterflys på Tunis, Sri Lanka, Gambia, og Mexico. (Nasjonen 6/4)

Svensk kjempeluftbro.

SAS planlegger å sette inn ca. 30 DC-9 eller muligens åtte B 747 i en luftbro mellom Luleå og Arlanda eller Sturup i slutten av 70årene. Over 3000 anleggsarbeidere skal fraktes hver helg i anleggsperioden av Stålverk 80.

Full sikkerhetskontroll på alle utenlandsfly fra Norge.

Fra 1.juni vil det bli gjennomført full sikkerhetskontroll fra alle Norsk lufthavner på alle utgående internasjonale flyginger. Hittil har det bare vært deler av trafikken som har vært kontrollert. (A.P. 10/4)

Norvings lo seters Britten-Norman Is-lander startet to turer hver dag mellom Oslo og Skien den 3.mai.

EVENES uten BRAATHEN anløp til vinteren?

SAFE starter ordinær trafikk på EVE fra 1.juni i år, men slutter med det den 1.november igjen p.g.a. omskolering av selskapets piloter. Distr.sjef Lausund sier til Harstad tidende at en først fra 1/6-77 regner med å ha startet fast helårsflyging på EVE.

BELL 214 helikopter,

Helikopter Service er det første selskap i Europa som har anskaffet denne typen. Det tar 3,5 tonn utvendig løft og flyr med en hastighet på 250 km/t-cruise. Rekkevidden er 650-700 km. (A.P. 21/4)

Rettsak om flyulykke:

En "stuer" ved Orly flyplass ved Paris har anlagt sak mot McDonnell Douglas. Han hevder at selskapet har gitt ham skylden for historiens verste flyulykke der 346 omkom i en tyrkisk DC-lo da den styrtet nord for Paris i 1974. Årsaken til ulykken var som kjent at bakre lasteromsdør ikke var ordentlig lukket. Det var denne "stueren" som lukket døren. (M.B. 21/4)

Vanskelig valg for SAS.

På styremøter i løpet av våren har en i SAS diskutert om det skal anskaffes flere fly av typen Boeing 747 eller DC-lo. Samtidig er selskapet på utkikk etter en mindre flytype med ca 50 pass. til bruk på kortbaner/ruter i Scandinavia. På lengre sikt må SAS dessuten anskaffe luftbusser til bruk på Europa rutene. Ang.B747 eller DC-lo, vil en avgjørelse bli tatt i løpet av sommeren sier Odd Medbøe til (VG 21/4)

"Redselslagen passasjer". Til "Nordlys" sier en passasjer som hevder å være flyvant, at han aldri har vært så redd som på en tur med en DC-9 den 3/4 mellom EVE og BDU. Over Setermoen gjorde flyet "et stup" før landing på BDU. Også andre pass. og tilskuere på bakken hadde merket den usedvanlige inflygingen. Flygesjef F.Giørtz opplyste at piloten hadde ment at han hadde gjort en klønet innflyvning og at han derfor hadde fortatt en G.A. Det hadde ikke vært noe kritisk øyeblikk under flygingen iflg. piloten. På spørsmål fra avisen om ikke passasjerene burde ha vært underrettet, svarte Giørtz bekreftende. (N.L. 10/4)

