

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 flymekanikernes 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 tollere, 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 valt" 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 gjennnga 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 slingsmonn 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 nok, - 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 "vell" 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 forduftet?

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 bestikkelser 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)

Relativt billigere å fly i dag enn for 10 år siden.

Tross div. pristillegg de siste årene, hovedsakelig som følge av oljekrisen i 1973/74, koster flybillettene gjennomsnittlig forholdsvis mindre nå enn i 1966. På de lengre strekningene innenlands er det betydelig billigere, mens det på de kortere rutene er noe dyrere. Dette fremgår av en beregning som SAS har foretatt over prisutviklingen på noen representative ruter i Norge for tidsrommet 1966-75. (NH&ST/4)

Helikopter Service med 4 nye kontrakter. I løpet av april har H.S. tegnet 3 nye kontrakter for Nordsjø-operasjoner og en for innenlandsoperasjoner. Betydelige beløp er involvert heter det i en pressemelding fra firmaet. (M.B. 23/4)

PAN AM fra Norge igjen.

Den 28/4 startet PAN AM sin nye rute Oslo-London-Seattle-Honolulu. Det starter med den såkalte frokost ruten til London med Boeing 727. Vi formoder at det ikke er samme flyet som fortsetter til Honolulu. Det står forøvrig å lese i avisene at SAS er forbauset over at PAN AM har råd til å la sin maskin stå parkert ubrukt på Fornebu i 20 timer pr. døgn. For dem som har råd til hele turen kan vi opplyse at ture Oslo-Honolulu tar 22 t. (A.P. NH&ST 26/4)

Inntektstap for Widerøe.

Uregelmessighetene på rutenettet i siste del av 1975, sammen med gjennomgangspriser for flyreiser til og fra kortbaneplassene i Nord-Norge førte til et inntektstap på 1,5 mil.kr for WF. Trafikkøkningen var på 23% i 1975 som følge av at helårlig drift ble startet i Finnmark og Nord-Troms. (V.L. 4/5)

SAS fly landet på feil flyplass:

Det svenske L.D. forsøker nå å finne årsaken til at en DC-9 på vei til Norrkøping fra København og Jönköping mandag kveld landet på feil flyplass. Kapteinen fikk klarsignal fra kontrolltårnet i Norrkøping, men i stedet for landet han på SAABs flyplass i Linköping, hvor det ikke finnes utstyr for instrumentlanding. Feilen ble oppdaget straks flyet tok bakken, og etter 4 min. tok en av for deretter å lande på riktig plass. Svensk L.D. synes at det viser ut som om SASs regler ikke har vært fulgt, men vil ikke gi noen

ansvaret før resultatet av granskingen er klar. (A.P. Nat. 5/5)

Hagerup frykter iskaldflyår.

Vi hadde nær sagt som vanlig, kommer nå dir. Hagerup med uttalelser til pressen om at han frykter at 1976 vil bli et iskaldt flyår, -kanskje det verste industri-en har opplevd.

Han mener dessuten at det må la seg gjøre å bygge et fly som kan få driftsomkostningene ned. Det spørres bare om det finnes noen som vil satse på det. (A.B. 6/5)

Ny strid SAS-BRAATHEN om Sola-flyginger.

Braathen SAFE har protestert mot SASs planer om å opprette nye ruter mellom Fornebu, Sola og Aberdeen, samt en rute nummer to mellom Fornebu, Sola og Amsterdam. Selskapet mener dette utelukkende er et utspill fra SAS for å komme bakvegen inn på innenlandstrafikken mellom Oslo og Stavanger, som Braathen har konsesjon på. Iflg. dir. Frøysaa i SAFE kan det umulig være trafikkgrunnlag for ytterligere en rute mellom Oslo og Amsterdam og mellom Oslo og Aberdeen. Dir. Frøysaa bekrefter at selskapet har protestert mot SAS planene overfor Samferdsdepartementet. (A.P. 11/5)

Boeing 747 SP (Special Performance) i PAN AMs versjon, er nå satt inn på ruten mellom New York og Tokio, -nonstop. Det er en strekning på nesten 11000 km som tilbakelegges på ca. tolv timer. Flyet har en usedvanlig god brennstofføkonomi pr. pax.seat på langdistanser som følge av at det er lettere enn 747B, ferre passasjerer, mer fuel og lengre range. (A.P. 11/5)

Marked for mellomstore fly.

Flytransport av passasjerer og frakt er bare i sin begynnelse mange steder i verden. Vi regner derfor med at behovet for nye fly vil være stor i årene som kommer. Markedsundersøkelser viser at det vil være størst behov for fly i størrelsen 125-150 passasjerer sier Boeings marketingsjef for 737 flåten til Aftenposten. Boeing dominerer idag det afrikanske marked med sine 737 maskiner. I den senere tid er det solgt 60 slike maskiner til 14 afrikanske land. Europa er derimot et Douglas marked og SAS har allerede satset så meget på sin DC-9 flåte at det ville være lite lønnsomt å skifte flytype. Derimot trenger SAS utvilsomt

å øke sin flåte av store fly og da kommer først og fremst Boeing 747 sterkt inn i bildet sier markedssjef Boeskov (A.P. 21/5)

627 kr. for en hvalp med fly fra Tromsø til Oslo.

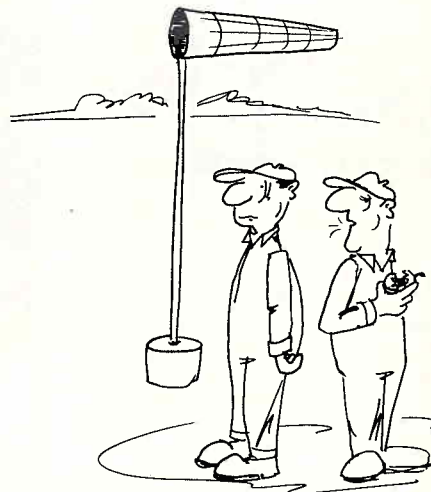
En passasjer forteller til "Tromsø" at han måtte betale 627 kr. for å ta med seg en hvalp i en kasse i lasterommet mens han selv kunne reise for under kr. 600,-. SASs distriktssjef sier til avisen at han er enig i at det er høy pris å betale men at det kommer av de reglene SAS går etter når det gjelder forsendelse av dyr. Hos SAS må man kjøpe en kasse som koster kr.216,- når dyr skal forsendes. SAFE derimot leier ut kasser til kr,-40,- pr.stk., noe SAS sluttet med etter å ha hatt noen leie erstatningssaker fra hundeeiere som mente at dyrene var påført smitte mens de var i kassene. (A.P. 13/5)

Widerøes generalforsamling.

Selskapet avviklet sin generalforsamling 14/5 i Bodø. Styret var representert ved Per Hegnar, Ragnr Kobro, Kai Sørtorp, Yngve Svendsen og Hans M. Tjørandsen, AFF, samt varamenn Nils A Ringdal og Oddvar Johannesen. Styrets årsregnskap og årsberetning ble enstemmig godkjent. (N.P. 19/5)

Ny rullebane i Longyearbyen. Knappt et år etter at plassen ble åpnet, må det legges ny rullebane. Årsaken til at det etter "rekordtid" må legges helt nytt dekke, er at den svarte asfalten trekker til seg så mye solvarme. Dette resulterer i at tundraen under banen tiner sterkere enn omgivelsene og resultatet blir ujevn bane. Det er nå besluttet å legge nytt hvitt dekke. (H.T.)

Ikke helikopter samarbeid. Det blir ikke samarbeid mellom Offshore Helikopters A/S og Helikopter Service om flygingene til Statfjord-feltet. Dette ble avgjort på et møte med Statoil i Stavanger onsdag. Adm.dir.M.H.Hancke i Helikopter Service sier til NTB at Statoil ikke kunne godta de to selskaperes fellestilbud om en betaling på 8300,- pr.flytime. (V.L. 28/5)



"First time you've 'signed-off' one, eh?"

HELIKOPTER SERVICE A/S

Etter oppfordring fra AFF'ere i H.S., bringer AFF-info i dette nr. litt om firmaet som har utviklet seg til å bli Europas største på sitt felt.

Vi har fått tillatelse til å bruke Helikopter Service News som kilde og mesteparten av stoffet er klippet fra det bladet.

På forespørsel fra AFF-info, kunne dir. Einar Fjeldstad i H.S.A/S opplyse at firmaet ikke er og heller ikke har planer om å bli medlem av Norsk Arbeids-giver Forening.

Til tross for dette vil vi som frittstående organisasjon, tro at flest mulig av firmaets autoriserte flymekanikere/teknikere vil være tjent med medlemskap i AFF. Vår kontaktperson på Helikopter Service er Kjell I. Flaate, henvend deg til ham hvis du ønsker å vite mer om oss.

Vi gjengir her et intervju med selskaps tekniske sjef, Hans Heen i Helikopter Service News:

Question:

Mr. Hans Heen, you have been in the helikopter business for almost 20 years now and all these years you have been with Helikopter Service A/S. What is your background as a technical manager?

H.H: -Well, I started with the Royal Norwegian Air Force in 1951 and was a flight engeneer until 1957 when I joined H.S. A/S as a licenced engineer. Between 1961 and 64 I had leave of absence from the company in order to take my engineering degree at the Technical Institute, and since 1964 I have remained with H.S. A/S, where I now work as Maintenance Manager.

Q: - Can you in few words tell me how your technical division is organized.

H.H: -The technical and maintenance division is divided into three major sections:

1. The quality control
2. The engineering section
3. The production section.

Q: - Now, can you tell me what happens when for instance a transmission or a tail-rotor gearbox has to be overhauled.

H.H: - The flyingtime after which a unit has to be overhauled is based on the manufacturers recommendation and service experience. When its time for a unit to be overhauled, it is removed from the aircraft, tagged and routed to the appropriate workshop for disembling and cleaning. Each part is then visually inspected and dimensionally checked and data recorded. Parts that are not up to standard are rejected. The parts are then routed for a non-destructive test to look for any possible cracks. When all parts have been through the above, the unit is assembled and inspected. After this all major units have to pass a number of hours on a test before released as serviceable.

Q: - What happens to a spare part coming to you to be stocked?

H.H: - All parts are unpacked and inspected for damage, (visually) and correct certificate. More sensitive parts are also functionally tested before released and put on to the store shelf.

Q: I understand that the helikopter which is just about to take off now has been delayed by 20 minutes. Do you have many delays due to technical reasons?

H.H: - Delay due to technical reasons happen now and again, I am afraid, and - although it may sound a bit strange - I am also glad some of these so called technical delays occur, as this means that the people are concerned and do their jobs properly and efficiently. The main reasons for such delays are due to what one might call "false" readings of some instruments onboard the aircraft. As you know, a helikopter has many rotating parts which may create some vibrations, and delicate and more sensitive instruments cannot always take such vibrations. The helikopter in question had a faulty pressure transmitter, which was discovered during start-up. This part has now been replaced and the helikopter released for take off. My own principle is: "It is far better to be safe than to be sorry". By this I mean that where there is a problem the cause has to be found and then the necessary steps can be taken.

Q: - You have at the moment a helicopter in the hangar for a 9000 hours overhaul. I understand that the aircraft has now been stripped down completely. How do you manage to discover possible faults during the overhaul?

H.H: - Efficient and skill have been obtained through various courses and of course, years of experience and professional maintenance.

Q: - Do you sleep well at night?

H.Heen: - Yes, I do, and this is thanks to all the people working with me in the technical division.

AFF-info har videre "klippet" følgende data om Helikopter Service A/S fra H.S. A/S news:

Flåte: (ca.) 10 stk. Sikorsky S61
8 stk. Bell 212
4 stk. Bell 206B
1 stk. Bell 204 B
1 stk. Bell 47
1 stk. Bell 214
3 stk. Cessna 185
1 stk. Piper PA31-350

Baser: Hovedbase, Forus v/Sola.
Flesland v/Bergen
Hovedkontor: Oslo.

Teknisk avd.:

- Ansatte: c.a. 100 mann hvorav halvparten er autoriserte flyteknikere.
- To skiftsordning, ny hangar.
- Alle "engineers" som ansettes gjennomgår et 10 ukers kurs ved firmaets egne tekniske skole
- To fast ansatte instruktører og dessuten trekkes "aktive" folk inn i undervisningen.
- Man "selge" undervisning til andre.
- Vedlikeholdet av S61:-hver 30. time og hovedoverhaling hver 1400. time. Stor overhaling hver 9000.time.
- Bell 212:-ettersyn hver 100 time og stor overhaling hver 1000 time.
- Motoroverhaling:-Rolls Royce.
- Enkelte "avionics". ved fabrikk.
- Størsteparten av overhalingene gjøres i egne verksteder på Forus.

På neste side viser vi en helside fra Helikopter Service News som viser det nye anlegget som firmaet vil ta i bruk når det ferdig i 1977.

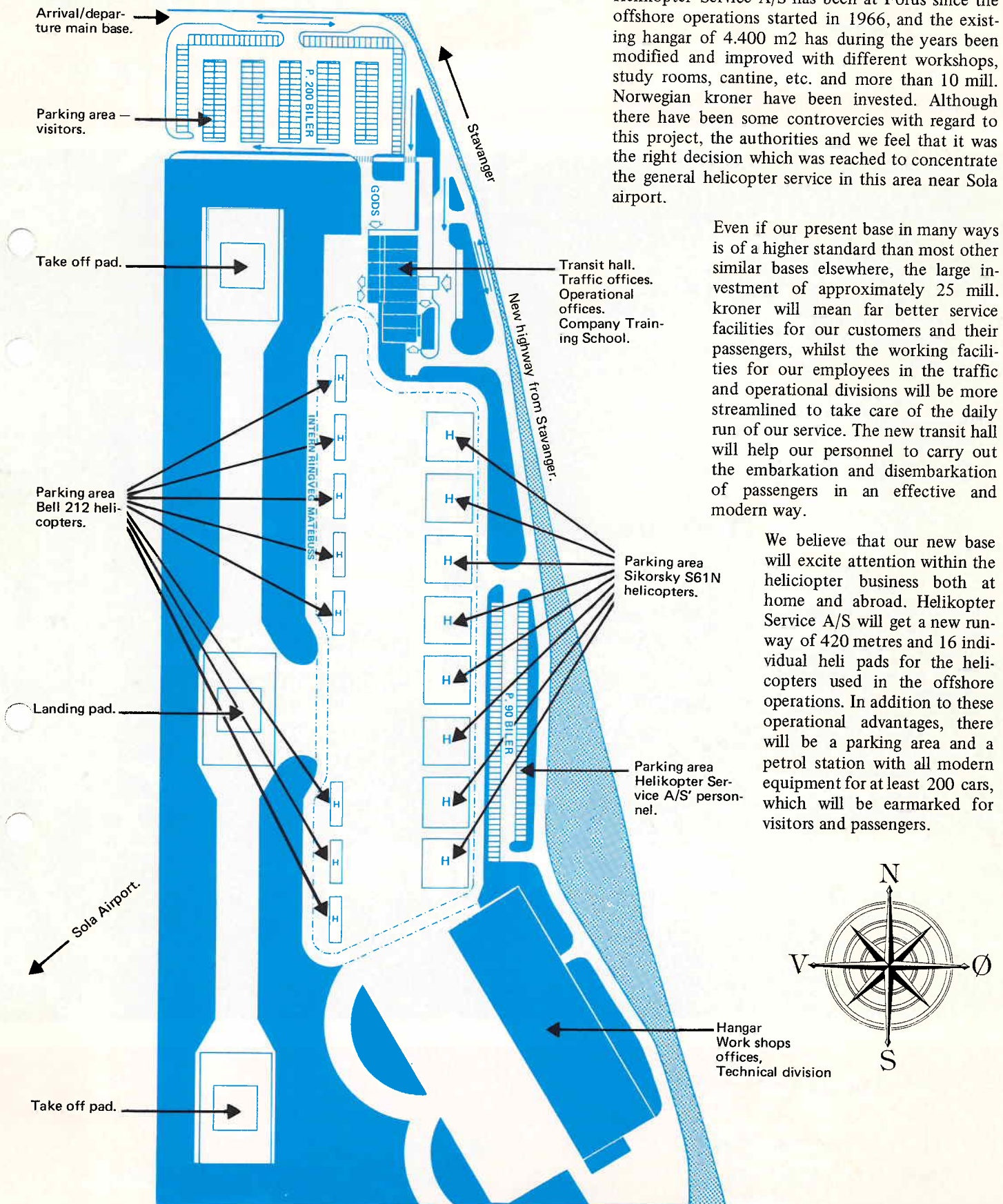
The new Helikopter Service A/S main base at Forus

The expansion of Helikopter Service A/S' main base at Forus will start very soon and is expected to be concluded at the end of 1977.

Helikopter Service A/S has been at Forus since the offshore operations started in 1966, and the existing hangar of 4.400 m² has during the years been modified and improved with different workshops, study rooms, canteen, etc. and more than 10 mill. Norwegian kroner have been invested. Although there have been some controversies with regard to this project, the authorities and we feel that it was the right decision which was reached to concentrate the general helicopter service in this area near Sola airport.

Even if our present base in many ways is of a higher standard than most other similar bases elsewhere, the large investment of approximately 25 mill. kroner will mean far better service facilities for our customers and their passengers, whilst the working facilities for our employees in the traffic and operational divisions will be more streamlined to take care of the daily run of our service. The new transit hall will help our personnel to carry out the embarkation and disembarkation of passengers in an effective and modern way.

We believe that our new base will excite attention within the helicopter business both at home and abroad. Helikopter Service A/S will get a new runway of 420 metres and 16 individual heli pads for the helicopters used in the offshore operations. In addition to these operational advantages, there will be a parking area and a petrol station with all modern equipment for at least 200 cars, which will be earmarked for visitors and passengers.



Kino/kultursjefen i Bærum,- nå også som flyteknisk observatør!

Vi gjenngir her ved siden et utdrag av en artikkel som sto i Dagbladet for en tid siden.

Kaptein Opsal i SAS har forlenget skrevet sitt svar på "kultursjefens" beklagelser i samme avis. Her i "vi dongery-kleddes" eget blad, må det være tillat å komme med noen ukulturelle synspunkter i sakens anledning.

Vi minnes en gang i Sandvika kino da filmen røk. Vårt kinogjengerblikk fanget hurtig inn den ville panikk som oppsto bak de små, lyse glugger i mørket der bak. Febrilsk aktivitet ble utøvet for å finne bruddet, men den stakkars "lagerfrakk kledde" person fikk bare mer og mer av filmens kompliserte lengde rundt hode, armer og ben. Vår tålmodighet ble ikke bedre av at ingen tjenestemann fra Bærum kommune viste seg på scenen for å komme med en beklagelse av det sørgelige brudd. Selv kinosjefen i Bærum fant ikke situasjonen alvorlig nokk til å beklage det inntruffne.

Kjære herr kultur og kinosjef, selv om denne sørgelige historie er oppdiktet, - ikke døm oss "dongery"-personer for hardt. Selv om De er utstyrt med "egen radar", (som forøvrig tydeligvis trenger en heloverhaling), tar De fullstendig feil når De tror at vi har problemer med å identifisere de delene som vi selv har tatt ut av flyet. Det er faktisk like lett som å se forskjelden på en av Deres "Donald Duck" filmer kontra en "Bergman".

Det De derimot muligens har hatt Deres sørgelige radar rettet imot, kan ha vært de forskrifter som myndigheter og selskap forlanger at vi "dongery-kleddes" skal arbeide etter, - det for å hindre at slike som Dem og oss skal få vårt sørgelige endeligt et sted på Hardangervidda.

Vi kan forsikre Dem om at De kommer til å oppleve flere ganger hvor De ser oss med Deres radar, kløende i nakken, studerende på forskrifter for å være sikker på at De og andre passasjerer skal komme frem til målet med helsen i behold, -forsinket.

Middagsfly fra Bergen til Oslo en lørdag, mennesker skal hjem til helgen, dog ikke mer utålmodige og rastløse enn et flyplassmiljø gjør en. For sen ankomst meddeles, derav noe forsinket avgang. Vel, det er etter hvert blitt en nokså normal foreteelse, spesielt på innenlandsrutene, og utløser ikke nevneverdig adrenalin.

Man vandrer frem og tilbake i venterommet, tar med den ekstra mosjon man kan få, laktar medsammen-svorne, har et blikk ut på plassen, men er stort sett i egne tanker i vrimmelen.

Men hva er det?

Ikke det vanlige bildet som tillater en å fortsette i tankebanen. Et deksel på en av motorene er vippt opp og mekanikere står på stige og

Av

Carsten E. Munch

stirrer ned i teknikken. Er det bare en rutinesjekk, eller betyr det noe mer? Vel vant med ofte manglende og i alle fall alltid sene informasjoner fra flyselskaper, setter man på egen radar for å tolke de tegn man måtte oppfatte.

En av mekanikerne skyver luen tilbake og klør seg i hodet. Saken er klar! Han behøver ikke engang riste på hodet for at man skal skjønne at her blir ingen avgang.

Raskt erindrer man en gang på Fornebu hvor ens passasjerblikk fanget inn en gruppe dongerykleddes mennesker på bakken under et fly, der de sto med en liten del i hånden mens de bladde i en stor bok for å finne ut hva den løse delen egentlig var. Da ble det heller ingen avgang, og vel og bra var nok det.

Tilbake til Flesland. Mekanikerne går ned av stigen, forsvinner, intet skjer. De kommer tilbake, opp stigen, men ingen aktivitet som gir løfter. Gjennom ruten i avgangshallen er man vitne til en stumfilm som bare vitner om maktesløshet.

Etter en stund kommer mannskapet ut av flyet med ytterklær og bager. Ennå intet budskap over høytalerne.

De kommer inn i avgangshallen, brøyter seg vei gjennom publikum, men må av-



AFFEKTEN

Organ for interne
salat-tråkkerees forbund,
gode gledesdrap og
raseriutbrudd.

Ansvarl. red.mek. og vicepresident ISF: Tom Skalle

Etter nøye vurdering i forbundets presidentskap, har en etter gransking av det herunder viste informasjonsskriv, funnet en ny medlem i Interne Salattråkkerees Forbund. Vi gjenngir her informasjonsskrivet i sin helhet.

INFORMASJON

Tekn.vakthavende, Vedlikeholdskontoret, Sola, vil fra mandag den 5. april være utrustet med mobiltelefon nr. xxxxxx, som nåes ved å bestille samtale over mobiltelefon yy/zzzz. Dersom teknisk vakthavende ikke er tilstede på vanlig telefon kan en bestille mobiltelefon nr. xxxxxx.

Ved samtale over mobiltelefon må en huske på at samtalen kan høres av mange. FLYTEKNISKE PROBLEMER BØR IKKE FREMKOMME I KLART SPRÅK.

Sola den 1. april -76

O. Bergslien.

Presidentskapet finner O. Bergsliens søknad om medlemskap svært sterk. Hans forsøk på å kamuflere skrivet som aprilspøk, falt ikke i god jord. (Raseriutbrudd forekom!)

Visepresident Tom Skalle uttaler: O. Bergslien bør anbefales som medl. i "foreningen til fremme for gode mobiltelefonsamtaler".

Tom Skalle foreslo dessuten en ny flytekn. samtaleform under presidentskapets møte:

Før kunne man si følgende: "LN-ABC's VENSTRE CSD HAR FOR HØY TEMP. RISE."

Dette må heretter kunne uttales på en ny og bedre kodet måte:

"BESTEMORA TIL HALVDAN SVARTE HAR FÅTT LÅKT I VENSTRE ROTERINGS-APPARATUR FØR ELEKTRON-FRAMSTILLINGSSAKEN PÅ BEIN SLIK MÅTE, AT KROPSTEMPERATUR-FORSKJELDEN FRÅ ORALUS TIL ANUS ER MEIR ENN KVA SOM ER TILLETE!"

O. Bergslien er herved utnevnt til SAFES første medlem av ISF, og medlemskap er innvilget og registrert.

Ærbødigst og med gratulasjoner,

Tom Skalle,
red.mek.

AFF - info: Medlemsblad for
Autoriserte Flymekanikeres Forening

Redaksjon: Elling Knudsen, TS-E, SAS

Adresse: Postboks 60, N 1330

Oslo Lufthavn, Fornebu

Innhold:

	side:
Flymekanikerens ansvar og status.....	1
AFF,- etter enda et diktert tariffoppgjør.....	2
Faglig <u>selvoppholdelsesdrift</u>	2
The Association of Licensed Aircraft Engineers.....	3
Tariffoppgjøret 1976	4-5
Nytt i pressen.....	6-8
HELIKOPTER SERVICE A/S	9-11
Kino/Kultursjefen i Bærum,nå som flytekn. observatør.	12
AFF-ekten.....	13

•••

