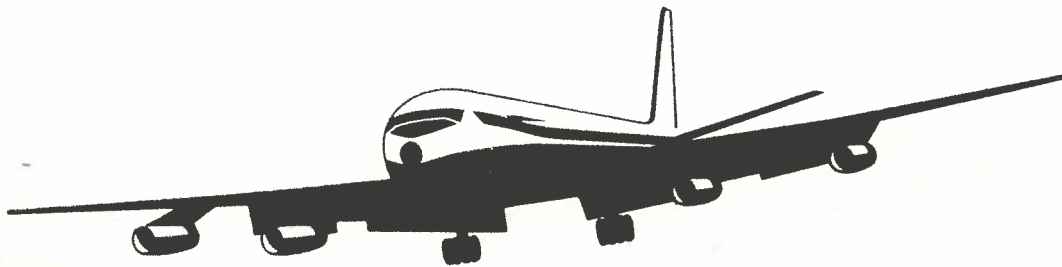


AFF - info.

Medlemsblad for Autoriserte Flyteknikers Forening. Nr. 3 1976

AFF: Eneste norske organisasjon som søker å ivareta autoriserte flyteknikere/mekanikers yrkesinteresser.



INNHold:

	side:
NFO?..Forslag om navn og lovendringer.....	2
Informasjons problemet i AFF/(NFO).....	2
AFF/Luftfartsdirektoratet.....	3
FLYTEKNIKER?..Hvem er det?.....	4
SFF-Svensk Flygtekniker Forening.....	5
Kontakt med repr. fra Helikopter Service.....	5
Møte i Oslo med A.L. & A.E./AEI.....	6
Ledig stilling i AFF-info.....	6
<u>AFF/STERLING</u> : Har ordet.....	7
Sterlingfly registreringer i Norge?.....	7
Lønnsøkninger i Sterling.....	7
<u>AFF/BRAATHEN SAFE</u> :	
Kursvirksomheten ved tekn.avd.....	8
C-130, HERCULES overhalinger hos SAFE.....	9
<u>AFF/SAS</u> :	
Service-mekanikere i SAS?.....	10-12
Gledelig nyhet ang.hørselskontroll.....	12
Om rekrutteringer til ledende stillinger i tekn. avd. SAS reg.Norge.....	13
Tanker i og om et oppholdsrom.....	14
"WARNING" ang.sykepengen i ferien.....	14
AFFekten: Lønnslip i SAS.....	15
HVEM-HVA-HVOR?.....	16

o o o

AFF-info.: Medlemsblad for
Autoriserte Flyteknikers 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 AFF's offisielle
syn. Ettertrykk og sitat er tillat
ved oppgivelse av kilde.



ER DU EN AV DE HELDIGE SOM ER UTSTYRT
MED SKRIVEREDSKAP OG PAPIR?
HAR DU TENKT PÅ AT REDAKSJONEN OGSÅ
TRENGER I N F O R M A S J O N ?

NFO?- - - Forslag om navn og lovedringer i AFF sendt til medlemmene.

Som vedtatt på gen.fors., er nå
et forslag om navneendring og lov-
endring sendt ut til alle medlemmer.
Målsetningen for forslaget er å
gjøre organisasjonen mere "up-to
date", fremtidsrettet og bedre
"strømlinjet" med hensyn til ICAO-
anbefalte yrkesoppdeling innen
luftfarten. Vi viser i denne sam-
menheng til artikkel annet sted i
bladet: FLYTEKNIKERE, -HVEM ER DET.
Navn og lovedringsforslaget vil
medføre mye ekstraarbeid for styret
og derfor er det satt en "svarfrist"
til den 1/12-76. Hvis det er stemm-
nig blandt medlemmene for forslaget
vil styret starte det praktiske
arbeidet i desember, slik at "det
nye AFF" kan være en realitet fra
1977. Godkjenning av forslaget må
selvsagt vedtas på generalforsam-
lingen ved årsskiftet.

Selve organisasjonsendringen har
mer eller mindre tvunget seg selv
igjennom. Det er så godt som umulig
å gjennomføre effektive medlems og
årsmøter med den spredning i geo-
grafisk og arbeidstidsmessige for-
deling som vi har. Derfor er det
store fordeler ved å innføre et
representantskap i (NFO?AFF?).
Styret ser med spenning frem til
medlemmenes reaksjon på forslaget.

INFORMASJONS-PROBLEMET I AFF/ (NFO).

AFF-info nr.3 1976, utkommer denne
gang sterkt forsinket.
Utøen at det skal være noen unnskyld-
ning, er forklaringen at red. har
vært engasjert i andre AFF gjøremål
som har krevet sin tid.
Resultatet blir i alle tilfeller en
dårligere informasjon til medlemmene.
Den kritikk som i denne anledning
har fremkommet, er berettiget og vi
kan bare ta den til etterretning.
Den beste idé som vi har mottatt om
problemet, er å sette igang med en
kortfattet NFO-bulletin som kommer
ut med korte mellomrom og som da
blir holdt i en noe mindre høytide-
lig stil.
Betingelsene for at dette skal bli
mulig, er at redaksjonen mottar
ferdige manuskripter til maskinskri-
ving og trykking: m.a.o. enda mere
arbeid for det øvrige styre, og en
ekstra innsats fra våre medlemmer på
FBU når det gjelder trykking og dis-
tribuering.
På lengre sikt bør det opprettes en
informasjons/redaksjonskomite som
tar seg av hele info-problemet i NFO.

Red.



Representanter for AFFs Sentralstyre hadde i sommer møte med representanter fra Luftfartsdirektoratet i Norge og Sverige.

En del uklarheter ang. setifikatbestemmelsene ble utredet. Bl.a. ble det klarlagt at det i overskuelig fremtid IKKE vil bli endringer i kravet om at det skal være en "aut.mek." (i fremtiden flytekniker) som skal være ansvarlig for Maintenance release på alle linjestasjoner.

(Dette i sterk kontrast til hva SAS håper skal bli fremtidig firmaautorisasjon.)

Derimot er det mulig at det vil bli visse endringer på "Line-check" rutinene ved hovedbasene.

Det er derimot helt klart at det vil bli krevet MYNDIGHETS AUTORISASJON for å kunne signere i aircraft-log, også i fremtiden.

Ved møtet, og i etterfølgende korrespondanse, er det nå klart at AFF vil få sendt til uttalelse de endringer i L.D.s bestemmelser som berører vårt interesseområde.

Når det gjelder SAS "bruk" av aut.mek. (flyteknikere), er det det såkalte STK (Skandinaviske tilsynskontor), som utreder slike saker.

Avgjørelsene derimot, blir tatt av OPS-utvalget (De skandinaviske luftfartsmyndigheters tekniske samarbeids utvalg.)

Vi siterer fra L.D.s siste brev til AFF:

"L.D.s arbeid med forandringer av sertifikat forskriftene for flymekanikere er fortsatt i planleggingfasen.

Noen mindre endringer som tar sikte på å regulere forholdet mellom kompetanse og rettigheter bedømmes å være aktuelle i nær fremtid. Når eventuelle nye forslag til Forskrifter for flymekaniker sertifikater vil foreligge, er det ikke mulig å uttale seg om på det nåværende tidspunkt."

Det er videre klart at L.D. ikke har noen direkte innvendinger mot vår forestående endring av yrkestittel fra "aut.mek." til flytekniker.

L.D. mener at dette kan bli gjennomført på lik linje med det svenske L.D.s betegnelser når den nåværende utdanning blir supplert med en enklere tilleggsutdanning på IERA området. Iflg. L.D. stemmer teknikerbetegnelsen dessuten godt med ICAOs anbefalinger.

oOo

PRAKTISKE RESULTATER AV MØTE OG DRØFTINGER MELLOM AFF OG L:D:

Som et direkte resultat av vår kontakt med L.D. i sommer, har AFF nå mottatt skriv og kunngjøringer fra L.D. som berører vårt interessefelt. Det siste vi har fått til uttalelse er nye forskrifter for "klage over sensurvedtak i forbindelse med prøver og eksamener som avholdes for L.D."

Av forslaget fremgår bl.a.:

1.1 Kandidat som avlegger prøve eller eksamen for L.D., har etter at sensur er falt, rett til å få redegjørelse for sensurvedtaket vedrørende egne prestasjoner.

1.2 Er det gitt skriftlige retningslinjer for bedømmelse (sensor veiledning), skal de være tilgjengelige for kandidatene etter at sensuren er falt.

videre fremgår flg. ang. klagefrist

2.1.1 Klagefrist er 3 uker for skriftlig prøve eller eksamen og 10 dager for muntlig og praktisk prøve.

2.1.2 Klagefristen løper fra det tidspkt. kandidaten er gjort kjent med karakter eller bedømmelse.

Klager skal være skriftlig spesifisert, og en må samrå seg med lærer/instruktør eller den som har bistått under utdannelsen.

Avgjørelsen på klagen fra L.D. kan ankes for en klagenemnd som tar endelig avgjørelse i klagen.

Vi kan ikke finne noe negativt i forskriftene, og synes de er godt utarbeidet.

Flytekniker ?



HVEM ER DET ?

Som kjent foregår nå arbeidet med utredningen om AFFs fremtidige organisasjonsform.

I den sammenheng vil det bli foreslått at "aut.mek." betegnelsen utgår. Istedet kommer vi til å ta i bruk yrkesbetegnelsen flytekniker.

Definisjonen på en flytekniker vil bli foreslått til å være:

"Enhver person med en nærmere spesifisert, videregående flyteknisk utdanning, - mellom fagarbeidernivå og ingeniørnivå.

Fig.1 gir en oversikt over hva som menes:

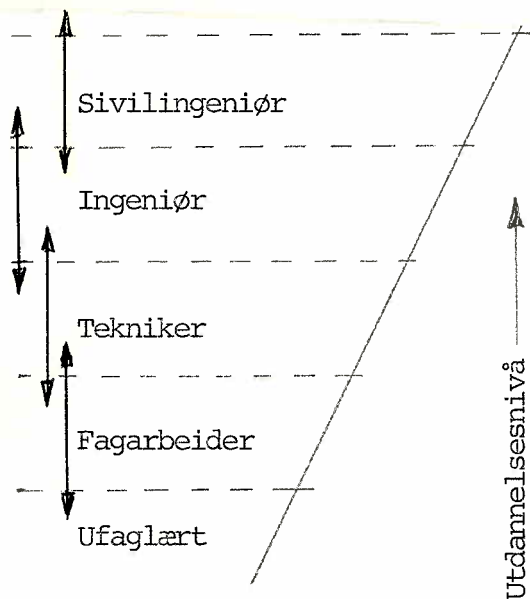


Fig.1

Argumentasjonen bak forslaget er:

1) I Luftforsvaret i Norge har betegnelsen vært brukt i mange år. P.g.a. dårlig og mangelfull koordinering mellom sivil og militær luftfart på dette området, både når det gjelder yrkesbetegnelser og utdanning, har en flytekniker i L.F. ofte blitt ansatt som spesial eller fagarbeider i sivilt selskap med den "noe nedvurderende" betydning som ligger i det.

Snobberi? -- Nei, på ingen måte, - like lite som en fagarbeider vil sette pris på å bli betatt for hjelpearbeider eller for den saks skyld, en sivilingeniør benevnt tekniker.

2) Luftfarts myndighetene i Sverige har for lengst innført denne yrkesbetegnelsen på alle som tidligere ble benevnt som "sert.mek."

3) I Danmark har SAS selv tatt initiativet ved at man tok for seg samtlige "aut.mek.s", skilte ut de som man kunne tenke seg å ansette som funksjonærer og ansatte disse i stillinger som man der på "bjerget" benevnte: Flyvetekniker.

4) ICAO anbefaler innføring av denne yrkesbetegnelsen (aircraft - technician), og det er det som har fått norsk L.D. til å vurdere saken.

5) Yrkesbetegnelsen flytekniker "sier" mer om hvilke arbeidsoppgaver en utfører og dekker dessuten bedre det utdannelsesnivå den "autorisererte flymekaniker" idag har, militært som sivilt.

Det faktum at flyteknikeren utfører en mengde arbeidsoppgaver i dag som strekker seg fra hjelpe og fagarbeider nivå og oppover til detaljert og komplisert feilsøking, - gir ikke våre arbeidsgivere rett til å velge hvilken sosial og yrkesmessig "bås" vi skal plasseres i. Med tanke på den inflasjon i bruk av ingeniørtitler som har og fortsatt forekommer i diverse Norske flyselskaper, vil selskapene sette seg selv i et underlig lys, hvis de ikke kan slutte seg til "tekniker-tanken".

I SAS foreligger dessuten en detaljert utredning om det samme spørsmål. Denne utredningen foreslår det samme som det AFFs årsmøte vil få forelagt til godkjenning.

La oss håpe at "enkelte kretser" i flyselskapene ikke lenger klynger seg til Axel Sandemoses berømte "Jante-lov":

1. Du skal ikke tro at du er noe.
2. Du skal ikke tro at du er like meget som oss.
3. Du skal ikke tro at du er klokere enn oss.
4. Du skal ikke innbille dig at du er bedre enn oss.
5. Du skal ikke tro at du vet mere enn oss.

6. Du skal ikke tro at du er mere enn oss.
7. Du skal ikke tro at *du* duger til noe.
8. Du skal ikke le av oss.
9. Du skal ikke tro at noen bryr seg om *dig*.
10. Du skal ikke tro at du kan lære oss noe.



oo

SFF

SVENSK FLYGTEKNIKER FORENING

AFF's styre har nå god kontakt med vår Svenske parallell-organisasjon, SFF. Et første kontaktmøte resulterte i at vi innen neste møte utarbeider et utkast til en samarbeidsavtale. Svenskene utarbeider et tilsvarende, og ved neste møte i Stockholm vil den endelige avtale bli samordnet og utarbeidet. Avtalen skulle dermed være klar innen årsskiftet.

Du undres kanskje hvem SFF er? Det er enkelt å forklare: Det er samtlige flyteknikere i LIN og samtlige av SASs flyteknikere på linjestasjonene i Sverige. Det arbeides nå sterkt for å få med resten av SAS teknikerne og dermed representerer SFF majoriteten av flyteknikere i Sverige. Det skulle være unødvendig å nevne hvem som søker å hindre våre svenske kolleger i deres arbeid med å bli respektert som selvstendig fagforening.

SFF ble høsten -74 opptatt i SACO's Allmänna Tjänstemannaförbund (SAT), som dermed er deres hovedorganisasjon.

SATs flygteknikerseksjon teller idag ca 100 medl. med to avd.: En i STO og en i GOT.

SFF utgir sitt eget medlemsblad med navnet "TEKNIKERNS VÄRLD", og det er interessant å kunne konstantere at de har samme problemer som oss ang. skrivekløe hos medlemmene.

Vi ønsker SFF og "T.V."s red. tillykke med bladet og arbeidet fremover.

Kombinert AFF-sentralstyremøte og kontaktmøte med repr. fra Helikopter Service. på Sola.

Et av sentralstyrets møter i høst var viet våre kolleger i Helikopter Service.

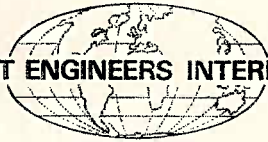
Repr. E.Mohaugen og S.Moi fra H.S. var tilstede og flere spørsmål ble klarlagt. Det ble anbefalt at H.S. danner sin egen AFF avd., og på den måten knyttes til organisasjonen med egen representant i sentralstyret. Det ble også klart i løpet av møtet at det gode interne forholdet i H.S. ikke på noen måte vil bli skadelidende av medlemskap i AFF.

oo



"OK...which of you guys disconnected the static ground wire from the truck?"

o o o



OSLOMØTE MELLOM AFF/A.L.A.E.

Kontakten med våre Engelske venner ble ytterligere styrket ved at et nytt kontaktmøte ble holdt den 14/10 i år.

A.L.A.E. har utarbeidet et forslag til et "Basic points of agreement for the establishment of an INTERNATIONAL CONSORTIUM OF AIRCRAFT MAINTENANCE ENGINEERS".

De forskjellige punktene ble gjennomgått på møtet, og forslaget ble godkjent med enkelte mindre endringer.

Kontakten på det internasjonale plan er nå kommet igang, og hovedsete for den nye organisasjonen vil bli liggende i Sydney/Australia. AFF/(NFO ?) har tatt på seg å undersøke hvordan vår svenske "broder"-organisasjon SFF forholder seg til medlemskap i AEI (Aircr.Engineers International). Videre skal vi innen neste møte ha undersøkt med Finnene og med Island.

Våre Engelske kolleger fikk et merkelig inntrykk av den Norske høsten, de fikk oppleve snøen i oktober, og deres guide i Oslo, hadde store problemer med å komme frem på sine sommerdekk, De fikk i hvert fall sett de tradisjonelle turistattraksjonene under J.G.s eminente ledelse.

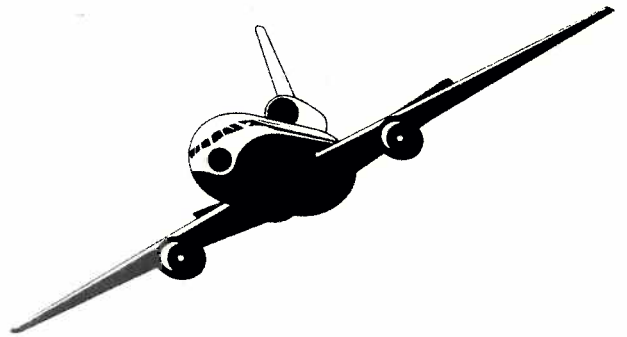
Red.

LEDIG STILLING:

H j e l p ! !

AFF-info har skrikende behov for en fast, tegnende medarbeider.

Han vil få rik anledning til å la fantasien slippe løs. Som bladets faste illustratør oppnås en lønn som er uhørt i norsk presse i dag. Henv. snarest til red.

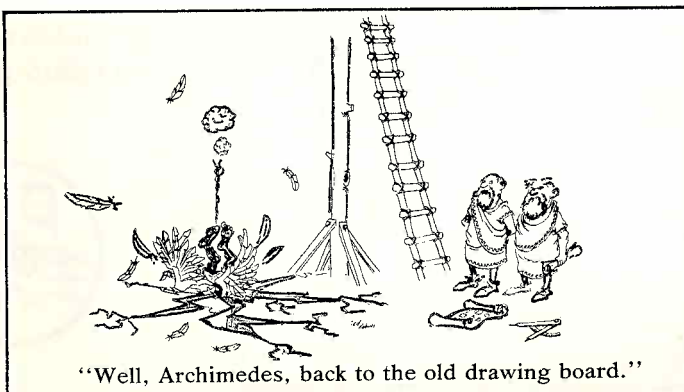


SISTE OM SFF / AFF / AEI:

Det er inngått en samarbeidsavtale mellom AFF og SFF ved et møte i STO den 4/11-76.

Avtalen vil bli referert i sin helhet i neste nr. av AFF-info.

SFF vil dessuten høyst sannsynlig gå med i AEI på lik linje med AFF.



"Well, Archimedes, back to the old drawing board."

STERLING

AFF/-Sterling har ordet:

Vi kunne tenke oss å starte en liten dialog om problemet "brush-up" kurser. -- Herved påstås at "home-base" personell har en høyere "frekvens" av folk på "brush-up"kurs enn personellet på utestasjoner.--

Har du andre erfaringer?

Folket på "home-base" har mere erfaring med feilsøking enn utestasjonsfolket,- feilsøking og påfølgende retting av disse, er jo "alfa og omega" i vårt yrke.

Tilsyn og inspeksjon kan jo leses og gjøres, men feilsøking må læres med egne og andres erfaring. Derfor mener jeg at det er så viktig at man får del i de erfaringer som gjøres på "home-base".

Kunne det være en idé å samle feil og rettinger i et ukentlig "newsletter"? Min erfaring etter 20 år i yrket, er at en lærer fantastisk meget ved å arbeide med feilsøking og retting, men glemmer lett når en ligger på en utestasjon og utfører "bensin-stasjonsarbeide",-jeg drister meg til å kalle dette for en form for "mental kastrering".

Her er vi tilbake til sakens kjerne, folk som trenger "brush-up" mest, får de færreste kurstilbudene. Det kunne være interressant å høre andres mening om dette problemet,- kanskje vi kunne komme frem til noe konkret som både vi og selskapene kunne dra nytte av.

A.B.K.

Red.s kommentarer:

Vi synes at "newsletter" idéen er god, men må påpeke at det her er en tydelig differanse mellom selskapene. I SAS er det nemlig stikk motsatt.-Her er det nesten bare "ute-folket" som får slike kurs. Av en eller annen årsak har man funnet ut at "hjemme-folket" ikke har behov i like stor utstrekning for slike kurs.Hvordan er det hos S.F.E?

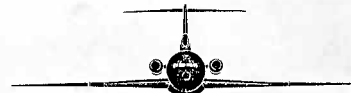
Ang. "newsletter",- det burde være et myndighetskrav til selskapene at det blir utgitt en slik regelmessig oversikt,-ordnet etter ATA chapter systemet. Vi kan bare håpe at disse linjer leses av de instanser som har makt og myndighet til å få noe slikt gjennomført.-- Idéen er gratis!

STERLINGFLY registreringer i NORGE?

Det har i høst vært hevdet at dir. A.Hellstrand i STERLING har vært en flittig Oslo besøker, og at dette har sammenheng med at STERLING ønsker å få noen av sine fly registrert i Norge. Det har ikke vært mulig for AFF-info å bringe på det rene om dette vil bli gjennomført.

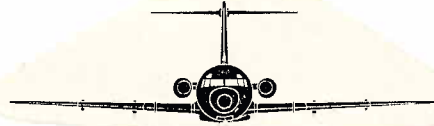
LØNNSØKNINGER FOR VÅRE MEDL. I STERLING.

Etter forhandlinger mellom AFF og STERLING, er resultatet blitt at våre medlemmer i STERLING avd. GEN, i år har oppnådd en lønnsøkning på 11 - 12%. Vi gratulerer.



AFF avd. BRAATHEN / SAFE.

AFF-info kan i dette nr. av bladet ønske våre venner i SAFE velkommen som bidrags-ydere til bladets Vi håper at dette bare er begynnelsen slik at SAS dominansen i våre spalter nå reduseres til et rimelig nivå.



KURSVIRKSOMHETEN VED TEKN.AVD: SAFE.

Det foregår stadig noe på opplæringsfronten ved Tekn.Braathen.SAFE, Sola. Nylig ble kurs i digitalteknikk II avsluttet, og før pultene var kalde ble de okkupert av nye kursdeltagere. Digitalkursene fikk forøvrig engaske "trang-fødsel". Nærmest som en prøve ble det først arrangert kurs i S.T.I. regi på hotell Sverre i august 75. Emnet var digitalteknikk II og III. Deltagerne fra SAFE kom fra elektronisk avd. og fra Ingeniør avdelingen. Disse kursene varte i 4 uker med utstrakt lab.arbeide utover kveldene. Kursene var ganske omfattende og forutsatte at deltagerne på forhånd hadde gjennomgått digitaltekn. I. Det hadde ingen av deltagerne fra S.E.F.E., men de var ikke helt uten kjennskap til stoffet. Terminologi og problemstillinger var delvis kjent fra tidligere eksterne kurser på elektronisk utstyr. Deltagerne fant kursene så aktuelle og nyttige, at det straks ble satt igang arbeid med å tilrettelegge kurser for de resterende ansatte ved elektronisk avd., to fra engineering én fra instrument samt en fra elektro. Etter mye "om og men" syntes det klart for start i slutten av juni i år. Ing.Helgaland skulle "kjøre" digitaltekn. I. Kurset startet i uke 26 med undervisning kun om formiddagen i 5 dager. Fra S.T.I.s side var kurset beregnet til å vare i 14 dager med lab.øvelser utover kveldene. En kan selv gjøre seg sine refleksjoner over kurstiden. Resultatet uteble heller ikke. Da Digital II startet fant instruktørene at forkunnskapene var så mangelfulle,

at første halvdel stort sett ble brukt til repetisjon. Herved kom Dig. II helt skjært ut og en klarte aldri å innhente det forsømte. - Tvert i mot, - tiden ble altfor knapp med det resultat at lab.øvelsene ble en kamp med tiden. Stoffet fikk ikke festet seg. Det ble en flokk "slitne" deltagere som avla sluttprøven, -med blandet resultat.

Alle var enige i konklusjonen: Dette stoffet er for viktig og nyttig til å fares over med "hare labb". - Skal utbyttet bli tilfredsstillende og stå i rimelig forhold til innsatsen, MÅ det brukes MERE tid. Vi kan bare håpe og ønske at det samme ikke gjenntar seg på Dig. III, når det skal avvikles til våren.

R.S.

oOo



"Any problems with that new solvent?"

