NFO: *Den eneste norske organisasjon som ivaretar autoriserte flyteknikeres interesser.*

MEDLEMSBLAD FOR NORSK FLYTEKNIKER ORGANISASJON NR.4 1977

NFO ØNSKER ALLE MEDLEMMER OG ANDRE LESERE

GOD JUL

OG

GODT NYTT ÅR

INNHOLD: side:

Angrep på person istedet for sak? 2
Skal vi fortsatt ha medlemsblad? 2
Nytt arbeidsår 3
Årsmøtet i NFO avd.SAS 4
Valgskred til NFO? 5
Usakligheter også hos oss 5
Noen ord fra formannen i NFO/SAS 6
Utviklingsfondet igjen 6
NFO jakkemerke 6
Rapport fra London 7
Maersk-Air skandalen i Danmark 7
"L-check saken",- sett fra en linjestasjon 8
SAS/NAF og NFO i arbeidsretten 10
AFFekten 13
Organisasjon for flyteknikere også i Danmark? 14

o o o

iNFO Medlemsblad for
Norsk Flytekniker Organisasjon
Utkommer 4 ganger pr. år.
Redaksjon: Elling Knudsen, TS-E,SAS
Adresse: Postboks 60, N 1330,
Oslo Lufthavn.

Tanker og meninger i "iNFO" behøver ikke å være NFO´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 OGSÅ REDAKSJONEN TRENGER INFORMASJON ?

ANGREP PÅ PERSON ISTEDET FOR SAK ?

"iNFO" er et internt medlemsblad for Norsk Flytekniker Organisasjon med full frihet under ansvar for den valgte redaktøren. At vi distribuerer bladet utover egne kretser, er kun en service vi gir til personer som vi tror eller håper har interesse av å vite hva NFO står for og hva vi driver med.
For mange av våre medlemmer er "iNFO" den eneste praktiske kontakt han har med sin organisasjon. At vi samtidig forsøker å se litt kritisk på den envegsinformasjon som idag drives i flyselskapene for å sikre ledelsens synspunkter, får være oss tilgitt.
Intern, kritisk og saklig tovegsinformasjon er mangelvare i dagens bedriftsliv. Den skriftlige informasjonsstrømmen er i det vesentlige envegskjørt ovenfra og nedover. At NFO internt søker å rette på dette bør oppfattes positivt,- vi vet at vi dekker et behov blandt NFOs medlemmer.

En fri presse betraktes som et viktig ledd i vårt demokratiske samfunn, -- en fri, intern tovegsinformasjon mangler i bedriftslivet idag,- vi akter å fortsette vårt forsøk på å rette opp skjevheten.

Redaktøren har fått hvisket enkelte "god råd" i øret angående måten "iNFO" har angrepet personer istedet for sak på. Vi blir kritisert for "å henge ut" personer med navns nevnelse.
La det være sagt her og nå,- vi påberoper oss ikke å være ufeilbarlig,- som amatørskribent er det vanskelig å unngå "overtramp". "iNFO" er derfor til enhver tid åpen for kritikk og motinnlegg.
Vi anmoder med dette alle som føler seg "påtrampet" å komme med hva de har på hjertet,- spalteplass skal være sikret.

oOo

SKAL VI FORTSATT HA ET MEDLEMSBLAD?

Ifg. "iNFO" nr.1/77 utnevnte representantskapet i NFO en redaksjonskomite - og siden har den ikke latt høre fra seg.
Jeg kan ikke se at det er kommet et eneste innlegg fra noen i de andre selskapene - det skjer vel litt av interesse der også, eller hva?
Vi kunne kanskje omdøpe vårt utmerkede medlemsblad til f.eks. SAS-iNFO?

Vår redaktør har gitt uttrykk for at han ønsker å trekke seg, og det forstår jeg godt. Det var jo ikke meningen at han i tillegg til "å lage" og distribuere bladet, også selv skulle skaffe tilveie alt stoffet. I siste nr. var det kun to signerte innlegg, resten er antageligvis den arme redaktørs verk.

For å bruke oljeterminologien (innført i forrige nr.), redaktøren representerer en kilde av organisasjonsmessig og flytekn.viden, men skal vi ikke prøve å få igang noen flere produksjonsbrønner (kilder)?

Det kunne jo hende at han "går tørr" eller får en "blow-out" !

Hvis vi fortsetter med å overlate alt til redaktøren, slik at det ender med at han gir seg (han har også full jobb og familie å ta seg av), er jeg stygt redd for at det kan bli lenge mellom de fremtidige nr. av "iNFO". - Og det er det vel ingen som ønsker?

Derfor dere i STERLING - BRAATHEN - WIDERØE og FRED OLSEN - nå får også dere TRÅ TIL !

sh

Vi takker for støtten og minner om at medlemmene i de nevnte selskaper også betaler sin skjerv til driften av "iNFO".
(Vi kjenner flere utenfor NFO som gjerne ser at bladet forsvinner !!)

red.

o O o

NYTT ARBEIDSÅR:

1977 har passert og går over i NFOś historie som det året da vi for første gang ble kjent som organisasjon utenfor våre egne sirkler.
Vi tenker da på hele tariffsaken som endte opp i Rikslønnsnemda.
Streiketrusselen fikk pressen og dermed offentligheten til å sette søkelyset på oss,- vi har fått indikeringer på at NFO ikke gjorde noen dårlig figur i den sammenheng. - Særlig tror vi at styrets beslutning om ikke å gå til streik i de ti dagene dette var mulig,-gjorde at vi i fremtiden vil bli betraktet som en gruppe som kun vil våre egne arbeidsplassers beste.
Den positive atmosfære vi har møtt senere, både internt og eksternt, tyder på at det var en riktig beslutning styret tok, selv om det er mottatt kritikk fra medlemmer om "svak holdning".
Det ligger fortsatt en mengde problemer å ta fatt på for det nyvalgte styret. Mange av de saker som vi hadde håpet å få løst i 1977 er fortsatt like uløste.

I SAS er det først og fremst den nå meget omtalte "L-check" saken som nå har vært oppe i arbeidsretten.(se side 10).Dommen løser ikke problemet men vi tror at det forslaget som nå foreligger fra OSLTS er et utmerket arbeidsgrunnlag for en endelig løsning.

Ved de lokale lønnsforhandlingene ser det nå ut som vårt evig tilbakevendende krav om differensiering mellom flyteknikere og mekanikere kanskje kan løses. Bedriftene påberoper seg alltid styringsretten når dette passer inn i negativ retning,- sett fra vår synsvinkel. Det burde være mulig å bruke styringsretten i en for oss positiv retning,for en gangs skyld.

Vi har fått merke at det er skiftet ledelse i Luftfartsverkets tekn.avd. I verste fall kan vi risikere at myndighetenes "slappe" holdning til sertifiseringsproblemene, går i retning av hva som er flyselskapenes ønske: Egensertifisering av teknisk personell.

Det er forståelig at det har oppstått "strid" mellom den nye ledelsen og den mere praktisk betonte del av Luftfartsverkets tekn.avd. Særlig er dette naturlig når man vet at det er den "praktiske del"av"verket" som sitter inne med erfaringene på området.

NFOś forhold til de lokale Verksteds-klubbene (J.&M.), varierer.
I WIDERØE, FOF og BRAATHEN har man lært å leve med hverandre. Stort sett er differensieringsproblemet akseptert i de selskapene.
I SAS bør forholdet kunne bli bedre, i det lange løp er det ikke til å komme utenom at man må komme frem til en eller annen formfor samarbeid på styreplan.
Stort sett kommer vi godt ut av det med J.&M.ś medlemmer på "hangarplan",- det finnes intet som skulle tilsi at vi ikke kunne gjøre det samme på styreplan. Det hele står og faller på om man respekterer hverandres særegenheter og lærer å leve med dem.
La oss håpe at 1978 kan bringe endringer her,- vi tror at det skulle være mulig!

o O o

ÅRSMØTET I NFO AVD.SAS.

Årsmøtet i NFO/SAS ble avholdt i Koksa-kantinen den 30./11-77. Møtet ble greit avviklet og ingen sterke følelser ble satt i sving. Etter de tradisjonelle poster, leste nestformann J.G. sekretærens fyldige årsberetninger. Naturlig nok ble det endel kommentarer og spørsmål med særlig vekt på den nå så omtalte "L-check" saken. Selv om det er forskjellige oppfatninger av hvordan saken kan løses, er den enige og solidariske "back-up" som forsamlingen ga det nye styret, god å ta med i det kommende arbeidsåret.

Den sak som opptok forsamlingen mest ved gjennomgangen av Sentralstyrets årsberetning, var uten sammenligning §3 i lovene ang. opptak av "ikke sertifiserte medlemmer". Dette ble et viktig tema ved drøftingene av lovendrings forslaget som forelå. Forslaget ble senere forkastet og §3 forblir dermed uendret.

Etter gjennomgangen av årsberetningene, ble det gitt referat fra "London -møtet" mellom NFO, SFF og våre Engelske kolleger i Aircraft Engineers International.
Det mest oppsiktsvekkende som har skjed i England siden sist var flg.: PARLAMENTET HADDE FORKASTET FORSLAGET OM FIRMAAUTORISASJON AV AUTORISERTE FLYTEKNIKERE.HERETTER SKAL ALLE FLY OVER EN BESTEMT VEKTKLASSE (3,5 tonn), KUN GODKJENNES AV SERTIFISERTE FLYTEKNIKERE. M.A.O: Det stikk motsatte av hva SAS arbeider mot for å få de skandinaviske myndigheter til å godkjenne.
(Se eget ref. side 7)

Etter dette ble det gitt en orientering om den pågående konflikten i Danmark og MAERSK AIR.(Se side 7).

Årets regnskap ble godkjent. Forsamlingen ga det nye styret fullmakt til å heve kontingenten fra kr.50,- til 100,- pr mnd.
Kontingentforhøyelsen ble godtatt på bakgrunn av inflasjon,kostnadsstigning samt på bakgrunn av de nye reglene med skattefritt fradrag av fagforeningskontingent.

Når det gjelder tilslutning til hovedorganisasjon, må stemningen i forsamlingen kunne tolkes til at dette kun kan skje på NFOś premisser og under forutsetning av at NFOś frie stilling og forhandlingsrett blir beholdt.

Det ville være en overdrivelse å kalle det derpåfølgende valg for sensasjonellt. Det var foreslått gjenvalg av de fleste gamle styremedlemmer. Til ny repr. for skift 1 ved OSLTS ble valgt Dagfinn Hovde. Som ny repr. for TOSOM ble Henry Helland valgt. Valgkomiteen fikk ny sammensetning: E.Garstad TOSOM, S.Kindseth OSLTS samt O.Voldheim (gj.valg).

NFO avd. SASstyre for 1978 ble:

Formann	:Egil Førrisdal	OSLTS
nestform.	:John Giæver	"
sekretær*	:Sjur Kindseth	"
kasserer	:Jens Haagensen	"
repr.s.1	:Dagfinn Hovde	"
" 2	:Jens Haagensen	"
" 3	:Elling Knudsen	"
" 4	:John Giæver	"
" 5	:Lars Lømo	"
repr. OM	:Kjell Hasleto	OSLOM
" nord.N	:Svein Hansen	EVEOM
" "	:Henry Helland	TOSOM
" vest N.	:Magne Brakstad	BGOOM
" for utenlandsst.	:Erik Hagen	CDGOM
varamann for OM	:Ludvig Køllersen	OSLOM
"	:Harald Hansen	"
repr.for funksjonærer	:Arvid Skomsøy	OSLTS
Revisor	:Harald Bless	"
"	:B.Nordli	STERLING/GEN

* Edmund Grohshennig overtar som sekretær i løpet av 1978.

Etter at adv.Sibbern hadde redegjort for sin del av virksomheten i NFO, gikk forsamlingen over til å nyde de tradisjonelle smørbrød m/øl.- Årsmøtet ble avsluttet kl.2300.

o O o

"VALGSKRED" TIL NFO?

Som de fleste i SAS nå vet, er valget av ansattes representanter til SAS´ representantskap avgjort.
For NFO gikk valget over all forventning.
I den timelønnede guppen som vi er "båsplassert" i, representerer NFO´s medlemmer 17% av alle timelønnede i reg.Norge. - Vi fikk nesten 40% av de avgitte stemmene mens Verkstedklubbens representant fikk de resterende 60%. - NFO fikk m.a.o. langt flere stemmer enn vi har medlemmer, og disse kan ikke ha kommet fra annet hold enn Verkstedklubben.

Hvorfor gir så Jern & Met.ś medlemmer sine stemmer til NFO? Det kan vi overlate til leserens fantasi,- tallene skulle i alle fall gi grunn til ettertanke for noen og enhver!

Valgdeltagelsen var ikke særlig god, - i den timelønnede gruppen var den størst med 68%.
Blandt funksjonærene var deltagelsen på 65% og i den "flygende" gruppen var den på 56%.

Resultatet ble altså at timelønnedes repr. til SAS´representantskap er hr. Stein Slettum med John Giæver som varamann. Som repr. for funksjonærene møter Ingvar Lilletun OSLHT og for de flyvende møter Per Bjølseth OSLOB.
En ny valgomgang er nødvendig for å få bestemt hvem av disse tre som skal sitte i SAS´styre som repr. for de ansatte i reg.Norge.
NFO´s styre har drøftet hvem av de tre kandidatene vi kan gå inn for, og er kommet frem til at NFO´s interesser vil bli best ivaretatt av Kaptein Per Bjølseth.

NFO´s styre oppfordrer derfor alle medlemmer til å stemme på Bjølseth ved den kommende valgomgang, han kjenner flyselskapet SAS etter snart 25 år i selskapet.
Dessuten er han klar over hvem en autorisert flytekniker er,- det er viktig for oss i disse tider.

o O o

USAKLIGHETER OGSÅ HOS NFO?

Årets årsmøte vedtok på vanlig måte en kontingentforhøyelse som forhåpentlig vil endre organisasjonens økonomi i årene fremover.
Forslaget til slik forhøyelse forelå i god tid før årsmøtet.
Den som var og er i mot slik forhøyelse hadde full anledning til å møte opp, enten personlig eller ved fullmakt, for på den måten å stemme ned forslaget.
Som medlem av en forening eller organisasjon, er dette den normale fremgangsmåten å gi sin mening tilkjenne på. At enkelte i våre rekker ikke har oppfattet dette er bare å beklage.
Ethvert styre i en forening får finne seg i saklig kritikk fra medlemmene,- det er et sunnhetstegn.
Men når kritikken blir fremført som slarv utenom de steder (eks.årsmøte) som er avsatt til denslags, får det være tilgitt at kritikerne blir møtt med motargumenter.
Årsmøter har en egen post på dagsordenen som heter valg. Ved valget velger man de personer som bl.a. skal disponere de midler som kontingenten innbringer. Hvis disse personer ikke passer deg, har du anledning til å foreslå andre og å stemme på dem. Betingelsene er bare at du følger spillets regler!

Tilslutt to små regnestykker til orientering:

Årsinntekt:	100000,-
÷ 50% skatt:	50000,-
Netto:	50000,-
÷ Fagforen.konting.	600,-
Tilbake:	49400,-

Alt.2:

Årsinntekt:	100000,-
÷ Fagforen.konting.:	1200,-
Skattbar inntekt:	98800,-
÷ 50% skatt:	49400,-
Tilbake:	49400,-

Trylleri med tall?, neida,-bare utdrag av folkeskolens pensum!

o O o

NOEN ORD FRA NFO/SAS-GJENVALGTE FORMANN E.FØRRISDAL:

Et nytt arbeidsår ligger foran oss,- 1978.
Mange saker, nye og gamle skal løses. Vi i styret lover å gjøre vårt beste for å komme frem til løsninger som kommer alle NFOére tilgode, men la meg understreke at vi trenger hjelp fra alle medlemmer,- ikke bare verbalt,men også på det praktiske plan trenger vi en håndsrekning.
Jeg tenker på alt arbeidet med utgivelsen og distribusjon av "iNFO", oppdrag i komiteer, utvalg o.l.
La ikke unskyldninger som: "Jeg er ikke med i styret", "jeg arbeider skift","det er på min fridag" o.s.v. være grunn for ikke å hjelpe til.
Hvis vi ikke får den nødvendige hjelp vi ber om i "press-perioder", er det tvilsomt om lysten til å ta på seg tillitsverv vil fortsette særlig lenger.
Til alle tillitsmenn: "Møt på de avtalte møtene,-hold deg informert og informer videre".
Til ALLE: "Plag"din tillitsmann, spør om nytt, gi ham oppgaver som skal behandles i styret.

Vi må arbeide mot en utadvendt organisasjon,- ikke en organisasjon som er dominert av oss i styret.
En god JUL og et GODT NYTTÅR til alle.

e.f.

o O o

GRATULERER!

La oss gratulere SAS´legekontor med nye lokaler og ikke minst,- nytt AUDIOMETER.
Vi tar anskaffelsen av det som et bevis på at det nytter å være utholdende. NFO har krevd anskaffelse av slikt i gjennom de siste 8 år.
Periodisk hørselskontroll må være et minimumskrav for oss som har en av Norges mest støyende arbeidsplasser.
Gjennom helse/vernetjenesten har vi nådd frem med vårt gamle krav om årlig hørselskontroll.
Nok en gang: Gratulerer!

e.f.

o O o

OPPLYSNINGS-OG UTVIKL.FONDET IGJEN:

De kr.1,5o som trekkes fra din lønn hver 14. dag, forsvinner til LO og NAF fortsatt. Det er nå over et år siden denne saken ble tatt opp i brev til LO fra adv.Sibbern.
Vi kan ikke lenger finne oss i at LO trenerer denne saken. En oppringning fra adv.Sibbern den 30./11 frembrakte en rekke unskyldninger men heller ikke mer.
Det er Rikstrygdeverket som administrerer fondet. Det står nå tilbake å bringe saken inn for sistnevnte instans.
Forhåpentlig vil midlene bli disponible i løpet av 1978 for NFO.
Vi trenger dem i utdanningssammenheng.

o O o

NFO JAKKEMERKE:

A.K. i STERLING/ GEN har stått for arbeidet med foreningsmerker.
Som en prøve foreligger nå et "NFO-skvadrons merke" til påsying på f.eks. blazer. Et lignende merke er sendt til SFF.
På årsmøtet fungerte Axel som mannequin og vakte der stor oppsikt.
Merket er tekstet med vårt slogan: "We keep them flying", og vil kunne kjøpes for ca.kr.30,- pr.stk. hvis og når sentralstyret/repr.tantskap godkjenner design som foreslått.
En liten jakkenål er også under fremstilling i prøveutgave.
Felles sticker for NFO og SFF er likeledes under prøvefremstilling i STO.
Alle merker vil være klare til salg/ distribusjon i løpet av 1978.

o O o

RAPPORT FRA LONDON.

En oppsumering av inntrykk fra London møtet med L.A.E.A./AEI, bør begynne med noen rosende ord til vårt hyggelige vertskap for den koselige atmosfære de skapte under vårt besøk. Både sightseeing, bespisning og det avsluttende pub-besøk, var tilrettelagt med den største engelske omhu.

Så til den offisielle delen av besøket. Den virkelige store og gode nyheten våre engelske venner kunne gi, var at det er blitt LOVFESTET I ENGLAND AT FLY OVER 3600 kg KUN SKAL CHECKES OG RELEASES AV OFFENTLIGE AUTORISERTE FLYTEKNIKERE.
Dette markerer en foreløbig slutt på den årelange tautrekkingen som til forveksling ligner vår egen.
De har nå gått løs på problemet med de mindre flyene (mindre enn 3600 kg).
En Lord som taler deres sak i overhuset og 35 representanter i underhuset drev ALAE´s sak igjennom i parlamentet.
De kunne også fortelle at deres medlemstall er økt til ca.1000 !
Det er da ganske artig å få høre at de har den største respekt for NFO, når folketall og øvrige forhold er tatt i betraktning: Den største og mest slagkraftige forening i sitt slag i Europa.
Nevnes bør også at vår svenske "broderorganisasjon", SFF, som også var med på møtet, fant det riktig å melde seg inn i AEI. Det internasjonale samarbeidet blir dermed kraftig styrket.Det er for tidlig å gjøre seg opp noen mening om hvilken virkning dette vil få på lengre sikt, men det er ganske interessante aspekter som åpner seg.

Avsluttningsvis vil jeg uttrykke ønske om at denne siden av NFO´s virksomhet vil bidra til økt trygghet av våre arbeidsplasser verden over.

J.G.

o O o

SISTE:

Det nytter,- i Danmark har trafikministeren nå trukket tilladelsen om "pilot-checks" hos Mearsk-Air tilbake,--foreløbig, som det heter.

MAERSK-AIR SKANDALEN I DANMARK:

Mange har merket at det er uro i vår bransje i CPH igjen. Denne gangen har elendigheten følgende bakgrunn:

Teknisk sjef i MAERSK AIR har søkt og fått godkjent av de danske myndigheter med trafikministeren på toppen, en ordning ang. selskapets Boeing 737 fly, hvor pilotene skal ta den tekniske "turn-around" check på utenlandsstasjonene i stedet for autoriserte flyteknikere.
Den nevnte tekniske sjef har dessuten uttalt offentlig at slik check kan utføres av en hvilken som helst stewardess.
Resultatet lot ikke vente på seg. Alle flymekanikere og flyteknikere i CPH i samtlige selskaper, gikk til korte "sit-downs" i protest mot galskapen.
Men ikke nok med det,- pilotene og i særdeleshet SAS´piloter har gått sterkt imot avgjørelsen som selvsagt er tatt, himmelhøyt over de berørte parter.
En opphisset debatt har rast i Danske aviser og i en kronikk i Kristelig Dagblad har en av SAS´piloter synspunkter, som burde være obligatorisk lesning for alle innen skandinavisk luftfart.
Hans artikkel vil bli trykket som separat tilleg til dette nr. av "iNFO".
Forhåpentlig vil kronikken vekke til ettertanke hos flyselskapenes og direktoratenes tekniske og administrative ledelse.
Den tverrfaglige og tverrpolitiske solidaritet som denne saken har skapt, burde være et eksempel til etterfølgelse i det øvrige skandinavia.
Kontakt med våre Danske kolleger bør gis høy prioritet i det kommende år.

o O o

"L - CHECK" SAKEN - SETT FRA EN LINJESTASJON.

Av S.Hansen / EVEOM.

Som styremedl. i NFO har jeg hatt befatning med,- og et visst ansvar for,- denne saken frem til dags dato.

Så lenge saken ikke har fått noen endelig løsning, har jeg ikke hatt lyst til å kommentere denne i "iNFO"s spalter. Men etter å ha lest hr.Ø.Karlsen´s interessante innlegg i siste nr. synes jeg det er på sin plass at også linjestasjonene´s mening om dette kommer til uttrykk.

Stort sett er jeg enig i hr.Karlsens vurderinger, men det er to sider ved denne saken som bør nærmere omtales,: den sikkerhetsmessige og den rent personalmessige.

For å ta det siste først:
Hvorfor må NFO "slutte med å stille kategoriske krav"?

NFO skal iflg. sin formålsparagraf: "ivareta sine medlemmers interesse, faglig og økonomisk", og det ville ha vært en meget slett måte å ivareta disse på, dersom man utenvidere skulle takke ja og amen til et forslag fra SAS, som iflg.hr.Wahl tok sikte på å erstatte ca.60% av de autoriserte på Fornebu med såkalte "servicemekanikere".

Skulle NFO akseptere en slik løsning, måtte det foreligge tungtveiende økonomiske årsaker til grunn, og en slik omlegging måtte være resultatet av et samarbeide mellom bedriften og NFO. Som kjent har NFO gjentatte ganger etterlyst reelle økonomiske overslag og vurderinger, uten at det er blitt svart med annet enn løst snakk om besparelser på utdanningssiden.

Et annet aspekt er at NFO fra sin opprinnelse har blitt sett på med mistro og skepsis, og blitt betraktet som et "onde man måtte leve med", ikke minst fra NAF´s side. Så rent fagforeningsmessig sett ville det jo være svært så gunstig for bedriften hvis man kunne få splittet den enhetlige blokk som NFO hittil har utgjort.
Dermed kunne SAS, med minimale konsekvenser, trykke Verkstedklubben ennå nærmere til sitt bryst, og NFO ville sannsynligvis bli støtt ut i det ytterste mørke.

Ordspråket om "splitt og hersk" har fortsatt gyldighet.

Så til den sikkerhetsmessige side av saken, som for oss på linjestasjonene er den som skaper mest bekymring:

Vi er vel alle enige om at det ikke burde kreves en autorisert tekniker for å utføre en MPC/MSC.
NFO´s eneste opprinnelige krav var at LD sertifiserte og godkjente servicemekanikerne, slik at de kunne signere i A/C log, og dermed stå personlig ansvarlig.
Hvorfor har så SAS gått så hardt ut for å få adgang til selv å godkjenne disse?
Ja,-ikke vet jeg, men det er jo nærliggende å tenke på "bukken og havresekken",- samt fagforeningsaspektet som er nevnt tidligere.

Det offentlige er jo nærmest umettelig i sin iver etter å kontrollere og regulere på alle andre områder i samfunnslivet, det er derfor både ufattelig og beklagelig at LD, på et så viktig område som flysikkerheten går inn for SAS´s linje om øket eierkontroll og firma-autorisasjon.

NFO har mottatt et brev og informasjon fra tekn.avd. i LD om målsetting og fremtidig mønster for dette innen sivil luftfart. Maken til høytflyvende og panegyriske uttalelser har vel neppe sett dagens lys på et Luftfartsdirektorats kontor tidligere.Jeg vil avholde meg fra ytterligere kommentarer om disse merkverdigheter, men det må kunne forventes at NFO etter beste evne hjelper forfatteren av denslags skriv til å komme ned på jorden igjen?

Personlig mener jeg at det må være NFO´s plikt å fremme det syn at en som utfører en selvstendig check på et fly, også må være personlig ansvarlig ved sin signatur, i A/C log eller på annet underlag. Dette med personlig ansvar er etter min mening et så viktig element innen flysikkerheten, at det bør vi virkelig kjempe for å beholde.

forts.n.s.

I et brev av 25/2-77 fra LD, hevder hr.ing.Ottne at"økt egenkontroll er den eneste måten å forhindre at myndighetene vokser proporsjonalt med antall virksomheter og luftfartøyer. Det siste er forankret i regjerings direktiver om avbyråkratisering og rasjonalisering av statsforvaltningen".
Iflg. det fremsatte forslag om utdanning av servicemekanikere, er det avsatt en dag til eksamen for en klasse på 10-12 elever. En inspektør fra LD ville i løpet av én uke kunne godkjenne 60 servicemekanikere, altså nok til å dekke SAS´behov for minst 10 år fremover.
Hver og en kan jo etter dette gjøre seg opp en mening om berettigelsen av hr.Ottnes argumentasjon. Personlig synes jeg det ligger på grensen til det rene tøv. Det synes heller som om LD ikke tør godkjenne disse folkene etter de fremlagte kriterier, og derfor overlater ansvaret til SAS.

POLITISKE MYNDIGHETER OG OFFENTLIGHETEN INN I BILDET?

Ettersom NFO ikke vinner gehør for sitt syn, hverken hos SAS eller i LD, mener jeg at saken nå bør bringes inn for de politiske myndigheter.
Hvis heller ikke dette nytter, kan jeg ikke se at NFO har noe å tape på at saken kommer offentligheten til kjenne (noe som er i ferd med å skje ved stevningen for arbeidsretten i den såkalte "blokadesaken").
Resultatet av en offentlig debatt omkring ansvarsforholdene innen sivil luftfart får vi heller ta til etterretning, uansett hvordan resultatet blir.

Til slutt vil jeg gjerne få gi uttrykk for følgende til SAS/reg.Norge:

Hvis det er så at gruppen autoriserte flyteknikere utgjør en viktig ressurs innen bedriften, burde sammenhengenen mellom bedriftsøkonomisk lønnsomhet og forholdet (eller mangel på forhold) til denne gruppen påkalle langt større interesse enn i dag.

Hittil har de autoriserte blitt berømmet for lav fraværsprosent, noe som kan tyde på lojalitet og en positiv holdning til jobben. Vi har jo hverken bedre helse eller andre kvaliteter enn andre ansatte.
Men,- det er nå engang slik at blir man bestandig møtt med en kald skulder, envegskjørte samarbeidskrav o.s.v., ender det med at en blir frustrert og lei, dermed kan forholdet til arbeidet havne i likegyldighet. Det å ende der står for meg som det verste som kan skje.

I Norge, som sies å være verdens dyreste land å produsere i, er jeg sikker på at selv i en så liten gruppe som NFO´s medlemmer utgjør, finnes betydelige økonomiske reserver, og at en økonomisk og teknisk rasjonalisering uten hensyn til forholdet til denne gruppen, vil være bortkastede penger.

Det sies at vi er konservative og motstandere av forandringer. Dette er ikke riktig. Mange gjør motstand mot forandringer, pådyttet oss av andre, men få er mot det en selv er med på å forandre. Det oppleves ofte som forbedringer. (*Understreket av red.*)
Hovedårsaken til det dårlige forholdet mellom SAS og NFO må imidlertid sies å være den uholdbare tariffsituasjonen vi befinner oss i.
Så lenge SAS/NAF finner det formålstjenelig at LO/Verkstedklubb skal ivareta NFO´s interesser ved tariffoppgjørene, må man regne med at forholdene snarere blir verre enn forbedret,- naturlig nok.
NFO får stadig tilgang på nye, unge og utålmodige medlemmer. De hverken forstår eller vil finne seg i tingenes nåværende tilstand,-de søker å tvinge frem en endring. Derfor kan jeg ikke se det annerledes enn at med mindre SAS endrer syn på dette, og aksepterer at NFO skilles ut fra de timelønnede med en separat tariffavtale, går vi hardere tider i møte. (For de uinnvidde kan opplyses at etter gjeldende tariffavtale er det full anledning til dette-§6 II).

I "Utdrag av orientering til SAS representantskap i STO 7.sept.-77" kan en lese om hva det koster med arbeidskonflikter.
Hvis SAS ved sin steile holdning til NFO´s tariffsituasjon, presser oss ut i lange og harde konflikter, vidner dette om økonomisk uansvarlighet og det kan bare begge parter tape på.
SAS kan gi oss egen avtale,- hva med viljen? -- GJØR NOE!

o O o

SAS/NAF OG NFO I ARBEIDSRETTEN:
EN UNDERLIG FORESTILLING.

Arbeidsrettssaken mot NFO´s aksjon ved OSLTS gikk av stabelen den 6/12. La det være sagt med det samme, dette var en merkverdig forestilling. Arbeidsgiversiden var repr. ved advokat og dir.A.Lien fra NAF, herrene Nygård og Bråstad fra OSLIA samt SAS´ "sakkyndige": prod.sjef E.Wahl.

NAF´s advokat startet med å fortelle retten hvilke bagatellmessige personer NFOś medlemmer (autoriserte flymekanikere) er.
Vår utdannelse ble i hans fremstilling redusert til 6-8 ukers grunnkurs og 8-lo ukers flytypekurs!
Psykotekniske prøver før opptak og eksamen for Luftfartsdirektoratet ble lett og elegant utelatt.
Likeledes ble det ikke nevnt at 9o% av autoriserte flyteknikere har 2 eller flere sertifikater med den utdannelse dette innebærer. - I det hele,- vi er bare noen heldige fagarbeidere som har hatt litt kursvirksomhet bak oss!
Heldigvis fikk retten et noe mer nyansert bilde av hvem vi er, etter hvert som partforklaringene ble gitt.

Vi vil her gjerne få understreke enkelte poenger som hr.Wahl serverte i sin partsforklaring:
På rettens direkte spørsmål om SAS har fått LD´s godkjenning til å innføre det nye systemet, ble det forsøkt å svare unnvikende,- dette ble påtalt og på direkte spørsmål fra en av rettens medl. måtte Wahl svare et klart NEI.

Rettens medl. var videre interessert i å høre hvordan informasjonen til NFO hadde vært i denne saken? Iflg. hr.Wahl hadde den vært upåklagelig. Det ble spurt om det hadde vært forhandlinger om problemet mellom NFO og SAS? Igjen ble det svart unnvikende: "Våre dører står alltid åpne for samtaler om problemer" svarte hr.Wahl. Etter direkte sp.mål. fra retten kom det til slutt frem at det ikke fantes protokoller fra forhandlinger om problemet.

Retten ville gjerne vite hva en fagarbeiders normale oppgaver er ved OSLTS.

Til dette svarte Wahl at det stort sett går ut på:"kjøring av trapper, hangardører samt rydding og assistanse til autoriserte mekanikere". Til dette spurte rettens formann om han dermed hadde oppfattet Wahl riktig ved å si at "det nye systemet innebærer at SAS akter å ta en,- det man kan kalle en ryddemann,- gi ham et kurs på en uke, og deretter sette ham til å utføre det samme som en autorisert hadde utført inntil i dag?
Til dette svart Wahl et klart:JA!'.

Retten ville vite om det nye systemet innebar at kontakten mellom piloter og mekanikere ville bli det samme etter at man hadde innført ordningen? Det var NAF´s advokat som fikk dette spørsmålet og han svarte et klart JA til dette.

Når det gjalt de "blokerte" stillingene ble det nevnt for retten at disse kun ble rekruttert fra NFO´s medlemmer. På et senere tidspkt. spurte adv.Sibbern "vår partsforklarer":J.Giæver, om dette var riktig? Til det kunne J.G. fortelle at det ikke var korrekt idet man nylig har ansatt en person i en av stillingene som ikke er innehaver av gyldig sertifikat på noen av selskapets flytyper.

Det generelle inntrykk av hr.Wahls "partsforklaring", sett fra NFO´s synsvinkel, var ikke egnet til å skape den nødvendige tillit som utvilsomt må til for å få løst "L-check" saken på en fornuftig og for begge parter akseptabel måte.

Vår partsforklaring ble, slik saken utviklet seg, til en lang rekke med nødvendige korreksjoner av de "misforståelser" som tydeligvis gjør seg gjeldende hos NAF og hr.Wahl.
Vi fikk inntrykk av at retten satte pris på å få et mere nyansert og korrekt bilde av konflikten og dens bakgrunn, ved J.G.´s forklaring.

Fra NAF/SAS ble det kjørt hardt på at konflikten, igangsatt av NFO, var juridisk ulovlig,tariffstridig samt et inngrep i bedriftens styringsrett.

forts.n.s.

ARBEIDSRETTSAKEN (forts.)

NFO hevdet at det var våre medl.s eneste mulighet til å søke å hindre at bedriften satte i verk et system som etter NFO´s mening, i verste fall vil kunne gå ut over flysikkerheten ved at ukvalifisert personell på egen hånd blir satt til å gjøre de omtalte "checks".

Motparten hevdet at det kun var en aksjon som var satt i verk for å hindre at NFO´s "maktposisjon" skal bli redusert. Til dette repliserte rettens formann at denne motivasjon syntes noe merkelig: Saken dreier seg jo bare om FBU og ikke de øvrige stasjoner i Norge, og da vil jo "aksjoner" fortsatt kunne utføres av NFO.

På et tidspkt. i forhandlingene foreslo rettens formann at partene tok stilling til følgende "meglingsforslag":
"NFO opphever "blokaden" og partene går i reelle forhandlinger for derigjennom å komme frem til et forslag som siden skal godkjennes av LD."

Forslaget ble akseptert med tydelig begeistring av NAF/SAS men avvist av NFO med den begrunnelse at all erfaring tilsier at SAS vil gjennomføre det foreliggende forslaget i og med at "aksjonen" blir avblåst. Dermed vil de ledige stillingene bli besatt og systemet blir satt ut i livet. De såkalte "reelle forhandlinger" vil bare bli "kamuflasje" for å få systemet gjennomført.
NFO´s erfaringer med såkalte "forhandlinger" med NAF/SAS er så dårlige at tiltroen til denne mulighet er lik 0.
NFO´s styre heller til den oppfatning at denne tillitskrisen er bundet til "enkeltpersoner" og ikke til bedriften generelt.

På et tidspkt. kom det klart frem av J.G.s forklaring, at denne tillitskrisen også er tilstede overfor "enkeltpersoner" i LD´s tekniske ledelse.
"Både systemets konstruktører i SAS og dets godkjennende part i LD, er ingeniører med manglende erfaring fra det praktiske liv.

For disse herrer teller fine teorier og bedriftøkonomiske utredninger mere enn praktisk erfaring og menneskelige hensyn" hevdet J.G.

I sitt sluttinnlegg hevdet adv.Sibbern at NFO´s aksjon ikke kunne oppfattes som et inngrep i styringsretten, i og med at de "blokerte" stillingene har vært ivaretatt av NFO´s medlemmer siden "aksjonen" startet.
Hans påstand ble derfor at NFO frifinnes fra "tiltalen".

DOMMEN:

Aftenposten Lørdag 10. desember 1977

Flyteknikerstreik ved SAS dømt tariffstridig

Norsk Flytekniker Organisasjons (NFO) blokade av stillinger ved SASs eftersynshangar på Fornebu er tariffstridig fremgår det av en dom i Arbeidsretten. Blokaden er ulovlig og må straks oppheves, sier retten i sin dom som ble avsagt 9. desember.

NFO har oppfordret sine medlemmer til ikke å søke stillingen som formann, inspektør og stasjonsingeniør ved eftersynshangaren til SAS på Fornebu. Dette har ført til at Norsk Arbeidsgiverforening og SAS har ført saken inn for Arbeidsretten og fått medhold for sitt syn.

Blokaden er et arbeidskamptiltak, sier Arbeidsretten. Den viser til at stillingene ved hangaren er blitt stående ubesatte, og det er klart at blokaden med sin virkning er rettet mot SASs utøvelse av styringsretten. Dette er ifølge en rekke tidligere saker i Arbeidsretten uforenlig med den tariffestede fredsplikt mellom partene i arbeidslivet.

Saken ble holdt 6. desember iår.

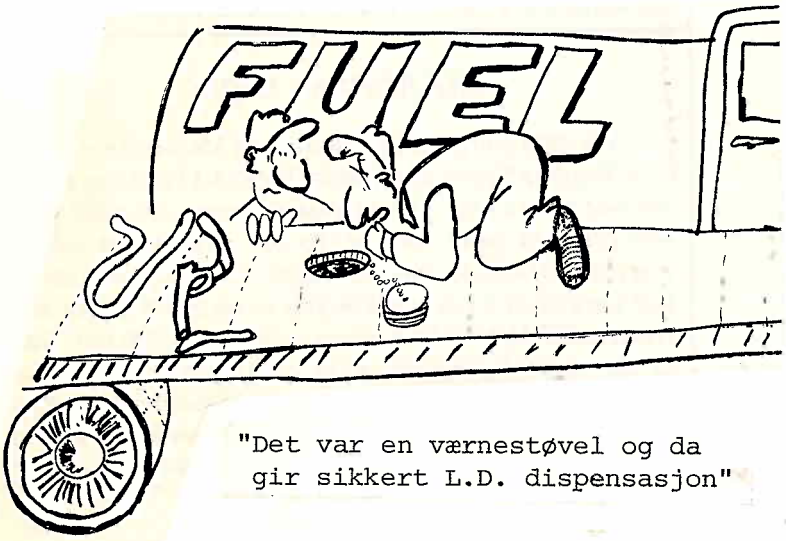
o O o

FRA ARBEIDS-RETTEN:

"NAF advokaten har nettop fortalt retten hva en autorisert flytekniker er for noe!"

"Jasså,- du forsøkte å fortelle hva produksjons-sjefen sa om fagarbeiderne i arb.retten!"

NYE TEORIER FRA L.D.:



"Det var en værnestøvel og da gir sikkert L.D. dispensasjon"

" Har du hørt at L.D. nå har gitt dispensasjon, slik at også skomakere skal få en sjanse!"

GOD JUL OG GODT NYTT ÅR!

AFFekten

jule-organ for interne salat-tråkkeres forbund, gode gledesdrap og raseriutbrudd.

Ansvarlig red.tekn. og vicepresident i I.S.F.: Tom Skalle.

Vi har til dette julenr. av AFFekten årgang 2, mottatt følgende anonyme skrivelse med flg. forslag:

Hr. Redaksjonsnotabilitet og vicepresident.

Vi har med dette gleden og æren av å bringe Dem følgende forslag til behandling i Salat-tråkker Forbundets precidentskab:

Det foreslås at den nåværende redaktør af medlemsbladet "iNFO" utnevnes til livsvarig medlem af Interne Salat tråkkeres Forbund.
Vi kan ikke se at noen har gjort seg bedre fortjent til slikt medlemskab enn ham gjennom hans merkverdige selv bestaltede kritikk av alt og alle.
Han har kontinuerlig gjennom to års utgivelse af "iNFO" (spredt til Gud og hvermann), tråkket i de interne og externe Salat gartnerier på en slik måte at man skulle tro at han er utstyrt med 4 og ikke to ben,påsatt vernestøvler nr.48.
Denne utnevnelse begrunnes i detalj med Salat-tråkking i "medlemsbladet" på følgende områder:

1. *Han lider av kronisk antipati mot alt og alle som har med personalpolitikk i flyselskapene å gjøre.*
2. *Han lider av kronisk antipati mot alt og alle som har med teknisk ledelse i flyselskapene å gjøre.*
3. *Han lider av kronisk antipati mot alle overordnede (mindreverdighetskomplekser).*
4. *Han lider av kronisk antipati mot alt og alle som har med andre organisasjoner enn NFO å gjøre.*
5. *Han har fått Luftfartsdirektoratets tekniske ledelse i vrangstrupen og er i ferd med å bli kvalt av dette.*
6. *Han er Sunnmøring og taler "knotemål".*
7. *Han sensurerer konsekvent ut alt stoff som har med andre flyselskaper å gjøre for derved å fremheve SAS-monopolet i Norsk luftfart.*

Vi kunne fortsette med å telle opp hans valsing rundt i Salatåkrene men regner med at de nevnte 7 pktr. er tilstrekkelig til at medlemskapet er sikret i all evighet.

Med hilsen

Dyrkere av Lactuca Capitata.
(Anonyme pga.redsel for represalier)

Forslaget er behandlet i I.S.F.s precidentskab.
Etter en usedvanlig voldsom ordbrug og mundhuggeri, kom man, etter mange vonde ord og vendinger frem til at man ikke kunne anbefale æresmedlemskab men kun medlemskab. I den sammenheng uttaler viceprecidenten:
"Forslaget er kun et gement forsøg på at sværte en stille,tilbakeholdende Sunnmøring og hobbypressemann (vi i pressen må holde sammen). Presidentskabets flertall går inn for medlemskabet, jeg kan ikke give min tilslutning, men bøjer mig for flertallsdiktaturet. Redaktøren kan herved bære tittelen:
Luctuca Capitata Trædis(Hodesalat tråkker)".

Etter ordre
Tom Skalle, Lactuca Muralis Trædis.

GOD JUL OG GODT NYTT ÅR TIL ALLE I AFFEKT!!

NFO Medlemsblad for Norsk Flytekniker Organisasjon

Redaksjon: Elling Knudsen, TS-E, SAS, Fornebu.
Adresse: Postboks 60, N 1330, Oslo Lufthavn.

Fikk du problemer med flykjenningen i nr.3? Enkelte "nøtter" fantes, vi tenker på nr.6,9,13 og 19. Her har du riktige svar:

1. *Lockheed C-5A Galaxy.*
2. *" L-1011-1 Tristar.*
3. *Airbus A300B-2.*
4. *Tupolev TU-144.*
5. *Fokker F-28 Fellowship Mk 6000.*
6. *Dassault-Breguet Mercure 100.*
7. *DC-7c.*
8. *Fokker F 27 Friendship srs.500.*
9. *Hawker Hunter Twin seat T7.*
10. *Republik RF84K Thunderflash.*
11. *Boeing 747B.*
12. *Convair B-58 Hustler.*
13. *Hispano HA1112 Buchón (ME 110).*
14. *BAC one-eleven 475.*
15. *Mc Donnel Douglas DC-10.*
16. *Concorde.*
17. *Lockheed C-130H Hercules.*
18. *Vickers Viscount V.802.*
19. *Hawker Siddeley 748 srs.2A.*
20. *Short Skyvan srs.3M.*

"GOD JUL OG GODT NYTT ÅR" TIL ALLE KOLLEGER I SVERIGE OG SPESIELT VED ARNTS:

Viste du at i Norge er alle flytek-nikere (sert.mek.s) i Braathen, FOF, Widerøe, Sterling og SAS, samlet i én organisasjon; NFO - Norsk Flytekniker Organisasjon.
I Sverige finnes SFF - Svensk Flygteknikerförening, vår "broder"organisasjon som vi har et svært godt samarbeide med.
Både NFO og SFF er medlemmer av A.E.I.: Aircraft Engineers International.
Ved å samle alle i samme organisasjon - NFO/SFF, vil vi kunne hevde våre felles interesser på en helt annen måte enn i dag.
-Derfor-, henvend deg til Stig Kindstedt STOTS,- han er SFF´s kontakt mann på ARN.

Låt 1978 bli det året då också ARNTS gikk inn i SFF-i samarbete med NFO,- till gemensamma fördelar för alla sertifiserade flygtekniker i SAS".

Godt nytt år til alle!

EGEN ORGANISASJON FOR FLYTEKNIKERE OGSÅ I DANMARK?

Det ser ut til at det også i Danmark er under oppseiling en egen organisasjon for autoriserte flyteknikere.

NFO har kontakt med medarbeidere i SAS/ CPHTS, som kan tenke seg å ta initiativet til dannelsen av et Dansk "NFO/SFF".

La oss håpe at 1978 vil gi oss et "DFO"? eller "DFF"?

NFO vil stå til rådighet med hjelp og støtte i den utstrekning dette er praktisk mulig.

Det er et sterkt ønske i hele Scandinavia om å samle alle autorisert flyteknikere til felles innsats for å ivareta våre særegne interesser. Vi ønsker våre Danske kolleger lykke til.

o O o

Til trafikministeren !

Spørgsmål:

Finder trafikministeren det rigtigt, og sikkerhedsmæssigt forsvarligt, at der som det vil ske nu på typen Boing 737 - 2oo, hos Maersk Air ikke længere i en periode, som kan række helt ud til 36 timer foretages kvalificeret teknisk inspektion før flyvning ?

Finder ministeren, at det er underordnet, at piloterne og deres organisationer, Dansk Pilotforening og FCPU, Dansk Funktionærforbund, faktisk udtrykker, at det godkendte PEI-check ikke er tilstrækkelig og at et for flyvesikkerheden så vigtigt arbejde bør udføres af personale med uddannelse og rutine på området.

Begrundelse:

Begrundelsen for spørgsmålet er, at trafikministeren den 14. september 1977 har godkendt, at det mindste check i vedligeholdelsessystemet på Boing 737-2oo hos Maersk Air kan udlades.

Dette sker til trods for, at både piloter og mekanikere og deres organisationer opfatter det som en besparelse på sikkerheden, som ingen kan være interesseret i.

At der andre steder i verden flyves efter vedligeholdelsessystemer, som det beskrevne, bør i sig selv ikke være nogen retningslinie for danske myndigheder.

Hvis omtalte check som Maersk Airs tekniske direktør udtrykte det, kan udføres af stewardesserne, er check'et ligegyldigt, og det kan således være lige meget om det eksisterer eller ikke. Piloterne udtrykker således også, at det check der skal udføres, skal være et check som indebærer, at flyet har fået en nødvendig teknisk inspektion, som kun mekanikere kan udføre.

John Højlund

(LUFTHAVNSUDVALGET)

Kronik af K. Nørgaard Kristensen, medlem af Dansk Pilotforening, bragt i Kristeligt Dagblad tirsdag den 25. oktober 1977.

Flyvesikkerhed angår os alle.

En lille ordveksling i KD mellem Dagens Ekko og en læserbrevskribent om flyvemekanikerne og den traditionelle klarmelding af trafikfly giver trafikpilot K. Nørgård Kristensen anledning til at beskrive forudsætningerne for en tilfredsstillende flyvesikkerhed. Han redegør for sikkerhedssystemet og konkluderer, at inden for luftfarten bør hverken selskaber eller ansatte presse hinanden så hårdt, at modparten tvinges til at kompromittere sikkerheden.

Flyvesikkerhed angår enhver person, der stiger om bord i et fly, enhver der har et fly hængende over hovedet på sig, alle der blot har en periferisk berøring med en lufthavn og især alle, der arbejder med flyene på den ene eller anden måde.

Som pilot i SAS er begrebet flyvesikkerhed en livsbetingelse for undertegnede såvel som for de tusindvis af passagerer, som jeg i tidens løb har haft ansvaret for.

Begrebet flyvesikkerhed har formodentlig på et eller andet tidspunkt angået næsten hver eneste af KD's læsere - vel hovedsageligt som passagerer om bord på fly. Senest har flyvesikkerheden været behandlet ved et par lejligheder i KD. Derfor denne kronik til udredning af et par begreber og til almindelig information for de mange fremtidige flypassagerer blandt bladets læsere.

Ekko i KD den 23/9 omtalte nogle flymekanikeres protest imod, at et dansk luftfartsselskab ville lade sine piloter foretage den af luftfartsdirektoratet foreskrevne kontrol for klarmelding af selskabets fly under mellemlanding borte fra hjemmebasen. Forfatteren af Ekko fandt det lidt vel overdristigt i forsvaret af flymekanikernes arbejdsplads også at drage flyvesikkerheden ind i argumentationen, hvilket disse havde gjort.

I et læserbrev i KD den 10/10 under overskriften "Sikkerhedscheck" omtaler Lise Marion Schwartz KD's bemærkning til flyvemekanikernes faglige møde og nævner ganske rigtigt, at disse har mere forstand på tingene end piloten, der praktisk taget ingen uddannelse har på dette område. Hertil svarer KD's redaktion følgende: "Det omtalte sikkerhedscheck er nærmest at sammenligne med det, enhver bilist efter loven bør foretage, før han eller hun sætter sig til rattet. I mange af de lufthavne, hvor SAS mellemlander, må piloten under alle omstændigheder selv foretage det - der er ikke andre til det."

Hvad SAS angår kan jeg oplyse, at af sikkerhedsmæssige grunde flyver piloterne i SAS kun een type af selskabets fly. Man ønsker ikke at risikere rutinemæssige greb og kontrolforanstaltninger fejlagtigt overført på andre typer.

Når piloterne efter fornøden briefing og planlægning af den forestående flyvning ankommer til cockpittet, påbegynder de en intern kontrol af flyet eller en kombineret kontrol- og huskeliste - en såkaldt checkliste. På den type, jeg flyver (DC-8), er der 95 pkt. at kontrollere, før start af motorerne 17 pkt., under udkørsel til baneenden 25 pkt., under opstigningen efter at vi er kommet i luften 18 pkt., før vi påbegynder nedstigningen 8 pkt., før anflyvningen til lufthavnen påbegyndes 25 pkt., efter landingen og medens man kører ind til ankomsthallen 16 pkt., og endelig ved parkering og før flyet forlades 22 pkt. Alle disse kontrolforanstaltninger foretages af piloterne før og under hver

eneste flyvning. Hertil kommer naturligvis, at under denne travlhed skal der føres radiokorrespondance, holdes kontrol med, hvor man har alle de andre, føres flyveplan o.l. (såkaldt kontorjob i cockpittet). Og alligevel forventes det, at man ikke jokker i spinaten ved f.eks. at køre ved siden af banen eller ind i andre fly el.lign. (Forestil Dem også dette med en sindsyg terrorist i ryggen - og vær taknemmelig næste gang, De skal ud at flyve - for de sikkerhedsmæssige kontrolforanstaltninger, som det i vor oplyste tid ulykkeligvis er nødvendigt at opretholde i lufthavne!

Såfremt det er dette interne check i cockpittet før flyvningen, som KD's redaktion omtaler som det check, som SAS piloterne selv må foretage, fordi der ikke er andre til det, og som man sammenligner med det check, enhver bilist foretager sig, før han/hun sætter sig til rattet, er redaktionens opfattelse korrekt, for det må, skal og kan kun udføres af piloterne. For ingen andre har lært det.

Foruden den kontrol piloterne foretager, skal flyet klarmeldes efter enhver landing og før en ny flyvning må påbegyndes. Denne hovedsagelig externe kontrol af flyet foretages af autoriserede og særligt uddannede flyvemekanikere, der efter endt kontrol godkender flyet ved underskrift i flyets logbog. - Det er denne externe kontrol, et dansk luftfartsselskab ville pålægge sine piloter at udføre, og som selskabets mekanikere protesterede imod.

Såfremt det er denne externe kontrol, KD's redaktion meddeler, at SAS-piloterne foretager under mellemlandingerne, må jeg korrigere. I mine 17 år som pilot i SAS har hverken jeg eller andre piloter i de besætninger, jeg har været med i været udsat for selv at skulle klarmelde et fly. Der har altid enten været en tekniker på pladsen eller med flyet til at foretage denne kontrol. - Og det har jeg prist mig lykkelig for - ikke af arbejdsmæssige grunde, men af sikkerhedsmæssige.

Der findes luftfartsmæssige regler for, at et fly må klarmeldes af flyets ansvarshavende kaptajn ved hans underskrift i logbogen, efter at piloterne selv har foretaget den af flyteknikerne sædvanligvis udførte kontrol under mellemlanding. Dette er en praktisk foranstaltning, såfremt et fly f.eks. af vejrmæssige grunde er landet i en anden lufthavn end den oprindelige planlagte, og der i denne lufthavn ikke findes teknikere, der kender flytypen og luftfartsmæssigt har tilladelse til at klarmelde dette. Såfremt flyet har fungeret normalt under sidste flyvning, har piloterne mulighed for at gå rundt om flyet med en liste i hånden og selv kontrollere og klarmelde dette, så det i løbet af rimelig tid kan fortsætte mod bestemmelsesstedet.

Men en sådan klarmelding er absolut en undtagelse beregnet for brug i ekseptionelle tilfælde og kan ikke anbefales som daglig rutine. Et passagerfly er ikke at sammenligne med et lille sportsfly, hvor man hurtigt kan rende rundt om flyet og kontrollere, at der er olie og brændstof på, sparke til hjulene for at se, om der er luft nok i dækkene og lige kontrollere, at alle ror fungerer frit og uden brud. Et passagerfly er et overordentligt kompliceret stykke teknik bestående af tusindsvis af detaljer, der af sikkerhedsmæssige grunde skal fungere perfekt. Det er så kompliceret, at ingen i detaljer kan vide alt om det. Man må specialisere sig på et område af flyet. Piloterne kan flyve det og har den fornødne viden om, hvorledes man sikkert og i overensstemmelse med luftfartsreglerne fører det fra A til B, men de har ingen teknisk uddannelse, erfaring og rutine i at efterse og klarmelde et passagerfly. - Dette bør foretages af autoriserede flymekanikere.

Har man een gang i sin karriere (i min tid i flyvevåbnet) oplevet, at en god bekendt og særdeles højt estimeret ansvarshavende tekniker begår selvmord, fordi der kunne kastes mistanke på ham m.h.t. forsvarlig klarmelding af et fly, der forulykkede med tab af en kollegas liv til følge - da har man på alt for markant måde fået bekræftet, at flyvesikkerheden ligger teknikerne lige så stærkt på sinde som hos piloterne.

Piloternes selvopholdelsesdrift har været bragt ind i diskussionen som et glimrende grundlag for at få disse til at udføre en forsvarlig kontrol af flyet.

Min personlige selvopholdelsesdrift er ganske stor - for livet er jo dejligt. Og på baggrund af denne min selvopholdelsesdrift håber jeg i fremtiden altid at have flymekanikere til at klarmelde de fly, som jeg skal flyve. Jeg stoler mere på dem end på en kontrol udført af mig på deres område. Med en ansvarshavende teknikers underskrift i logbogen sætter jeg mig trygt i stolen og spænder flyet på ryggen. Da skal jeg efter bedste evne tage vare på den mere luftige side af sagen.

M.h.t. piloternes selvopholdelsesdrift vil det måske være passende at gøre opmærksom på over for fremtidige passagerer, at denne jo i virkeligheden er den allerbedste livsforsikring for passagererne. For vi skal jo også hjem til lillemor og ungerne - og naturligvis i eet stykke. Forudsætningen herfor er, at vi gør vores job ordentligt, og at vi kontinuerligt er oppe på mærkerne. Til almindelig beroligelse for dem, der måtte mene, at "ved jorden at blive, det tjener os bedst", kan jeg oplyse, at piloterne faktisk har en glimrende og kontinuerlig pisk hængende over nakken ved luftfartsdirektoratet og flyvemedicinsk institut, idet vi hvert halve år skal gennemgå og bestå teoretiske og flyvetekniske samt helbredsmæssige prøver. - Og der er ingen flyvning, før disse er bestået. Dette gælder både for ruteselskaber og charterselskabers piloter.

Enhver virksomheds ledelse har ansvaret for, at virksomheden økonomisk kan løbe rundt og således fortsat kan eksistere. Medarbejderne har et tilsvarende stort ansvar for virksomhedens fortsatte eksistens - dette naturligvis både i egne og kollegers interesse.

Inden for luftfartsvirksomheden bør hverken selskaber eller ansatte i forhandlinger eller optræden og beslutninger presse hinanden så hårdt, at modparten tvinges til at kompromittere flyvesikkerheden.

I ovennævnte tilfælde kan jeg være uvildig, eftersom jeg ikke er ansat i selskabet, men jeg må sluttelig og med glæde konstatere, - at uanset hvad en usagkyndig trafikminister end kunne bringes til at udtale i relation til ovennævnte situation - så var flyvemekanikernes forståelse for flyvesikkerheden i dette tilfælde større end trafikministerens.