



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

MEDLEMSBLAD FOR NORSK FLYTEKNIKER ORGANISASJON.

NR 3

1978

## INNHOOLD

ÆREDE LESERE.....	SIDE 2
FORMANN HAR ORDET .....	SIDE 2
ENDRING AV ARB. TIDEN VED TS.,	SIDE 3
HVA BETALER VI FOR.....	SIDE 3
NFO I MØTE MED A. JORDAL.....	SIDE 4
SAKSE-SIDEN.....	SIDE 5
BU-NYTT.....	SIDE 6
WF-NYTT.....	SIDE 6
FOF-NYTT.....	SIDE 6
STERLING-NYTT.....	SIDE 6
"INFORUM" HAR GITT OSS VANN	
PÅ MØLLA.....	SIDE 7
"INFO"s LILLE NØTT.....	SIDE 8
SAS-NYTT.....	SIDE 9
SAS-NYTT.....	SIDE 10
SAS-NYTT.....	SIDE 11
"INFEKSJONEN".....	SIDE 12
N.F.O. ....	SIDE 13

**iNFO**

Medlemsblad for  
Norsk Flytekniker Organisasjon

Utkommer 4 ganger pr. år.

Redaksjon: Terje Tveten, TS-E, SAS

Adresse: Postboks 60, 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.



## ÆREDE LESERE!

Høsten er over oss og alt blir grått og trist, men jeg håper ikke avisen bærer preg av årstiden. Jeg må innrømme at saksen har vært i bruk flere ganger til dette nummeret, men da dere alle er like flinke til å sende meg stoff blir det slik. Selv om min fantasi er god, noen påstår også at den er råtten, så hjelper ikke det, jeg må benytte saksen endel. Jeg håper innderlig at årets siste nr. vil bære mer preg av at det finnes flere medlemmer i NFO enn de få som er her ved SASOSL-TS.

red.



## FORMANN HAR ORDET

Når en får beskjed om å gripe en fantasifull penn og i korthet "slenge ned et eller annet" om sentralstyrets virksomhet, får undertegnede problemer.

Hvorvidt det er manglen på fantasi eller evnen til å fatte seg i korthet som gjør det, lar jeg andre få gleden av å uttale seg om.

Først vil jeg si at de fleste saker som S.Styret befatter seg er av så seig materie at det kan gå måneder, ja år, uten håndgripelige resultater. Det ville være, forhandlingsteknisk tåpelig, å sette sakene ned på papir til almen lesning. Derfor lar man gjerne "info's" lekke ut muntlig. Selv når en "avtale" er bragt i havn er det ofte lite smart å briske seg på trykk. Det kan medføre at man møter en mer irritert motpart ved neste korsvei enn nødvendig var. Uttrykket "stillestående avtale" tør være kjent for de fleste.

Nok om forfatterens problemer, S.Styret's er langt større, noe som sikkert kommer til uttrykk nedenfor. Autorisasjon, "L-check", stikkord som forteller om årelang tautrekking, og mye vondt blod. I dag har de verste stormkastene lagt seg og vi er nå med i prosessen helt fra planleggingsstadiet. "L-check mekanikeren" i den form han ble presentert for **éss**, er død og begravet, og selv om CHAPLIN, nåvel.

Luftfartsverkets tanker om saken har vært preget av strømlinjet terrotrikk og kartbordsarbeid og lite forståelse for argumenter fra terrenget, og de som er lønnekjent der. Dette førte som kjent til et møte med Samferdselsministeren, hvor denne forøvrig viste en imponerende evne til å oppfatte en så infløkt sak, noe som gjorde at også han oppdaget differansen mellom kart og terreng. Det offentlige er nå informert i tilfelle det skulle blåse opp igjen.

Som de fleste sikkert har oppservert har våre kløbermerker ankommet. Det henstilles til medlemmene om ikke å foreta "villklistring".

En av gjengangerene våre er kravet til Ø. og U.fondet.

I ca. to år har vi med utallige telefoner og brev forsøkt å trenge inn i byråkratiet. Vi har nu omsider blitt lovet at saken skal opp i fondstyrets første møte i høst, trusselen om rettssak hjalp kanskje? Vår mangel på interesse for årets tarifforhandling har falt noen tungt for brystet og avsted kommet lokale lønnsforhandlinger av uvant karakter, i det SAS gjerne vil at vi skal ha den så meget omtalte "50 øringen", og vi sier: Nei takk!

Utenlandsavtalen står for fall og hva som skjer under de forhandlingene vet knapt nok skjebnen.

Fra et sentralstyrt synspunkt lever ikke NFO noe kjedelig liv selv om fruktene ofte høtes sent.

J.G.

## ENDRING AV ARBEIDSTIDEN VED TS-E?

Arbeidstidene på skift er som kjent: D 0700-1530, E 1510-2350, N 2330-0720. Denne inndelingen har bestått i en årrekke, uten forandring, men det er dermed ikke sagt at dette er den beste inndelingen. Mange av de ansatte på skift kan tenke seg å begynne tidligere. Ved å begynne 40 min. tidligere på alle skift, vil man da ved å slutte tilsvarende tidligere oppnå en rekke fordeler. La meg nevne noen.

Som nevnt i en artikkel i et tidligere "INFO" er en av de største faremomentene tilstede ved et skiftbytte. Det burde vel derfor være ønskelig at overgangen mellom N. og D skift foregikk uten at trafikken ble berørt. Dersom D-skift begynner 0620 kan de gå rett på tarmac for å ta hånd om trafikken med en gang. Trette og slitne nattarbeidere kan derved gå til en vel fortjent hvil, uten å måtte legge veien om tarmac.

forts. side 6

## HVA BETALER VI FOR?

Det jeg tenker på i den anledning er landingsavgiften. Bare for SAS er dette millionsummer hvert år. Hva har så vårt selskap igjen for denne avgiften bortsett fra ATC. Nå har jeg svært liten erfaring fra andre plasser enn FBU, men dersom situasjonen er den samme over alt i Norge, er det ikke rart at vårt selskap synes det er dyrt å ha hjulene på bakken. Det eneste som blir utført her er brøyting om vinteren og feiing av RW. når dette virkelig er påkrevet. Flyenes parkeringsplasser blir feiet to-tre ganger pr. sommer ellers skjer ingen ting. Hvorfor har vi ikke en "Fire-figther" st.by på tarmac? Jeg er ganske sikker på at det vil ta minimum 5min. før vi har en brannbil på tarmac om noe skulle skje, og det er for lang tid. Jeg synes at de selskaper som traffikerer FBU burde stille krav om min. en "fire-figther" st.by. De fleste håper vel på at ingen ting skal skje, men når ulykken først inntreffer kommer alt på en gang og i de fleste tilfeller ender det med katastrofe. Når det gjelder tarmac ser den ut som en søppelfylling det meste av sommeren så jeg synes at Lufthavnens folk burde feie oftere. Jeg synes i det hele tatt at STATEN burde yde mer til de som betaler denne skyhøye landingsavgiften.

T.T.

## N.F.O. I MØTE MED SAMFERDSELS- MINISTER ASBJØRN JORDAL.

Møte var kommet i stand etter initiativ fra N F O, idet man ønsket å drøfte den fremtidige autorisasjon av flyteknikere og flyverksteder og med referanse til NFO's brev til Samferdselsministeren av 25.mai 1978. Formannen i NFO's sentralstyre, J.Giæver, innledet ved å utdype NFO's syn på Luftfartsverkets politikk, utspill angående verkstedautorisasjon og fremtidig godkjennelse av de enkelte flyselskapers vedlikeholdsorganisasjoner, hvor selskapene selv ønsker myndighet til internt å godkjenne sitt eget tekniske personell. Han hevdet at ved å fjerne det offentlige ansvar i kraft av det personlige sertifikat, ville man redusere den enkeltes fagineresse og ansvarsfølelse. Han henviste til enkelte saker og eksempler for å belyse NFO's synspunkter. Sjøraas, LV, fremhevet at luftfartsloven ikke er forandret og at det ikke foreligger planer eller er behov for å forandre denne. Sertifikatbestemmelsene er også uendret og han refererte til bestemmelsene fra 1963. Det ble også uttrykkelig fremhevet at disse fortsatt var i kraft. Samferdselsministeren ville vite om det var arbeid i gang med endringer av forskrifter, og på hvilken måte disse behandles. Sjøraas bekreftet at det arbeides med endringer og viste bl.a. til avionikksertifikatet, hvor forslag til forskrifter har vært til høring. NFO's representanter viste her til LV's meddelelser i form av AIC'er o.l. hvor det gis påbud og rettningslinjer for flydrift og vedlikehold.

Det ble stilt spørsmål om disse var å betrakte som forskrifter. Sjøraas pressiserte at AIC'er kun er orientering og informasjon fra LV og ikke noen form for forskrifter eller arbeidsunderlag. Samferdselsministeren påpekte at LV ved endringer av forskrifter og bestemmelser som berører vårt yrke og arbeidssituasjon, fremlegger disse for organisasjonen til uttalelse og høring, slik forvaltningsloven foreskriver. Han henstilte videre LV om å ta kontakt og samarbeide med NFO ved utforming av forskrifter og bestemmelser.



*Her ser vi formannen i NFO i samtale med samferdselsministeren.*

## FRA "TECH LOG" HAR VI SAKSET FØLGENDE ARTIKKEL.

### **SVC10—Nos. 2 and 3 Engines ran down—All 8 Booster pumps off**

While passing through FL300 for FL350 with climb power, No. 3 engine started to run down, a relight was unsuccessful. Immediately afterwards No. 2 engine also ran down. The Captain

had descended to FL290 to maintain speed when the First Officer called 'booster pumps' as all eight pump switches were off. With all pumps on, successful relights were made.

Whilst taxiing out for take-off (Taxi check completed) the aircraft was instructed to return

to the ramp for immigration purposes. 'After landing' check was carried out. When on chocks Nos. 1, 2 and 3 engs. were shut down to avoid refuelling. Immediately this was done the problem was sorted out and aircraft cleared for departure. The shutdown check had not been started so the E/O relit the other three engines again, via the crossbleed start (no ground equipment on hand) and the F/O recommenced 'Start check' from item 'Start Engines' (as No. 4 was already running). As a result of this procedure the booster pumps were not selected on.

The Captain considers that although the E/O's scan check should have picked up the omission, procedures require revision to avoid a repetition of this occurrence and suggests either inserting 'booster pumps' in the 'taxy' or 'before take-off' check, or emphasising that when any engine is left running the starting check must be recommenced from the first item.

## BRAATHENS SAFE ØNSKER SEG STØRRE FLY.

Braathen ønsker seg et større fly som med tiden kan avløse F-28, da denne snart er for liten. Vi har kikket litt på Boeings nye 767, som vil få en setekapasitet på omkring 200 sier Jan Gard i B.SAFE, men da dette flyet ennå ikke har vært luften må en jo si at det er langsiktige planer vi steller med.

## DYRT LEKETØY I DE HØYERE LUFTLAG.

Det britiske flyselskapet B.A. tapte ifjor 170 mill. kroner ved å benytte Concord-flyet, gikk det torsdag fram av selskapets årsrapport. Selskapet vil derfor be regjeringen om å finansiere ytterligere tap selskapet har ved å holde det fransk-britiske prestisjeflyet i luften. British Airways kunne likevel vise til et overskudd på 180 mill. kroner etter at skatten var trukket, men tallet hadde vært dobbelt så stort om ikke selskapet hadde måttet bære tapene fra Concorde. I løpet av to år har selskapet hatt et tap på 250 mill. kroner på flytypen, og formannen i selskapet sa at han ikke regner med at flyet noen gang kan drives med overskudd.

## COMBI-JUMBO OSLGEN-NYC.

Fra og med 4.nov vil vi få ukentlig rute mellom STO-GEN-NYC, og retur med B747-Combi. Ruten vil være østgående på lørdag, og vestgående på søndag. Samtidig som fraktkapasiteten øker fra 25-30t. til 40-45t. vil denne ruten også gjøre det lettere for pax fra østlandet å komme til NYC. BGO, som tidligere har hatt dir. rute til og fra NYC vil ikke få dette kommende sesong.

**BU** NYTT

**WF** *nytt*

**STERLING**  
**NYTT**

**FOF** NYTT

## FRA "INFORUM" HAR VI SAKSET FØLGENDE:

PASSIV OVERFØRING AV FLYKAPTEINER  
PÅ f/c.

Følgend oppfatning er generell  
og fra mitt synspunkt kostnads-  
besparende for SAS.

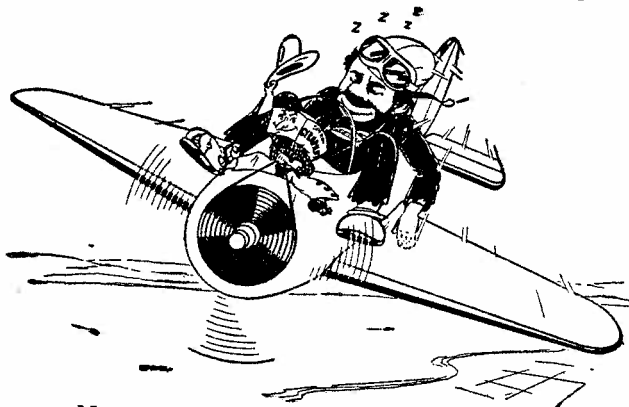
Det snakkes ofte og mye om  
sleskapets store utgifter, at  
måtehold, innskrenkninger og  
besparelser er nødvenig. Det  
forbauser meg derfor at vår  
øverste ledelse finner det  
riktig at flykapteiner i et  
hvert tilfelle skal reise f/c  
ved passiv overføring.

Ved passiv overføring av kapt.  
på rute med servering, lastes  
det f.eks. fullt oppsett med  
mat til 4 f/c (standard) selv  
om det ikke er booked en  
eneste betalende f/c passasjer.

Dessuten må jeg som purser  
avgi en A/S til å opvarte et  
crewmedlem på f/c alene, selv  
om jeg kan utnytte denne A/S  
for å gi betalende y/c pax  
enda bedre service, såvel som  
service på company pass.

Kapteiner må gjerne fortsatt  
få adgang til å sitte på f/c  
ved overførsel, men det bør  
lastes y/c mat i de tilfelle  
hvor det ikke er bokked betalende  
f/c passasjerer. I tilfelle  
som nevnt vil det være kostnads-  
besparende med y/c mat, og den  
ekstra service som kan ytes,  
bør først og fremst tilkomme  
betalende passasjerer som er en  
av våre inntektskilder på våre  
flyruter.

Takknemlig for svar.



*No man-made mechanism is better than  
the man who runs it.*

SVAR:

CAPTAINS TRAVLE IN FIRST CLASS

In response to your Cabin report  
from Einar Eide we would like  
to point out that travel in  
First Class with full first class  
service is a company policy for  
its *top management personel*,  
to which category our captains  
belong. We fully support this  
policy as a means to further  
compensate for the *high respons-  
ibility* these people have in  
the *successful running* of the  
company, and I hope that you  
are able to give them service  
on board without detriment to  
the service in the tourist class.  
*The cost involved is not very  
great when compared to the cost  
of the decisions that this cate-  
gory of personel have to make  
on behalf of the company, in  
their daily work.*

Best regards,

LENNART SJØBERG.

ps. uthevelser er fortatt av  
INFOs red.

Redaksjonen i "Inforum" har av-  
stått fra å kommentere innlegget,  
men det gjør ikke vi.

## KOMMENTAR FRA "INFOs" RED.

At Einar Eide er en fornuftig  
mann er det vel ingen tvil om,  
men at Lennart Sjøberg ikke  
deler Eides syn går jo klart  
frem av svaret han gir.  
Men jeg må få lov til å si at  
L.S. tar munnen godt og vel  
full i sitt svar. Top manage-  
ment personel, high responsi-  
bility and successful running  
of the company, hvorfor består  
ikke SAS bare av "captains"?  
Det ser ut til at alt annet  
personel er overflødig og at  
det er denne "kategori" som  
"driver" selskapet både  
"ansvarsmessig", "økonomisk"  
og med "suksess". Jeg synes  
det er synd at L.S. fremhever  
denne "kategori" til de grader  
for i et "company" som dette,  
er vi alle avhngig av hverandre  
for at det store hjulet skal  
holdes igang.

Det er nok så at det er "top management personel" vi har med å gjøre, men jeg kan jo bare nevne for L.S. at det tar minimum 4år å utdanne en flytekniker, flygere derimot utdannes på 18 mndr. Det at en flyger så får flere striper etter som årene går er jo deres måte å avansere på. Vi flyteknikere har også vår måte å avansere på, nemlig fra kjeledress til lagerfrakk, men det står ikke noe skrevet om at en som har avansert til "lagerfrakk", og som skal ut på en jobb skal sitte på f/c. Så var det "stars and stripes" på f/c, hvorfor i allverden skal det være forskjell på crew i overføringshensende, enhver som skal utføre en god jobb bør være skikkelig uthvilt enten han/hun har 4-3-2-1, eller ingen striper så demokratiske bør vi være. NEI, L.S. idag er det ikke noe som heter "LØFTENS HELTER" lenger vi blir alle satt til å gjøre vår jobb og med en hver jobb følger et ansvar, stort eller lite, jeg synes du bør glemme glorien om ekeløv og fire striper og heller tenke på jobben. E.E. har fulstendig rett i det han skriver, vi vet alle hvor vanskelig det er med økonomien i dette selskapet, ikke minst vi på den tekniske siden får merke dette. Jeg støtter E.E. fullt ut og jeg tror også flere av våre kapteiner støtter hans syn.

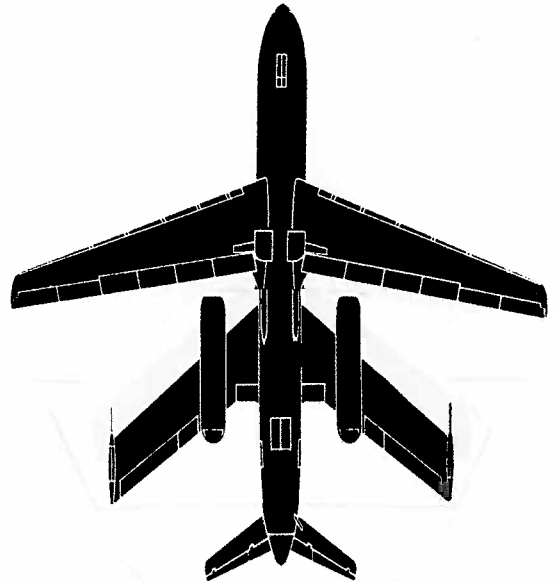
red.



*One of the things that set people apart is—that some of them refuse to call their mistakes lessons.*

## INFO'S LILLE NØTT.

Interessen for INFOs sommer-nøtt har vært enorm, kun en eneste løsning har kommet til redaksjonen. Flyene vi hadde valgt ut var: Mercure 100, Tu144, C-130 og F-28. Selv om vi ikke fikk noen respons på forrige oppgave gir vi oss ikke, så her kommer en ny: Hvilke fly er dette:



Løsning sendes INFOs red., innen 31/11.

### ARB. TIDEN VED TS-E :

Dagskiftet ville ved å slutte 1450 unngå den stadig økende grad av køproblemer i trafikken. E-skiftet vil kunne slutte 2310 og på denne måten få en bedre nattesøvn og derved bli mer oppløst "dagen derpå". Dette betinger at N-skift må begynne 2250. For mitt vedkommende og mange med meg er den nåværende situasjonen at den siste timen før man skal på N-skift føles bortkastet. Resten av familien har gått til sengs og selv går jeg å ser på klokken fordi jeg vet at jobben venter. I mange andre bedrifter går nattskift fra 2200-0600. En forandring av arbeidstidene på skift burde være en oppgave for NFO, i samarbeid med de andre foreningene for å øke "?" trivselen på arbeidsplassen og i privatlivet.

"Kiddi "



