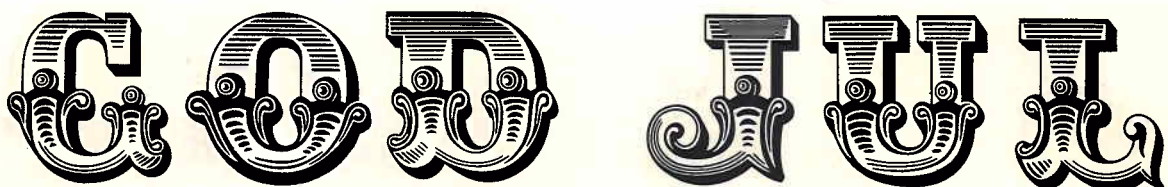
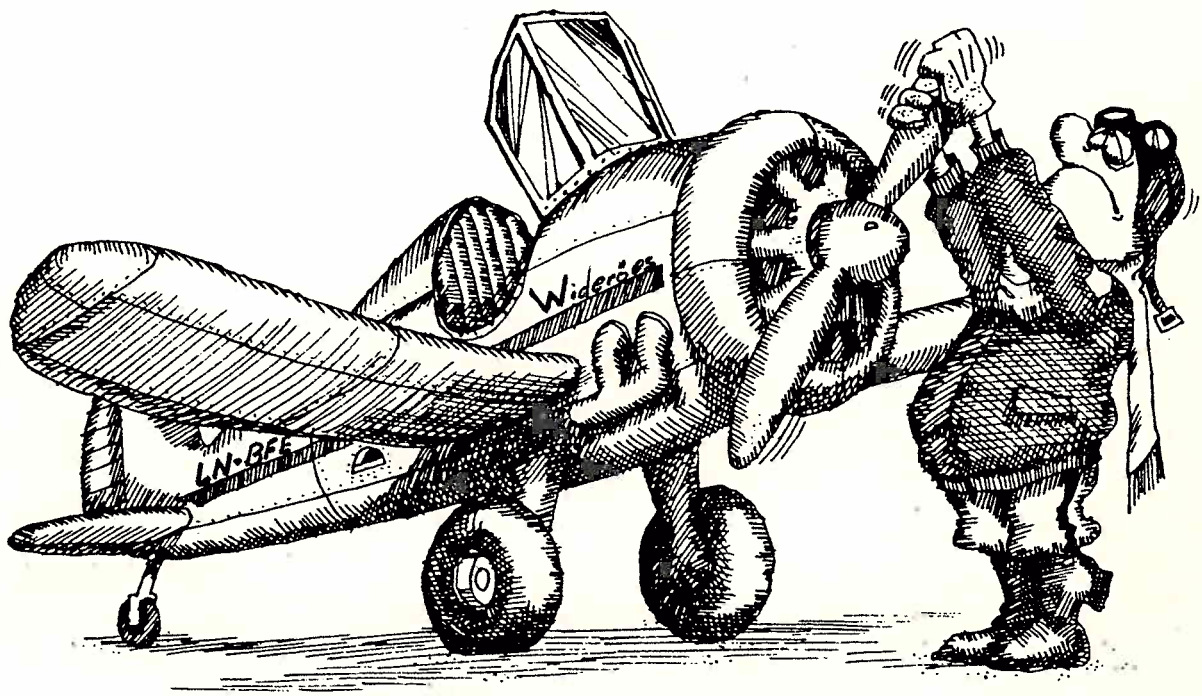


MEDLEM AV
AIRCRAFT ENGINEERS INTERNATIONAL

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

INFO MEDLEMSBLAD FOR NORSK FLYTEKNIKER ORGANISASJON

NR.4 1978





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.

Spalteplass har vi nok av. Vi ber dere derfor å sende oss stoff som kan være aktuelt for vårt blad. Annonsering er også tilatt.

N.F.O. SENTRALSTYRET

Formann: J. GIÆVER, SAS, OSLTS-E
Telefon (02) 133669

Nestformann: R. SLETTEBØ,
Braathens SAFE, Sola
Telefon (045) 96907

Sekretær: K. PAULSEN, SAS, OSLTS-E
Telefon (03) 848575

Kasserer: E. FØRRISDAL, SAS,
OSLTS-E

Representant STERLING:
A. KVALSNES, Gardermoen
Telefon (02) 740066

Representant WIDERØE:
K. JAKOBSEN, Bodø
Telefon (081) 27480

Representant BRAATHEN SAFE:
T. HJELMERVIK, Fornebu

Representant FRED. OLSEN:
J. SUNDBY, Fornebu,
Telefon (02) 133964



Igjen har vi lagt et år bak oss, et år som vel ikke har bydd på de store overraskelser, men likevel noe har da hendt. For meg som steller med disse spaltene har det igrunn vært et artig år. Selv om jeg hele tiden har savnet stoff fra dere så har det jo vært mulig å få ut "iNFO" stort sett til fastsatt tid. At det har vært så som så med kvaliteten får jo stå sin prøve. Til dette nr. har det faktisk kommet stoff fra andre enn de som går her ved SASOSLTS og det må jeg si er hyggelig. Jeg håper dette vil fortsette i det kommende år. Til slutt vil jeg få ønske alle lesere en riktig god jul og et godt nytt år.

red.



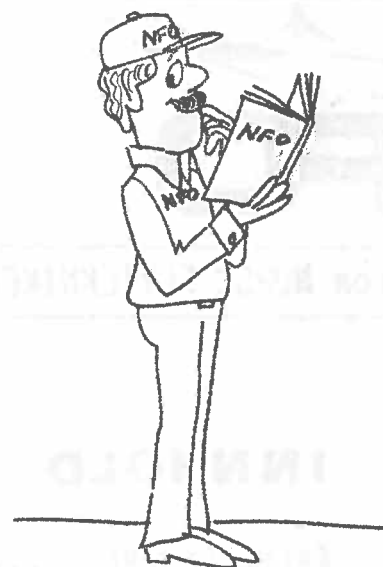
at



Innhold

- Side 3..Formann har ordet
Side 4..Noen betraktninger og fakta om skiftarbeid
Side 5..-----"-----"-----"
Side 5..Nye medlemmer i NFO
Side 6..Service difficulty reports
Side 6..DC-9 tyres
Side 7..Service difficulty reports
Side 8..Sterling Nytt
Side 9..Braathen Nytt
Side 10..-----"-----"
Side 11..FOF Nytt
Side 11..WF Nytt
Side 12..SAS Nytt
Side 13..SAS Nytt
Side 14..--"---"
Side 15..--"---"
Side 16..--"---"
Side 17..SFF og svenske LO
Side 17..B-737 World Champion
Side 17..Tøffe tider for SFF
Side 18..*"INFEKSJONEN"*
Side 19..-----"-----"
Side 19..*"iNFO"s konkurranse"*

FORMANN HAR ORDET!



Vår energiske redaktør påstår at jeg burde være den som har mest å skrive om og hadde kjeften min sittet på håndleddet kunne jeg vel saktens ha fyllt hans avis.

Sannheten er at lite av sentralstyrt interesse er skjedd siden sist, bort sett fra den nettopp avsluttede forhandling om utenriksavtalen. Dette mesterverk av en forhandling foregikk i Stockholm, ledet av en utrettelig svensk sjefsforhandler.

Denne srang fra rom til rom i to døgn og hadde separate diskusjoner med de forskjellige deligasjoners hoveddeligater, som igjen måtte konferere sine, og vise versa.

Det at NFO hadde Nils Franzen fra SFF med som observatør denne gang satte en spiss på det hele. Da LO's deligater oppdaget dette begynte forhandlingene å få et anstrøk av Polsk Riksdag. Selv dette klarte sjefsforhandleren å ro iland og da skytteltrafikken i korridorene omsider tok slutt var klokken blitt to på natten andre døgnet vi var der. Om resultatet var verd strevet, vil jeg overlate andre og bedømme. Jeg vil til slutt på vegne av sentralstyret få ønske alle medlemmene en riktig god jul å takke for det året som er gått.

J.G.

NOEN BETRAKTNINGER OG FAKTA OM SKIFTARBEID.

Den historiske utviklingen av skiftarbeid kan kort forklares slik: I utgangspunktet utviklet skiftarbeid seg som en naturlig følge av den tekniske utvikling. Skiftarbeid ble innført innen industrier som var avhengig av kontinuitet. Dette var spesielt innenfor metall, glass og papirproduksjon.

Etter den tid har innføringen av skift i de forskjellige bransjer vært mer økonomisk enn teknisk betinget. Slik har skift blitt mer og mer utbredt, også innen ~~servise~~ bransjene.

Faktorer som er med på å utvikle skiftarbeid innen industrien er relativt lave arbeidslønninger i forhold til kapitalkostnadene. (Hurtig avskrivning av investert kapital, produktutvikling som gjør at maskiner ikke skiftes ut før en må gå til anskaffelse av nye)

En annen faktor er skiftarbeiderens lønn, denne er bare noe større enn dagarbeiderens.

(Skiftarbeiderens yteevne er ikke markert mindre enn dagarbeiderens.)

Så kan en spørre, hva har dette med flyselskapene å gjøre?

Jo i denne utviklingen som er nevnt så er det kun økonomiske beregninger som legges til grunn for produksjonen. For skiftarbeiderne burde det være medisinske og sosiale problemer som skulle komme i forgrunn, og hvordan vi skal løse dem.

En tendens som beklageligvis har gjort seg gjeldene igjennom en årrekke er at hvis en bare får nok lønn så kan det være det samme med helsen.

Det høres kanskje hardt ut, men hvis en studerer statistikk så viser det seg at av de arbeidstakere som går helkontinertlig skift så har hele 64% nerveproblemer. mot 24% av dagarbeiderene.

Magesår hadde 9,9% mot 4,3% av dagarbeiderene. Undersøkelsen viste at 23,2% av skiftarbeiderene mot 9,4% av dagarbeiderene hadde fordøyelsesbesvær.

(Dansk undersøkelse, utarbeidet av leger og psykologer.)

ÅRSAKSFORHOLDET BØR KUNNE DELES
INN I TO GRUPPER:

1. Kroppens biologiske funksjon som beklageligvis enkelte tror er opphøyet over naturens normale rytme.

2. Den andre er av psykisk art. Skiftarbeiderene føler at de ikke kan delta i det normale samfundsliv, politikk, kurser, og mer som da fortrinnsvis foregår kun på kveldstid. Mangel på normal omgang med slekt og venner, noe som gjør at både en selv og familien føler seg nærmest isolert i mange tilfeller.

Så får en høre:, skiftarbeidere har jo så mye fri, redusert arbeidstid m.m. I en viss utstrekning er dette sant, men hva hjelper det å ha fri når andre arbeider og når familie og venner har fri er det å pakke ned maten og kjøre til jobben.

Slike hensyn har i meget beskjeden utstrekning blitt tatt høytidlig fra de politiske myndigheter og bedriftsledere. Selv LO som er representant for arbeidstakerne har ikke engasjert seg nevneverdig i problemet.

Nå viser det seg at det er divergerende synspunkter selv blandt skiftarbeiderene om hvordan det er å arbeide skift. Dette har nok flere årsaker. Det er betinget av alder og sosiale situasjoner, (om vedkommende er alene, har små barn, bor i støyområde m.m.) Også en annen grunn er nok at menneskene har forskjellig tilpassningsevne (biologisk) generelt kan en si at det blir vanskeligere å arbeide skift jo eldre man blir.

For igjen å vise til statestikk, gruppen arbeidere mellom 40-50år er de som har flest overføringer fra skift til dag arbeid.

Det er mennesker som enten av medisinske eller sosiale årsaker ikke ønsker å fortsette skiftarbeid.

En undersøkelse som ble gjort i Frankrike i 1965 ble arbeiderene spurt om de kunne tenke seg å arbeide **helkontinuerlig** skift i fremtiden. Svaret de ga var: 32% tvilte på det, 35% kunne tenke seg det, men hele 33% sa nei. Spørsmålet ble stillet på nytt, men denne gangen ble de spurt om de ville fortsette å arbeide skift hvis de kunne begynne på dagtid uten tap av inntekt. Da viste det seg at 63% ville slutte mot 34% som ønsket å fortsette å gå skift.

Hva kan så gjøres for å bedre forholdene til de som arbeider skift? Jeg har her satt opp noen punkter som jeg mener burde sees på:

1. Alle skiftarbeidere skal ha redusert arbeidstid uten tap av lønn.

2. Alle nasjonale helligdager som arbeides skal gis betalt fridag i kompensasjon.

3. For et visst antall år skiftarbeid (f.eks. 5) skal et år trekkes fra på pensjonsalderen, uten tap av pensjonspenger. Ønsker vedkommende å arbeide etter oppnådd aldersgrense skal vedkommende gis lov til dette.

4. Etter oppnådd alder av f.eks. 50 år burde arbeideren gis rett til å gå over til dagtid, uten tap av inntekt, dersom dette skulle være et ønske.

Dette er store krav, men det finnes mange ting som kan gjøres i det små for å bedre trivsel og arbeidsforhold.

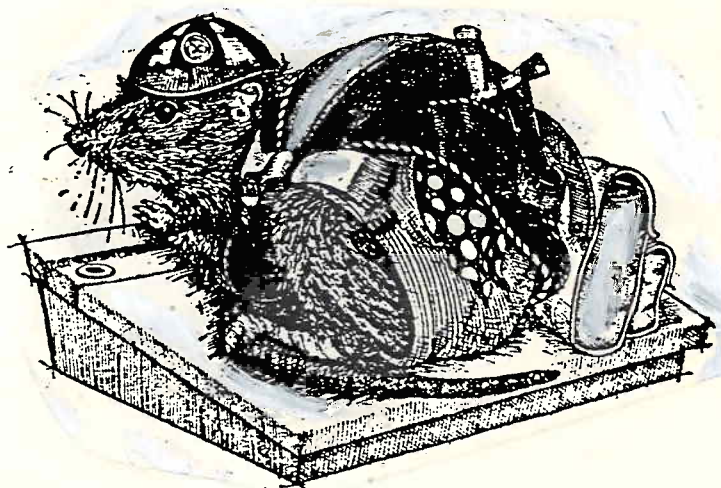
De største problemene blir vel å vinne forståelse fra bedriftsledelsens side.

K.H.P.

New members of **NFO**

STEINAR ANDERSEN,	FOF
GUNNAR KJELDSSEN,	FOF
REIDAR SCHJERVEN,	FOF
KJELL DALENG,	FOF
TOR-OLE KVAMME,	WF
OLA SØRDAL,	WF
KÅRE ANDREAS ALVÆREN,	WF
HENRIK M. GIERTSEN,	WF

Vi vil få lov å ønske samtlige velkommen som medlemmer av NFO.



FLYTEKNIKER ASPIRANT
PÅ SKOLEBENKEN.

SERVICE DIFFICULTY REPORTS

AIR CARRIER

B-747: No. 4 engine flamed out at top of climb FL 350 with a small backfire. EGT, fuel low, N₁ and N₂ decreasing. N₂ stabilized at 28%. Restarted at FL 260 and operation normal remainder of flight.

Inspected engine inlet, tailpipe, 3.5 bleed valve and run up--all normal. Replaced Engine Vane Control. Subsequent operation normal.

B-747: No. 1 engine flamed out during cruise at FL 350. Fuel flow zero. Unable to relight at FL 310.

Replaced engine fuel pump due worn drive shaft splines.

B-737: On arrival crew reported unable to get down-and-locked (green) light for the nose landing gear extension.

Maintenance replaced the nose gear downlock sensor and spring. System checked okay.

DC-10: Flight air interrupted account during climb #2 lefthand hydraulic pump high temp light came on. Approximately five minutes later #3 pump light came on. Manually extended landing gear and landed without incident.

Maintenance found both pumps failed internally. Replaced #2 and #3 pumps. Replaced system filters, serviced hydraulic system, and performed functional check.

DC-10: During push back #2 forward wheel outer rim failed in bead seat area.

Replaced #2 and #1 tire and wheel assemblies. Total landings on #2 wheel approximately 5,135.

DC-10: Trip air-interrupted account on takeoff received right landing gear door warning light indication. F/E's visual check showed door to be cracked open.

Maintenance found both door fittings broken. Replaced fittings. Inspecting fleet for fitting integrity.

DC-10: On first power reduction after takeoff, No. 3 engine stalled with vibration and high EGT. Shut down engine, dumped fuel, returned, and landed without incident.

Preliminary inspection revealed compressor damage at approximately the 6th stage. Investigation and repair in progress.

DC-9 tyres found defective

AIR CANADA scrapped all its Kleber DC-9 tyres following the DC-9 crash at Toronto last June, an airline representative has told a coroner's inquest. Two passengers died and 103 were injured when the DC-9 overran the runway on take-off.

According to Air Canada, one-third of its Kleber DC-9 tyres were found to be defective when tested in the USA after the accident, but the airline acknowledges that the defects may not have been apparent when the tyres were bought. However, the airline has also confirmed that the defect which caused the tyre failure was in the body of the tyre rather than the retread.

As has frequently happened in Canada, the coroner's inquest turned into a public debate on the causes of the accident. (Transport Canada, the Canadian transport ministry, is planning to establish an independent investigative body along the lines of the US National Transportation Safety Board.) It is believed that the aircraft suffered a power loss after the starboard engine ingested rubber from

the failed tyre (see *Flight*, for August 12, page 458) while another piece of the tread triggered a mechanical landing gear indicator, setting up a GEAR UNSAFE warning. This caused the crew to abort the take-off.

The inquest also concentrated on why the aircraft overran the runway by about 380ft before crashing into a ravine. The DC-9 weighed 108,000lb for take-off, at which its certificated FAR accelerate-stop distance of 9,400ft was 100ft less than the runway length. The FAR standard assumes that one engine is inoperative and that the runway is damp. Lawyers representing some of the passengers noted that the spoilers of the DC-9 were not locked up the first time that they were operated, reducing the total braking action, and the inquest recommended a lengthening of the runway.

Two passengers are already taking action in the Californian courts against Air Canada, Kleber, McDonnell Douglas, Pratt & Whitney and the manufacturer of the retread on the DC-9 tyres.



"What do you mean they were out so you got the next size LARGER!!?"

DC-10: When power was reduced to climb thrust after takeoff, a lateral oscillation was felt throughout aircraft. Visual check showed No. 3 engine nose cowl oscillating from side to side which stopped when power was reduced to idle but would come back as No 3 power was increased to 75 to 80% N₁ speed. Returned and landed overweight without incident.

Screens, sumps, overweight landing, visual, and boroscope inspection revealed no discrepancies. Replaced six fuel nozzles, fuel pump, and master engine control as precaution; trim balance, and vibration check okay. Subsequent operation normal.

DC-9: After takeoff, pressurization was inoperative in automatic and manual operation. Both air condition pack pressures normal. Flight returned to field without incident.

Found butterfly valve overcenter in open position. Freed up valve. Operational checked normal per DC-9 Maintenance Manual.

DC-9: During inspection, found several loose bolts in the left main landing gear attach fitting. Replaced fitting.

When fitting was removed, a crack approximately 2½ inches in length was found in the packet at crack location #9.

Replaced #1 and #2 tire and wheel assembly--#2 as precautionary--#1 tire had been retreaded twice and had five cycles.

DC-9: During climb, cabin failed to pressurize. Returned to DFW.

Found outflow valve overcenter. Returned valve to normal position, and cleaned nozzle valve assembly. System checked normal. Released aircraft.

DC-9: During descent, flight experienced slight roll of aircraft when slats were extended.

Inspection of aircraft slats revealed a broken bolt on left slat outboard actuator cylinder at slat actuating drum. Replaced left slat outboard cylinder attach bolt on slat actuating drum.

DC-8: Log report - "Check Tires."

Maintenance found #1 tire blown with a 15-inch diameter hole and cap thrown. No damage to aircraft encountered; however, it was necessary to pull #5 wheel assembly to remove a section of the cap wedged between the brake and Boggie Beam.

DC-8: During preflight inspection, flight engineer noted left inboard rear tire had a blown rim. Inspection noted no other damage.

HARU SETT GUTTA PÅ "TH"
: DET SISTE ?



DOM SIER AT DOM HAR
FÅTT MUNNKRUV, MED LÅS.
NØKKERN HAROM VIST I
STOCKHOLM



UTSTYRET PÅ TARMAC!
ÆRE NO GÆLI ME DEA?

EN KALD HILSEN FRA GARDERMOEN.

Ja, så er vinteren her igjen. Jeg tror alle flyteknikere i Norge kjenner Gardermoen, vi har vel stort sett alle kjent Gardemovinteren på kroppen i vår tid. Et stykke syd-Norge så kaldt som det kaldeste nord. Nå som tidligere har vi "guds" store hangar å arbeide i. Jeg tror jeg har alle her oppe med meg når jeg sier at hangar står høyt på ønskelisten. Flyene som trafikerer her oppe er jo blitt større og større for hvert år. Når det gjelder SAS her på GEN så har de for det meste B-747 og DC-10, Mærsk Air opererer med B-720B og vi i Sterling har i vinter for det meste B-727-200. Som vi alle vet så medfører disse større flyene adskillig mere arbeid i den kalde årstiden. Heldigvis så har vi her oppe et samarbeid mellom de forskjellige flyselskapene som man skal lete lenge etter å finne maken til.

Grunnen til det er vel at vi er så få og stort sett med lang tid i de forskjellige selskapene. Vi kjenner hverandre godt alle sammen. Jeg tror ikke det eksisterer så mange steder med en mer stabil arbeidsstokk enn Gardermoen kan oppvise, dette gjelder ikke bare teknisk avd. Vi i Sterling har jo etter hvert vokset med årene siden vi flyttet fra Fornebu. Vi er nå 6 aut. flyteknikere etter at Jan Urke begynte hos oss i begynnelsen av 1978. I vinter har vi sendt to av våre hjelpemekanikere til CPH for praksis og sert.kurs på SE-210/10B-12, så iløpet av vinteren håper vi på å bli 8 aut. flyteknikere her i Sterling/GEN.

Vårt neste håp, det er jo å få våre egne fly registrert her i Norge, som et rent Norsk selskap. Ja, ja, dette var noen ord fra oss her i Sterling, etter mange tomme sider i "iNFO" og flere spydige bemerkninger fra to red. aktører.

A.K.



Det har blitt holdt en rekke forhandlingsmøter med bedriften ang. ny skiftordning for Line Service Avd., Sola. 6-7 forskjellige forslag har vært diskutert. Desverre så lykktes det ikke å komme til enighet om noe forslag.

Årsak: Alle inneholdt økning av nattarbeid, noe de involverte ikke ville godta. Årsaken til økt nattarbeid ligger i dobbelte skift to netter i uken.

Dette ble gjort for å kunne utføre check på maskiner som ligger inne. Bedriften forlangte til slutt at skift plan som nå gæes skulle settes iverk, med den påstand at den ligger innenfor lovens ramme.

For en som selv går skift er kommentarer til den nye planen nærmest unødvendig. En ser med en gang at en slik plan er ubrukelig, både for bedrift og arbeidstaker. Planen har nå vært brukt i ca. 2mndr. og det skulle forundre meg mye om ikke ledelsen nå ser hvilket makkverk den egentlig er, skjønt hvem vet? En ser bare det en vil se og iblandt skulle en tro at ingen så i det hele tatt.

Det synes mer og mer tydelig at bedriften forsøker å tvinge igjennom sin vilje, dette er jo et godt eksempel. Den skift plan som nå gæes av L.S.S. er ikke godtatt av arbeidstakerene.

Dette er en farlig linje å slå inn på. "Vil dere ikke så skal dere", denne holdningen har aldri ført noe godt med seg, den fører kun til øket misstro uforsonlighet.

To ekstra netter,
det er ikkeno å
snakke om!

B.SAFE. SOLA



KONTORLOKALE NFO. AVD. B.SAFE.

For ca. 2år siden måtte NFO avd. B.SAFE ut av sitt kontor fordi verneinspektøren måtte ha større plass. NFO ble henvist til et trangt kott ved siden av undervisningsavd. Vi fikk det inntrykk at dette bare var midlertidig, men desverre ser det ut til å bli en permanent løsning.

Vi håper at personalavd. finner tid til å vurdere vårt ønske om bedre plass på ny og ihvertfall skaffer oss en telefon.

Det er jo det minste vi kan få for og kunne holde en hvis kontakt med resten av NORGE.

T.S.

TECHNICAL INFORMATION.

Da det i "iNFO" nr.2,-78 står en artikkel fra Aviation Mech.Bulletin, har jeg lyst til å nevne for medlemmer rundt om noe fra en rapport jeg har lest.

Denne rapporten var en konklusjon en engelsk universitetsgruppe la fram etter å ha studert 6 europeiske flyselskapers tekniske operasjoner, med spesielt mekanikerens arbeidsforhold, informasjon og maintenance tips til disse.

Selskapene som ble "gransket" i en 6mndr. periode var bl.a.

B.A, L.H, K.L.M, og A.F.

Bortsett fra L H og tildels B A var tilgang på foreks. "A.M.B." "Flight" og andre selskapers

info vedrørende spesielle forhold angående snag, retting av disse, maintenance tips o.l. lik null.

Innen alle selskaper var det satt opp en fordelingsliste, men det forekom aldri mekanikere på denne listen. Men som lederen for denne gruppen (en engelsk professor) påpekte, på toppen av disse listene fantes både personalsjefer og regnskapssjefer.

Som en morsomhet nevnte han også at han aldri hadde sett eller hørt at disse personellkategorier hadde reparert noen feil på fly, og han fant heller ikke mekanikerenes navn på fordelingslister for økonomiske tidsskrifter.

Grunnen til at spesielt denne artikkel "festet" seg er at dette også i stor grad gjelder her i Norge også.

I hvertfall gjelder dette for BUs tekniske personell.

Vi (dvs. stasjon FBU) hadde et par års tid tilgang til "A.M.B." og Boeing Airliner noe lenger (ca. 8 år), men nå er dette også stoppet opp. Tidsskrifter som foreks. "Flight" går etter fordelingsliste og husker jeg ikke feil går samme titlene igjen på BUs liste som denne engelske professor nevner. Så et par spørsmål: *Er dette spesielt for B.SAFE, eller gjelder det alle selskapene i landet?*

Hva kan gjøres for å rette på dette forholdet med tanke på en forandring av sirkulasjonslistene Når det gjelder annen info, (tekn. tips, adm. opplysninger ol.) har det siste tiden vært en framgang innen B.SAFE og la oss håpe dette vil vedvare.

A. Myrvold.

Til høyre har vi den meget omstridte skiftplanen til Line Service, B.SAFE, Sola.

Med hensyn på nedenfor stående vil jeg som red. av "INFO" få lov til å sende en julehilsen til alle dere i B.SAFE som ikke får sende hilsen til hverandre.

INTERNE JULEHILSNER.

Den interne julekortforsendelse har øket meget sterkt i de senere år, og vi vil be om at de forskjellige avdelingene i SAFE mest mulig begrenser sin forsendelse av julekort til de andre avdelingene i selskapet.

	Mandag	Tirsdag	Onsdag	Torsdag	Fredag	Lørdag	Søndag
Uke 1	2130	0700 2130	0700 2130	0700	0630 -1530		
Uke 2			0630 -1530		1500 -2400	1500-2400	1500-2400
Uke 3	1500-2400	1500-2400	1500 -2400	1500 - 2400			
Uke 4		2130	0700 2345	0700 2345	0700 2345	0700 2345	0645 2345
Uke 5		0630-1530	0630 - 1530	0630 -1530			
Uke 6	0630-1530			0630-1530		0630-1530	0630-1530

Etter lang tids påtrykk fra redaktøren om nytt fra FOF, vil jeg gjerne komme med årsaken til at det ikke har vært noe tidligere:

Kursvirksomhet: ingen

Nyanskaffelser: ingen

Utvidelser: ingen

Til tross for dette har vi fått tre nye autoriserte. Disse ter måtte vente over ett år fra de testet for LV og til selskapet klarte å arrangere kjøreprøve, slik at de kunne få utstedt sine sertifikater. Dette til tross for at flyet de skulle kjøre (Electra) står på Fornebu ca. II timer i døgnet.

Alle tre er nå medlemmer i NFO.

En av våre formenn har også meldt seg inn i NFO.

Styret i NFO avd FOF ser slik ut: Formann: J.Sundby, nestformann: E.Høstaker, styremedlem: D.Langeland.

Jeg kan også opplyse at vi i FOF nå er igang med å velge oss representanter til styret i FOF. Jeg håper at vi kan bringe flere interessante nyheter i nr. 1979.

J.S.



*I FOF skjer det
ikke.*

*DET GJØRE IKKE I WIDERØE
HELLER!*



NYTT FRA MILJØFRONTEN.

Det har vært få henvendelser fra vår forening til arb.miljøutvalget. Dette kan enten skyldes at vi er flinke til å løse problemene innen avdelingen, eller at det er mangel på informasjon om saksbehandling. Det sist nevnte må i så fall jeg ta skylden for.

Jeg vil kort referere gangen i saksbehandling av arbeidsmiljø-saker. Saken det gjelder skal tas skriftelig med avdelingsledelsen og i samarbeid med denne forsøke å løse problemet. Kan ikke problemet løses, sendes saken skriftelig til arb.miljøutvalgets sekretariat AT-V, som bringer saken opp på dagsorden i arb.miljøutvalget. Det er av stor betydning for saken at den underbygges med argumenter slik at medlemmene i utvalget bedre kan få forståelse av problemet.

Generelt vil jeg si at det er større forståelse for vernesaker nå enn tidligere. Som eksempel kan nevnes et par saker.

Fra verneombudet på glassfiberverkstedet i Kokså kom det klage over dårlig avtrekk.

14 dager etter at det ble behandlet i miljøvernutvalget var arbeidet igang med å montere utstyr for bedre avtrekk.

En henvendelse fra verneombudet ved Bodø lufthavn om forandringer i forbindelse med utbygging av stasjonsbygget ble behandlet i arb.miljøutvalget. Kort tid etter ble forandringer foretatt.

Av de mest positive ting som jeg synes har skjedd i arb.-miljøutvalget er omorganiseringen av vernetjenesten. Miljøvernloven trekker opp hovedretningslinjene.

På bakgrunn av denne har arb.-miljøutvalget sammen med AT-V utarbeidet forslag til ny organisasjonsplan. Denne plan er godkjent i grove trekk. Det gjenstår å utarbeide underlag, stillingsinstruksjoner o.s.v.

Når det gjelder ominnredninger av bygninger og lokaler er brukerne tatt med på råd i større utstrekning enn tidligere. Det er bestemt at når en ombygging skal skje opprettes en prosjektgruppe hvor representant(er) for brukerne skal være med. I denne forbindelse kan nevnes at byggesaker er kommet inn som fast pkt. på dagsorden i arbeidsmiljøutvalget. Dette kan bidra til en kontroll på at partene i prosjektgruppen aktivt er med, både på planleggingen og under byggingen.

O.Kålhus

NOEN REFLEKSJONER ETTER ET TX (QUALITY CONTROL) MØTE.

Etter å ha deltatt på et TX-møte, som stedfortreder, vil jeg komme med noen tanker om denne, for meg, ineresante opplevelse.

Møteinnkallelsen fra TX: DC-9 tanking av fuel på Fornebu, i flg. THO 4.4.2 2B, er i seg selv ganske interessant, da den innkaller deltagere fra TC og nedover til og med formann fra TS-E, men ikke en (1) representant fra den gruppen (TS-S) som til daglig arbeider medfly i trafikk og fueling, som møtet, på bakgrunn av en TX-granskningsrapport, skulle behandle.

At hverken TC, TP, TS, eller TK fant å kunne møte, sier også litt om møtets karakter.

En representant fra TK ble hentet etter at møtet var innledet.

Det som vel satte et dypere spor etter seg enn møtets tema, var noen av representantenes kjennskap eller manglende sådan til de av delinger som til daglig arbeider med fly i trafikk, hvordan de fungerer og hvilke personal grupper som er innvlovert. Det bør nevnes at det dreier seg om ca. 70 fly pr. døgn 365 dager i året, og 5 skift med ca. 15 mann på hvert.

Når man så vet at det er disse (TP-TX?) som lanserer forslag om "L-check-mech" saker og diverse kursopplegg er det i grunnen ikke så rart at diskusjonen om disse sakene ikke fører fram.

Jeg sitter desverre igjen med en følelse av at det er mindre viktig hvordan flyene og arbeidsrutinen virker, bare PAPIRENE er i orden.

Etter min mening bør NFO ta kontakt med disse avdelingene, (TC, TP, TX, TK) for å få til møter og omvisninger i hangaren og på tarmac, tilforskjellige tider på døgnnet. Dette vil tror jeg, bringe diskusjonen inn i nye baner som vil ligge endel nærmere virkeligheten enn det som er tilfelle i dag.

O.H.

HVOR LANG TID REGNER DU ?

Hvor lang tid regner du med at dette vil ta?, jeg skal bare informere pax., dette er et spørsmål som vi flyteknikere får noen ganger pr. år. Vi prøver da så godt vi kan å kalkulere med en tid som holder men problemer kan jo oppstå, og vi vil kunne få ytterligere delay. Likevel gjør vi det vi kan for å underrette redcap om situasjonen. Men hvilken opplysning gir redcap oss om det er delay p.g.a. sene crew, trafikk o.l. Ingen ting skjer, du bare står der og lurert på hvorfor ikke paxén kommer snart det kan gå både 10 og 15 min. uten at vi får vite noe. Jeg har selv opplevd 1 times delay uten noen info fra redcap. Skulle vi ikke forsøke med en bedre gjensidig info, slik at det ble litt lettere å utføre jobben for begge parter. Vi har også flere enn et fly pr. skift, og alle vet jo hva det fører til når du har to-tre fly på samme tid.

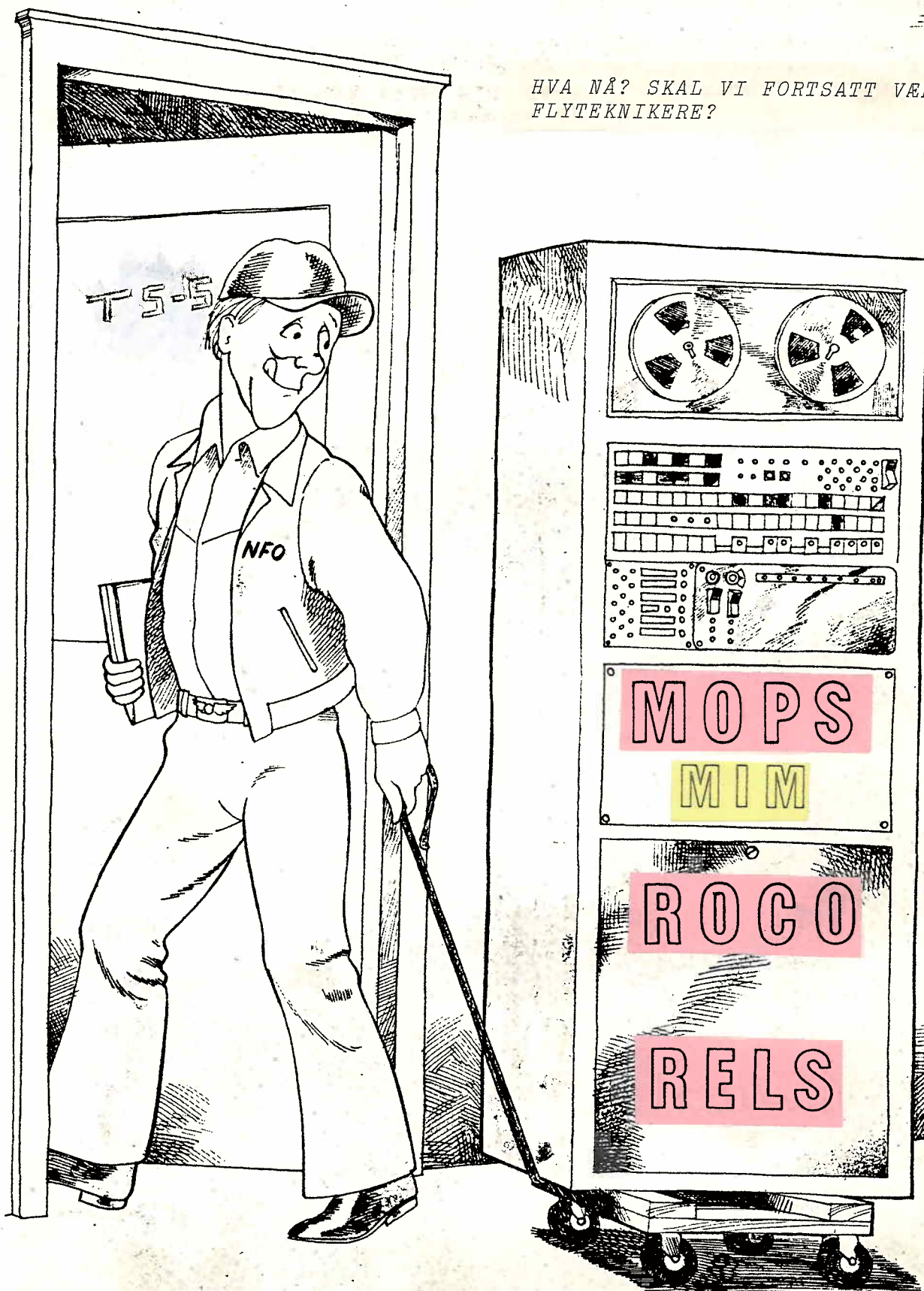
T.T.



The following poem is a contribution
"From the Field" .:

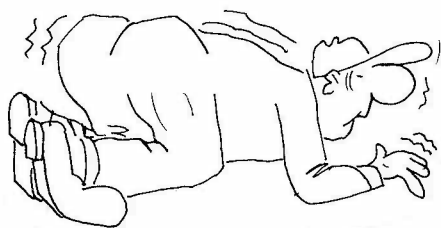
A man stood at the pearly gate
His face was worn and old
He meakly asked the man of fate
For admission to the fold
"What have you done?" St.Peter asked
"To seek admission here?"
I was an employe of SAS"
"For many a weary year..."
The door swung smoothly open then
As St.Peter pressed the bell
"Come in", he said "and take a harp"
"You've had your share of hell..."

HVA NÅ? SKAL VI FORTSATT VÆRE
FLYTEKNIKERE?



WEDDING

"The Cold-Weather Blues!"



Alt som kan krype og "krype" må snart krype. I disse kalde tider, når "dassen" går i bakken da er det snart ikke annet å gjøre enn å krype rundt. Tarmac kan snart innlemmes i listen over våre skøytearenaer. Var det ikke mulig å gjøre en "vri" slik at vi igjen kunne gå trygt på Tarmac?

NICE AND CLEAN.

"Forlat badet i den tilstand du selv ønsker å finne det", dette er et ordtak som sikkert de fleste av oss har hørt og prøver å leve etter. Montro om ikke dette kunne overføres til vår arbeidsplass, hangaren? Jeg synes det er bedrøvelig å se når det flyter med filler, låsetrådbiter og knust glass på hangargulvet. Det er da ikke slik vi helst vil ha det, eller hva? Nei, mine HERRER, her må en holdningsforandring til. Det er på tide at vi som har et slikt yrke tar skjeen i en annen hånd og ikke slenge rundt oss med allskens skitt. Vi må huske på at vår arbeidsplass er bemannet hele døgnet og for at alle skal kunne trives bør det "se ut så där". Jeg mener ikke at vi skal ta jobben fra de som skal feie og rydde i hangaren, men det jeg vil til livs er de som foreks. demonterer ground-flood lampen rett i dørken, eller står i cabindøren med neven full av leselys-pærer og bare slenger de opp iluften. Dette gjelder de fleste av oss og jeg har bare en ting å si: skjerp dere, dette kan ikke fortsette, ingen kan ha respekt for slike folk.

T.T.

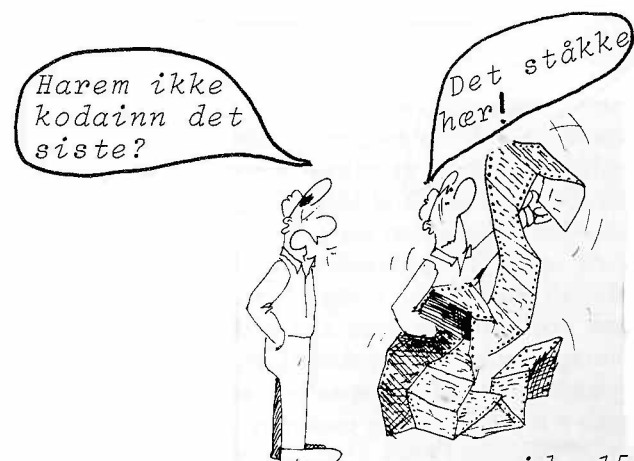
ÅRSMØTE I N.F.O., AVD. SAS

NFO avd. SAS avholdt sitt årsmøte 2I/II-78 på kantina, gamle Fornebu. Formann, E. Førriisdal, ønsket de ca.50 fremmøtte velkommen og etter godkjennelse av dagsorden ble ordstyrer valgt.

Som ordstyrer anmodet Bragstad Giæver om å lese årsberetningen. Etter hvert som beretningen ble lest, ble de forskjellige punkter tatt opp til diskusjon. Ang. utdannelseskommiteen ble det reist endel spørsmål som ble besvart av Førriisdal og Bragstad.

Lengst diskusjon fikk vi når det gjaldt kontrollkriterier. Her ble det stillet en rekke spørsmål, hvor de fleste i styret måtte overlapse hverandre når det gjaldt besvarelse. Forholdet til Y S og mulig medlemsskap i den organisasjon ble også nevnt. Men da vi ikke har kommet særlig langt i forhandlingene med YS, var det svært få konkrete informasjoner som kunne gis.

Regnskapet ble godkjent uten protester. Etter valg av styre og tillitsmenn var det servering. Styret i NFO avd. SAS består av: Formann E.Førriisdal, nestformann T.Tveten, sekretær K.Paulsen, kasserer J.Haagensen. Representanter for de forskjellige skift og stasjoner ble: Skift I H.Hestvik, skift 2 E.Trondsen, skift 3 K.Paulsen, skift 4 J.Giæver, skift 5 K.Høyvik, OM: L.Køllersen, N.Norge S.Hansen EVEOM, N.Norge H.Helland TOSOM V.Norge M.Bragstad BGOOM for funksjonærene E.Førriisdal, utenlandsst.: R.Haugerud FRAOM.



ØKONOMISK DRIFT PÅ EN ANNEN MÅTE.

SAS har sluttet å male sine fly, dette gir en vektbesparelse på ca.50kg. GULF AIR sparer vekt på en annen måte:

Arab Airline Slims Down Staff Load

ABU DHABI, Nov. 23 (AP) — The Arab airline Gulf Air has grounded stewardesses weighing more than 121 pounds, knocking down the prevalent idea that Arab men like their women on the stout side.

The airline, which is owned by four Gulf sheikhdoms, has issued orders to stewardesses on a "fatty list" to slim down, or else.

"It is not good for a girl to carry all that weight around, and besides, it is not attractive to see a big backside waddling down the airplane's narrow aisle," a company spokesman said.

Norsk Flytekniker Organisasjon



"Hello: **NFO 3333?** I wanna know WHO the heck is running this company?"

Vi treffes på telefon hele døgnet.
Vår automatiske telefonsvarer kan formidle kontakt med DIN organisasjons styre.
Vårt telefon nr. (02) 120120, linje 688.
Mandag til fredag mellom kl.13-15 kan DU treffe en av våre tillitsmenn som kan være DEG behjelpelig.

SE HER!

Vi må igjen få oppfordre våre medlemmer til å sende en kopi av event. søknad om ny stilling innen selskapet. På forhånd takk,

Styret.

NY ANSETTELSE:

"iNFO"s tidligere red., Elling Knudsen er ansatt som instruktør ved OSLTH. Vi ønsker Elling lykke til på hjemmebasen

NYTT VINTERANTREKK.

Endelig, vi får nye vinterdresser! Dressene vil forhåpentlig bli levert med de lommer og glidelåser som vi har forlangt. Dette er et lite bevis på at det nytter. Jeg vil få ønske våre to karer i konfeksjonsbransjen lykke til i sitt arbeid. (Om fem mndr. må vi ha nytt sommerantrekk.)

red.

A boy's ambition

I WANT TO be an airline pilot when I grow up because it's a fun job and easy to do. That's why there are so many pilots flying around today.

Pilots don't need much school; they just have to learn to read numbers so they can read instruments. I guess they should be able to read road maps so they can find their way if they get lost.

Pilots should be brave so they won't be scared if it's foggy and they can't see, or if a wing or a motor falls off they should stay calm so they'll know what to do. Pilots have to have good eyes to see through clouds and they can't be afraid of lightning or thunder because they're closer to them than we are.

The salary pilots make is another thing I like. They make more money than they can spend. This is because most people think plane-flying is dangerous except pilots don't because they know how easy it is.

There isn't much I don't like except that girls like pilots and all the stewardesses want to marry the pilots so they always have to chase them away so they won't bother them.

I hope I don't get airsick because I get carsick and if I got airsick I couldn't be a pilot and then I'd have to go to work.

VÅRE KOLEGAER I SVERIGE ER POPULÆRE I SVENSK L.O.

At våre kolegaer er populære innen Svenske LO går tydelig frem av den artikkel som vi her gjengir. Artikkelen er sakset fra LO-bladet "Transportarbetaren".

Den av SACO

organiserade utbrytargruppen bland flygteknikerna ger oregelbundet ut en stencil som kallas »Teknikerns värld». Det huvudsakliga innehållet baseras på polemik emot vad skrivs i Transportarbetaren.

För att ge ett smakprov på den akademiska världens uttryckskonst återges följande: "Ja tacka fan för att Transport behöver flygteknikerna! Det är ju en av de få kvalificerade yrkeskategorier man har eller rättare har haft att föra fram i förhandlingarna med att lyfta upp hantlangarnas löner inom den svenska civilflygindustrin."

Den som skriver detta heter Åke Hall. Finns då ingen av dem han kallar hantlangare som vid lämpligt tillfälle kan ta en pratstund med Åke Hall.

I sin enfald tror han ju att lastnings- och lossningspersonalen, liksom tankningspersonalen med flera grupper inom flyget är sämre slags människor. En sådan uppfattning bör ju korrigeras. Målmedveten samtalsterapi är antagligen den bästa behandlingsformen för högfärds-sjuka. ■

B-737 WORLD CHAMPION!

Boeing 737 verdens sikkreste passasjerfly? Etter det som går frem av en statestikk utarbeidet i USA viser det seg at 737 har en ulykkes prosent på 0,44 pr. 100.000 timer.

Dårligst på statestikken ligger TriStar, som har en ulykkes prosent på 1,23pr. 100.000 t. Som nr.2 på denne listen kommer B727, med 0,49 prosent og som nr.3 DC-9 med 0,50 prosent.

Noe som går klart frem er at det er kort-og mellomdistanse flyene som kommer best ut av denne statestikken. Det sies jo at avgang og landing er flygingens farligste faser, men dette kan jo ikke være tilfelle etter som de flytypene som ligger best an er nettopp de med flest avganger og landinger.

Tough

times

SFF

At det er tøffe tider for SFF, fikk vi høre da vi var på et møte mellom SFF og NFO på Landvetter forleden.

SFF har mange saker å stri med som NFO allerede har løst, så og si. Det største problemet til SFF fortiden er vel det svenske LO og Transportarbeiderforbundet. Grunnen til dette er at ikke alle svenske flyteknikere er tilsluttet SFF, en del er også tilsluttet "Transport" og dermed LO.

Dette gjør at SFF i mange tilfeller står svakere enn hva NFO gjør her hjemme.

Det har i senere tid forekommet aksjoner fra "Transport"s side, for på en måte å skade SFF.

Hva "Transport" har oppnådd med dette er vanskelig å si, men det er neppe noe vesentlig.

Videre har SFF store problemer med "L-check" saken.

De tilstander som vi foreløpig har avverget, er nesten helt innført i Sverige.

Vi fikk vite at "Tarmac" på ARN i sommer ble drevet med bare to flyteknikere og hele åtte "L-c. mech." Videre kom det frem at det på linjestasjonene fantes mekanikere uten sertifikat, men som likevel kviterte i AC-log. Det var dette vi fryktet her i Norge, men fra selskapets side ble det hevdet at "L-c. mech." kun skulle finnes på basene.

Dette er da ikke tilfelle i Sverige og de samme tilstander ville vi vel fått her i landet. At saker og ting fungerer i Sverige er jo sikkert, men det er bare måten det fungerer på. Vi må bare håpe at SFF kan oppnå gode resultater i sin bestrebelse for å få bukt med de "Onde Svenske ånder"



Infeksjonen

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

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

PARKING FREE OF CHARGE!

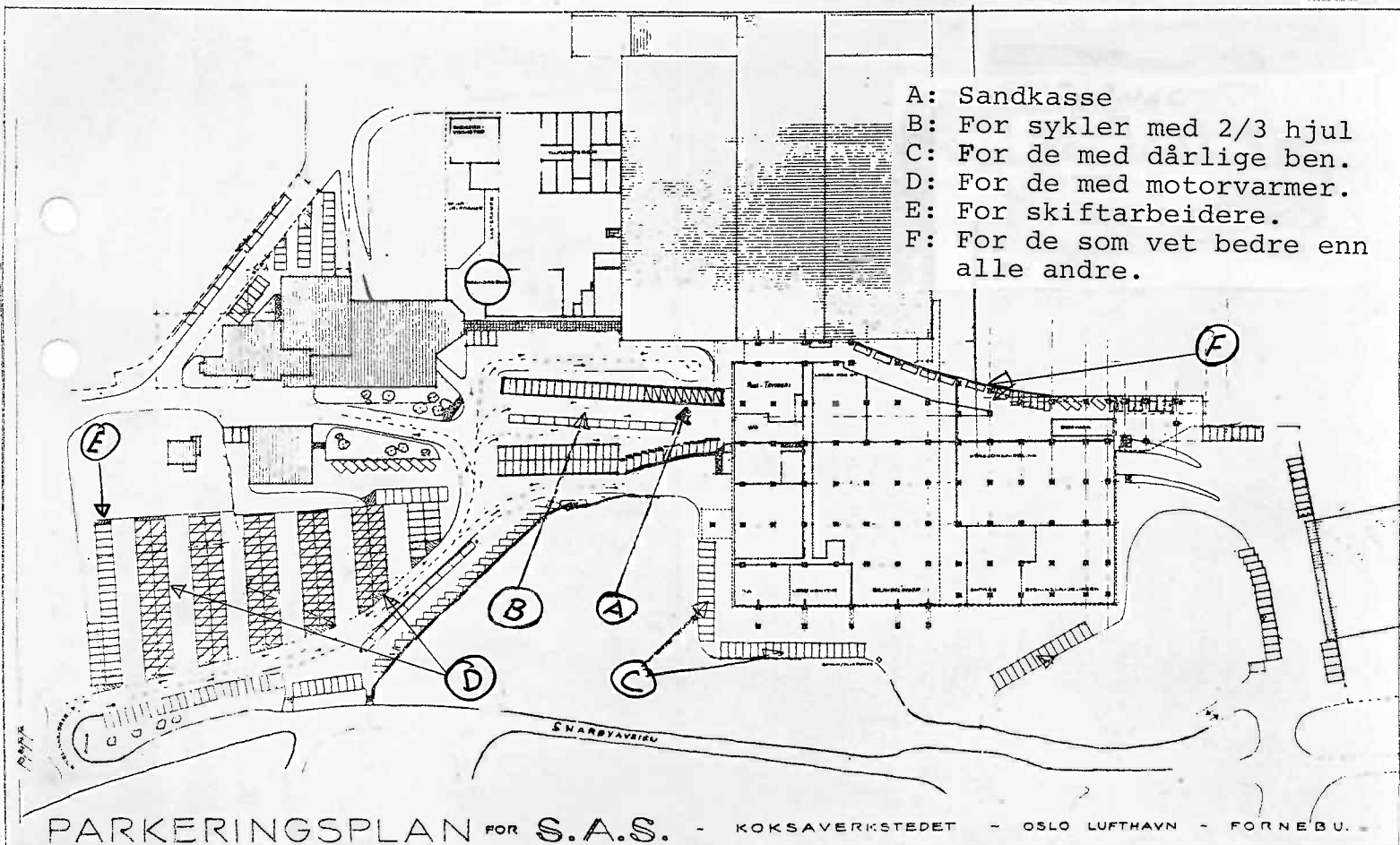
Etter at det ble kjent at vi skulle få nye parkeringsregeler ved Koksa har "Infeksjonen"s redaksjon foretatt et besøk hos Park E. Ring, sjef for SAS Parkeringsplanleggningskontor.

Vi spør herr Park E. Ring hvorfor det har tatt så lang tid å utarbeide det nye forslaget? Det har lenge vist seg at flere og flere havner på sandkassestadiet og problemet for oss har derfor vært å få et overslag over hvor mye asfalt som måtte brytes opp for at disse skal få sin plass.

Videre ser vi at mange av våre sykelister nå går over til trehjulssykkel og dette har også krevet en omarbeidelse av vår plan. Vi mener likevel at den løsning vi har kommet frem til er den beste både for syke/svake og friske/raske. Likeledes har vi nøye vurdert de ansattes stilling under tildeling av de nye parkeringsmerker.

Hva med de ansatte ved TS-E? Disse har vi tatt helt spesielt hensyn til, nemlig ved å plasere disse så langt vekk fra hovedinngangen som mulig.

Grunnen for dette er at vi håper at de skal ha en hvis mulighet til å våkne, før de setter seg ved rattet etter endt skift.





infeksjoneN

Organ for interne
salat-tråkkere's forbund,
gode gledesdrap og
raseriutbrudd.

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

BRAATHENS "KLEPPE" SLÅR TIL!

Bare en liten hilsen til B.SAFE's "KLEPPE". Vi har ihvertfall råd til å sende deg en liten hilsen til jul. Riktig nok er det bare i 750 eksemplarer, men jeg håper ikke du forsmår.

T.S.

"GOD JUL" TIL DEG!

JA, HVILKE FLYTYPER ER DETTE?



Løsning kan du sende til
"iNFO"s redaksjon innen
10 mars-79

TIL W.F.'s BOO-KONTOR!

Som medarbeider i "iNFO", vil jeg få lov til å takke dere i W.F. for den store interesse dere har vist for "iNFO" i -78.

T.SKALLE.

NOE SKJER DA HER OGSÅ?

Det har kommet "INFEKSJONEN" for øret at saker og ting er på gang ved TS-E. Det sies at vi har noen formenn som ikke helt kjenner sine instruksjer. At en inspektør har problemer med arbeidstiden (too many hours) det er noe nytt, men at døgnet har for få timer er vel noe vi alle har opplevet, bare ikke i arbeidstiden?

T.S.



E O W T

N Y T T

©
A R