



INFO

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

medlemsblad for NORSK Flytekniker Organisasjon



**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.

Spalteplass har vi nok av. Vi ber dere derfor å sende oss stoff som kan være aktuelt for vårt blad. Vi tar også imot annonser.

N.F.O. SENTRALSTYRET:

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

Nestformann: J. LANGE BRO,
Braathens SAFE, Sola.
Telefon (045) 57586

Sekretær: K. HØYVIK, SAS. OSLTS-E
Telefon (02) 794981

Kasserer: E. FØRRISDAL, SAS.
OSLTS-E

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

Representant WIDERØE:
T. TESSEM, Bodø.
Telefon (081) 24808

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

Representant BRAATHEN SAFE:
T. HJELMERVIK, Fornebu
Telefon (02)



KJÆRE LESERE !

No. I, 1979 er som dere ser klar, Jeg er desverre litt sent ute med vinternummeret, men jeg håper dere har meg unnskyldt.

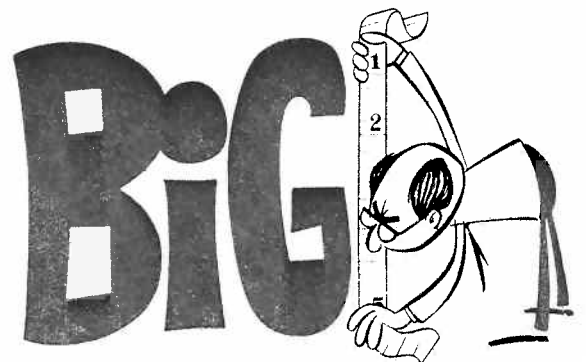
Det er ikke alltid like lett å kombinere arbeid, fritid og redaksjonsarbeid.

Heldigvis har det kommet bra med stoff til dette nr. også, noe som gjør avisen til mer enn ett "tørk" Annonser har vi ikke fått til dette nummeret heller, men jeg vil få gjøre oppmerksom at vi tar gjerne imot til neste nr.

Jeg håper forøvrig at våre medlemmer nå har gjort unna det meste av vinteren uten for store problemer Her på Fornebu har vi jo forsøkt å holde på snøen lengst mulig, men nå ser det ut som den skal forsvinne for denne sesongen.

Om kort tid er det jo påske, og ferie for endel av oss. Jeg vil derfor benytte anledningen til å ønske dere alle en god påske, enten deres skal tilbringe den på fjellet, ved sjøen eller på jobb.

red.

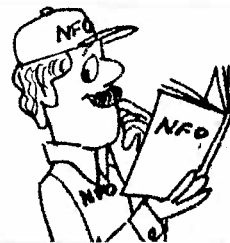


Ja, se der, snart 500 medlemmer i N.F.O.

Innhold

- Side 3..Formann har ordet
- Side 4..Ref. fra representant
skaps møtet i NFO
- Side 5..Kan man kjøpe sikkerhet
billig ?
- Side 6.. ---- "----
- Side 7..Hyldest til flymekanik-
eren.
- Side 8.. ---- "----
- Side 9..Klippe-siden
- Side10..Er det du eller jeg som
kjører ?
- Side10..WF-nytt !
- Side11..Sterling-nytt !
- Side12..FOF-nytt !
- Side13..FOF-nytt !
- Side14..BSAFE-nytt !
- Side15..SAS-nytt !
- Side16..Et tilbakeblikk.
- Side17..SAS-nytt !
- Side18..SAS-nytt !

FORMANN HAR ORDET!



PERSONALPOLETIKK? HVOR?!

Man kan si hva man vil om NFO, og det gjør jo også de fleste, men å kalle oss en gjeng med anarkister, - true og eller presse oss med rettssaker, true med personforfølgelse, - til kjedsomlighet refse våre tillitsmenn, - forlange de byttet ut, - bruke koblingsloven eller rikslønnsnevnd ved en hver anledning. La harme skylle over oss når vi motsetter oss planer som i realiteten betyr slutten på den offentlige flysikkerhetskontroll som vi er den største representant for, - sende ut hyrdebrev for å skape oppinion mot oss. I helvet heller, kjære "motpart", vær sjeleglad vi ikke er så rabiate som vi beskyldes for, ellers hadde vi "sittet på stripa" for lenge siden.

Jeg ber dere her og nå om ikke å være så livredde for å ta oss med på planlegging av vår egen fremtid. Dere vil faktisk oppdage at vi kan være meget samarbeidsvillige, og at vi er like intressert som dere i en økonomisk og trygg bedrift. En bedrift som vi også betrakter som vår egen og er villig til å gjøre store innsatser for. Be oss bare ikke begå "Harakiri".

Jeg tillater meg å sitere en av våre klarsynte personalrepresentanter: "Bedriften bør snarest begynne å ivareta sin levende kapital". Jeg har i den anledning tillat meg å komponere et nøkkelord "Demokratiprogressivhumanestetiskpersonalpoletikk"

Til sist, lev videre i trygg forvissning om at NFO alltid vil gjøre sitt til, 24 timer i døgnet, at Norges samlede sivile flyflåte "tar av" uten risiko,.....så lenge vi får lov.

J.G.

REF: FRA REPRESENTANTSKAPSMØTET

N.F.O.

Årets representantskapsmøte ble avholdt på Fornebu lørdag 13 jan. Formalitetene ble raskt unngjort da sakslista var ganske innholdsrik og man ante at det ville bli et noe langt møte.

Årsberetningen ble lest opp og godtatt uten anmerkning.

En av de store kontroversielle sakene var PRIFO. (YS)

YS hadde ytret ønske om at konstituerende landsmøte skulle finne sted ultimo mars.

Etter at representantskapet hadde gjennomdrøftet det tilgjengelige materiale, ble det klart at en rekke spørsmål måtte få en avklaring før NFO kunne gå ut til medlemmene med en eller annen anbefaling.

Det ble besluttet at sentralstyret med sin YS-komiteé skulle forsøke å få til en rask avklaring på de spørsmål som kom frem.

Denne skulle videre sende info. til avd. styrene om resultatet.

Noen av de konkrete spørsmål som ble reist var :

1) Kan YS ta ut NFO i en eventuell streik mot vår vilje?

2) Innbefatter kontigenten på kr. 20/medl./mnd. også kontigent til studieforbundet?

3) Vil NFO kunne bli en avd. under blokken Transport? (Prifo's organiserte)

4) Et konkret tilbud, med forskjellige eksempler og priser på YS's forsikringsordning må fremlegges.

Så vidt vites i skrivende stund er disse uklarhetene nær sin løsning. Det skal innkalles til ekstraord. repr.skapsmøte primo april og her vil representanter fra YS og Prifo være tilstede for å svare på spørsm.

En annen sak som skapte stor diskusjon var forslaget om opprettelse av en autorisasjonskomiteé . Denne komiteén skulle arbeide med

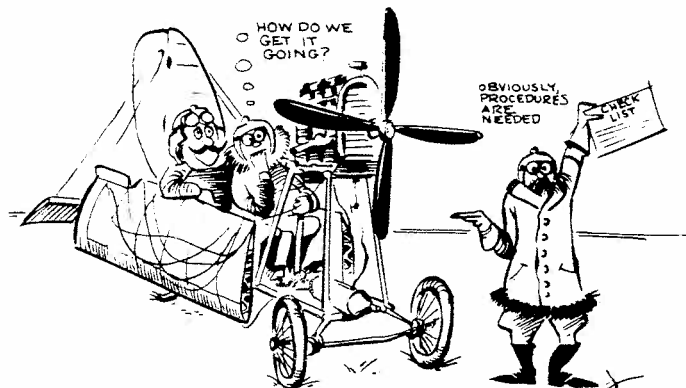
hele autorisasjonsspørsmålet, ikke bare fra sak til sak, men i videste forstand. Hva er vårt mål, hvor vil vi hen, og hva er våre argumenter, osv. Repr.tantskapsmøtet var enig i at nuværende "sak til sak" behand. var utilstrekkelig og ga enstemmig tilslutning til opprettelse av foreslåtte komité.

Tre gode representanter ble valgt nemlig, E.Førrisdal, S.Hansen, og T.Hjelmervik.

Den siste store sak som ble behandlet, var tariffkomiteéns innstilling til årets oppgjør. Her ble det nedlagt et stort arbeid som gikk ut på en gjennomgripende tekstforandring av hele vår tariffavtale.

Valgene var siste post på progr. og utfallet ble som følger: formann J.Giæver, nestformann J.Langebro, sekretær K.Høyvik, kasserer E.Førrisdal styremedlemmer : T.Hjelmervik, J.Sundby, A.Kvalsnes og T.Tessem.

R.Slettebø.



KAN MAN KJØPE SIKKERHET BILLIG ?

Ordet SAS klinger i mange meneskers ører som den beste garanti for sikkerhet i luften.

Det har vært slik, og er det nok fortsatt, men hva opplever vi...! SAS ønsker idag å forandre strukturen og ansvarsforholdet i organisasjonen som nettopp har gitt SAS sitt gode renommé utad innenfor flysikkerheten.

Hvorfor ønsker nå SAS å forandre organisasjonen? På sparket er det vanskelig å svare på det.

At det er et STK-krav at kontrollorganisasjonen skal være lik i OSL, STO og CPH er en ting, men det betyr ikke at hele TS organisasjonen skal forandres slik som SAS ønsker.

Arbeids- og ansvarsforholdet for flyteknikerene vil, slik SAS HK ønsker det, bli redusert samtidig som den "nye" check mech. innføres. Denne vil få en enklere utdanning, men vil etter all sansynlighet bli sidestillet med flyteknikerene i hangaren, i første omgang. Dette kan sikkert virke fristende for enkelte fagbeidere, men samtidig bør de være klar over en mulig konsekvens. Utstedelsen av sertifikater vil komme til å ligge på et minimum når det gjelder de som er ansatt på FBU. Dette vil gjøre at "check mech"ens mulighet for å få sertifikat eller tilsvarende utdanning blir redusert til null.

I f.eks. Sverige som det er nærliggende å sammenligne seg med, ser en at check mechen også ekspanderer utover linjenettet.

Dette er noe som SASN's tekniske ledelse avviser som urealistisk poletikk i Norge, fordi STK ikke vil godta dette???

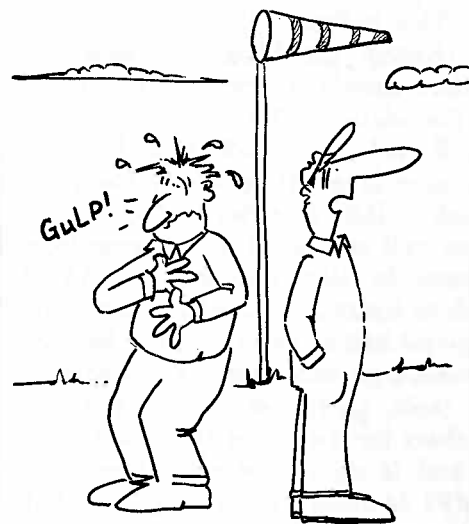
Hvorfor ikke i Norge når det tydeligvis går i Sverige?

En annen betenkelig side er at denne nye mekaniker ikke får sertifikat, eller tilsvarende kunnskap som et sert. krever. Når det så er SAS som også skal bestemme hva han skal trenge av kunnskaper, og LV vil fraskrive seg sensoroppgaven, som nettopp er til for å kontrollere kunnskapsnivået, så faller en lett i fristelse for å tro at kunnskapsnivået snart er nede på et minimum.

Mindre skole/kurs er sparte utgifter, men er det øket sikkerhet ?

Betenkelig er det også når de som skal utføre arbeidet ikke får nok kunnskaper.

Dette vil redusere ansvarsforholdet til arbeidsoppgaven og øke fremmedgjøringen til arbeidet. Arbeidet blir lite tilfredsstillende og en mulig konsekvens er utrivelige arbeidsforhold, redusert arbeidsglede og i værste fall vil dette kunne registreres med øket feil utført arbeid.



"Well.... So far, so good....
He got it INTO the air!"

SASN. har foreslått at hangar og tarmac skal behandles hver for seg på Fornebu. Det betyr at flyteknikeren skal være underlagt kontroll i hangaren, men samme man har lov til å gjøre hva som helst på tarmac uten kontroll.

Det er vanskelig å se at dette er i overensstemmelse med STK's intensjoner om at OSL-STO og CPH skal fungere likt.

STO som muligens kan danne eks. på hvordan SAS har tenkt seg organisasjonsmønsteret for fremtiden, hadde en bemanning av 2 flyteknikere og 8 check mecher sist sommer. En ting som bør nevnes i den forbindelse er at det utdannes check mekanikere ved STO i dag, som til sommeren skal være avløserer i NRK på Linjeflyg's Fokkere.

Dette kan legalisere en utvikling som kun gir inspektørene sertifikat eller tilsvarende utdanning. Flyteknikerene vil ikke behøve annet enn MPC- kurs for å ta seg av trafikken.

Så lenge hangar og tarmac er delt er det igen fare for en slik utvikling, men noen garanti for at det skal være slik i fremtiden tviler jeg på at det vil bli gitt. Dette med bakgrunn av at en flyteknikers utdanning er langt mer kostbar i forhold til en MPC- mekanikers.

Ideen om å redusere sertifikatutdannelsen eller fjerne den helt, er ikke fremmed i Norge.

Bl.a. har FOF sluttet å utdanne autoriserte og i Helikopterservice ansettes det fagarbeidere som kontrollører uten å gi disse sertifikat eller tilsvarende kunnskap. At dette er en lite ønskelig utvikling er vel alle enige om, enten vi jobber på tarmac eller i hangaren.

Generelt kan en si at kunnskap er den beste garanti for at de som arbeider på flyene vurderer riktig. Det høye kunnskapsnivået samt ansvaret som ligger på de autoriserte, har ført til at tillitsforholdet mellom crew og mekaniker

i dag er det aller beste. Jeg er redd for at dette vil bli ødelagt ved en redusert utdanning av mekanikerne.

Hva kan så gjøres med dette? Mye tyder på at tekn. toppløse i SASN blir brukt som buffert mellom NFO og HK, for det er sjelden å se ledelsen snu så på femøringen som de har gjort i denne saken.

Først taler de "varmt" for den norske arbeidsgruppens forslag til verkstedkontroll, for så i neste øyeblikk, etter møtet i STO 4/I0-78, lovprise HK's forslag til verkstedkontroll, koste hva det koste vil.

Kunne en nå isteden for å strides, komme sammen og åpent diskutere kontrollkriteriene og organisasjonsplanen utfra norske forhold. Vi burde ha de beste forutsetninger til å få en effektiv og god organisasjon som også de ansatte på "gulvt" kan trives med. Til en sluttkommentar vil jeg minne om at den norske arbeidsgruppen som behandlet kontrollkriteriene, forkastet HK's forslag. En av grunnene til det var at forslaget ville kunne redusere det gode tekniske miljøet og den høye faglige standard som er ved OSLTS-E.

K.H.P.



"Yess'r! I got my education the hard way, too!"

Følgende hyldest til fylvåpenets mekanikere fremstod første gang i april 1931. Den er skrevet av daværende Capt. Ira C. Eaker, som senere ble generalløytnant og stabssjef i USAF, intil han i 1947 ble pensjonert.

I et hvert land, har en hver enkelt generasjon for seg hatt et heltebehov, og derfor finner man eller velger man seg noen å se opp til.

I de tidligere tider var helten en gudeskikkelse, senere ble det en av de store krigere eller en oppdagelsesreisende.

Alltid har det vært noen som har stått frem og tiltvunget seg massenes beundring - og så nådde vi frem til de epokegjørende flyvninger.

På den tiden søkte den amerikanske folkesjæl sin helt, og valget falt på de intet anende flygere. Hederskappen ble breddt ut og den falt i tur og orden om skuldrene på en hver "oceanflyger" eller en eller annen rekordsetter.

Flygingen var jo en ny oppfinnelse og da mennesket i årtusner har lengtet etter å svinge seg oppe blandt skyene, var det ikke rart at det nettopp var de første flygere som kom til å dekke det nasjonale heltebehov.

Av en eller annen grunn falt valget på piloten. Det var han, som med vilje presset de nye maskinene til å fly høyere og raskere - hans mot som gjorde det mulig å utøve en heltedåd høyt over jorden.

Så beundret ble han, at ingen små gutter lenger ønsket å bli politimenn, brannmenn eller lokomotivfører. Alle ville bli flygere når de ble store.

Vi gikk i fakkeltog, viftet med flagg og preget nye medaljer.

Vi arrangerte æresmottagelser med hornmusikk, så hver ny flyger som hadde fløyet litt lenger, høyere eller fortere, fikk en mottagelse som den Valhall's guder ville gitt en stor Viking, og hvorfor ikke?

Våre flygere bar med stolthet sitt tjeneste tegn. Han var hovedfigur for en ny industri, ikke rart at småguttene fravek de gamle idealer og drømte en ny guttedrømm.

Men det ble begått en stor feil og det skjer ofte at folkemassene tar feil. Det er jo egentlig ikke

flygerens som får net å flytte til å fly og slå rekorder eller årlig sørger for at tusenvis av fly frakter millioner av km. passasjerer, det er mekanikeren.

La meg fortelle om flymekanikeren slik jeg har lært ham å kjenne, dømm så, om jeg ikke har rett. De fleste av oss arbeider for å vinne belønning.

Det finnes mange former for belønning, iakttagernes hyldest og ros, penger, glede, personlighets utfoldelse og selvtillit - alt dette oppnår flygeren i et visst omfang.

Hva høster så mekanikeren?... Hendene hans blir fulle av sår, etter arbeid med både motor understell og flyet forøvrig, han kan ikke bevare en hud "så bløt som et kjærtegn" og enda holde nær kontakt med en flygenerator. Spør meg ikke hvem som velger seg denne form for liv og hvorfor de gjør det.

Spør meg heller hvorfor vi har eneboere, medesinmenn, sykepleiersker og helgener, jeg vet ikke det heller. Man kan ikke forklare hva det er som motiverer for valg av livsgjerning, men hver gang jeg flyr, takker jeg i det stille for vår gode mekaniker. Han er heller ingen tåpe.

Det vil gi mangan professor hodebry om han skulle sette seg inn i det en mekaniker vet. Over en årrekke høster han sine erfaringer, han lærer i livets harde skole å klare seg, mens han arbeider.

Et moderne fly er ikke noen enkel sak. Det er flere deler i det enn det er bestanddeler i det menneskelige legeme. Vår Herre skapte menneskelegemet mekanisk mer elegant, og koordinerte våre organer bedre enn vi mennesker har skapt maskinen.

Den gode mekaniker kjenner likevel hver enkelt del, hvert symptom og hver skavank like godt som legen, som kjenner midlene mot våre smerter og svakheter.

Jeg fikk for noen år siden tildelt et fly til et tokt, like før

