



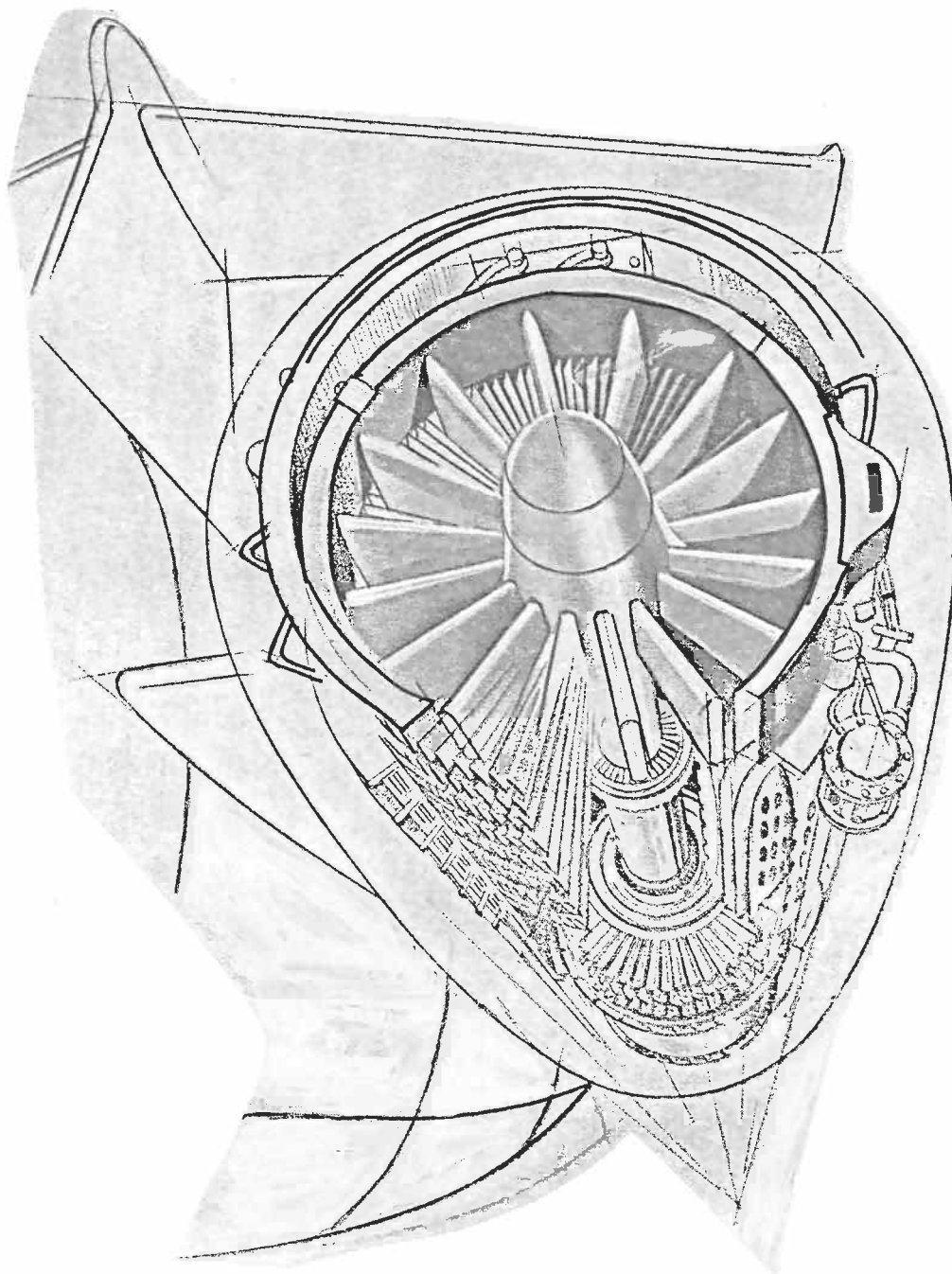
MEMBER OF

AIRCRAFT ENGINEERS INTERNATIONAL



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

# medlemsblad for NORSK Flytekniker Organisasjon



**NUMMER 1 1980**

**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.

## N.F.O. SENTRALSTYRET:

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

Nestformann: **J.LANGEBRO,**  
**Braathens SAFE, Sola.**  
Telefon (045) 51586

Sekretær: **J.B.HAAGENSEN, SAS**  
Telefon (02) 135224.

Kasserer: **J.SUNDBY, FOF, FBU.**  
Telefon (02) 133964.

Representant **Fred. Olsen:**  
**E.HØSTAKER, Fornebu**

Representant **Braathen SAFE:**  
**T.HJELMERVIK, Fornebu**  
Telefon (02) 243819

Representant **SAS:**  
**K.PAULSEN, Fornebu**  
Telefon (03) 848575.

Representant **Sterling:**  
**S.PEDERSEN, Gardermoen.**

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



## KJÆRE LESERE !

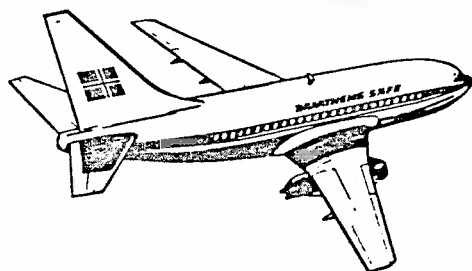
Det er et ordtak som heter: Bedre sent enn aldri!, om det stemmer i dette tilfellet er ikke godt å si, men sent kommer det, dette sommer-nummeret.

Forsinkelsen har flere årsaker, men hovedårsaken er at red. har hatt ferie i den siste tiden. Videre har det stått på stoff, det var flere som meddelte at de hadde noe liggende, men ettersom det ikke kommer mer må vi bare kjøre med det vi har.

Det har blitt endel klipp i dette nummeret også, noe av det som er sakset fra Flight omhandler et tema som er aktuelt for tiden, nemlig F/E eller S/O.

Jeg vil til slutt få ønske alle lesere en fortsatt god sommer, og håper at ferien gir inspirasjon til å skrive litt i neste nr.

red.



Från detta studiebesök föreligger en gemensam rapport från alla deltagare i gruppen.

Den första dagen ägnades åt Braathens hemnabas. Stavanger.

Braathens Safe opererar så att man har vissa stationer bemannade och andra obemannade. På de obemannade stationerna utför piloten en s k Pre Departure check ( PDC ).

Vi gjorde en rundresa med Braathens Safe för att se hur detta system fungerade i praktiken. Det visade sig att PDC inte utfördes enligt gällande bestämmelser och ibland utfördes PDC INTE ALLS !!!

Flygteknikerna i Trondheim ansåg att PDC utförd av en pilot inte utfördes lika noggrant som när en flygtekniker utförde den. Som en följd av detta ansåg man att FLYGSÄKERHETEN ej var lika hög efter en pilotcheck som efter en check utförd av en flygtekniker. Flygteknikerna var vidare helt överens om att någonting var galet när det exempelvis ALDRIG förekom en för HÅRD LANDNING eller ett BLIXTNEDSLAG på deras obemannade utestationer, medan det på deras bemannade stationer förekom med spridda mellanrum.

Förseningarna på obemannade stationerna är tidsmässigt mycket stora. Orsakerna till dessa stora förseningar är bl a att piloterna inte alltid kan förmedla rätt information om felet till den station som skall åtgärda detsamma. Detta beror i sin tur på att piloterna inte har det tekniska kunnandet som erfordras för att göra en korrekt bedömning av ett tekniskt fel på flygplanet.

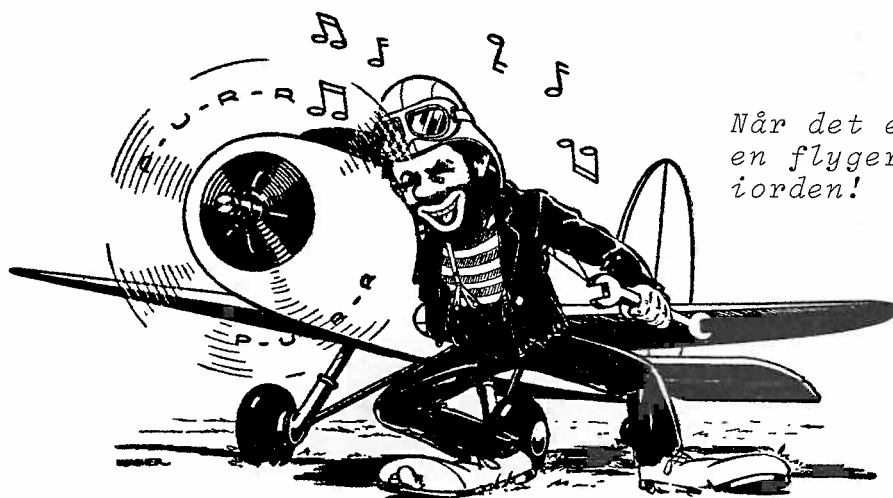
## Boeing discusses 737-300 plans

BOEING is sounding out airline opinion on the 737-300, a modest stretch of the current 737 powered by new-technology engines, according to the London *Observer* newspaper. The new aircraft is the first production of the 727/737 development team which Boeing formed early in 1979.

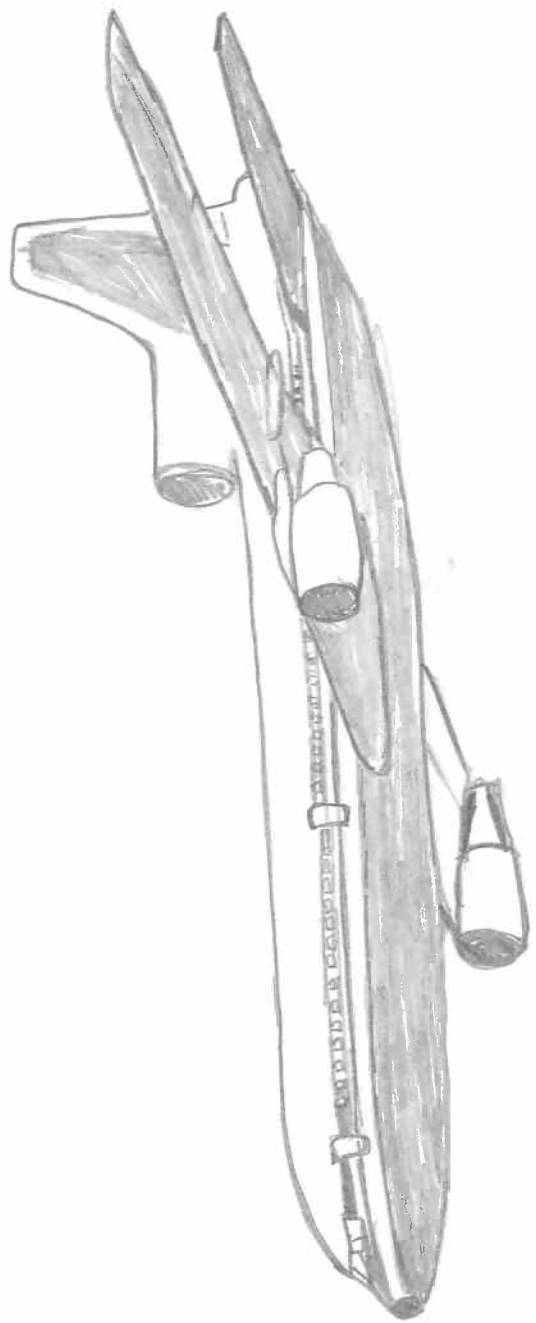
The 737-300 would be powered by the CFM56-3 or the RJ-500. (The latter is the new designation for the Rolls-Royce/Japanese civil turbofan based on the RB.432.) The body of the 737-300 would be stretched by two frames (40in) compared with the -200, but internal rearrangement of the forward fuselage raises the total cabin stretch to two seat rows. The capacity of the 737-300 would vary between 125 and 142 seats. Fuel burn per seat mile is estimated to be 14 per cent to 20 per cent better than that of the present 737-200.

Few details of the Series 300 are available, but it is understood that the wing and landing gear are essentially similar to those of the standard aircraft. The fatter engines are probably mounted further forward than the JT8Ds of the present aircraft, and a version of the RJ-500 has been designed with its accessories on the sides of the fan case to improve ground clearance.

● Small canard surfaces are reported to be the "aerodynamic solution" proposed by Boeing to put the 767 within the FAR25 Amendment 42 pitch controls standards (see *Flight*, March 8, page 729). An Airbus Industrie source points out that the FAA required the A300 to comply with Amendment 42 Standard before these were made mandatory for US design.



Når det er sjekket av en flyger, da er det i orden!



Da vi kom hjem begynte samtalene som har vart til i dag, I3/3, om tilpassing av instruksjer, regler m.m. I grove trekk kan man si at gruppen har forsøkt å nærme seg det man hadde "før".

Det å gå nøyere inn på gruppens arbeidsutkast ser jeg lite hensiktsmessig, da dette vil bli kjent gjennom de respektive for- eninger og andre fora.

Det gjenstår så å se om SAS vil akseptere gruppens utkast, slik at TS i fremtiden kan fungere "normalt" og ikke huse misfor- møyde teknikere, mekanikere og arbeidsledere.

Som konklusjon kan man være fristet til å si: Hva var det vi sa!!, og i fremtiden håpe at sel- skapet hører mer på våre argum- enter. Det viser seg nemlig å være slik at det bare er vi som arbeider ved TS som egentlig vet hvordan avdelingen fungerer i praksis.

E.T.

## HÅPET SOM BRAST.

Fordelingen mellom de skandina- viske landene i forhold til inn- skutt kapital er som kjent 2-2-3. Ut fra dette var det rimelig å tro at mengden av arbeid og an- satte i de respektive regioner sto i forhold til fordelingsnøk- klen. Dette er som kjent ikke tilfelle, noe som AFSN poengter- te høsten -79.

Vil så dette utspillet fra AFS bli tatt til etterretning av de besluttende instanser innen SAS ?

Hittil er det ingen ting som tyder på det. Det er kanskje ikke så rart, det er alltid lettere å tale enn handle.

En bekreftelse på dette i så måte er møtet i administrasjonen ved OSLTS forleden, hvor det ble besluttet å frasi seg A-checken på Airbus. Denne vil nå bli lagt til CPH.

SIDE 22

En løsning som er stikk i strid med AFS målsetting da de satte søkelyset på fordelingen.

En mulig konsekvens av denne be- sluttning som nå er tatt, blir vel at man ved CPH må utvide staben for å kunne ta seg av dette merarbeidet.

K.H.P.

*Det er en stor fornøyelse å kunne gratulere ledelsen med denne avgjørelsen.*

*Det er bare en ting dere ikke har tenkt på: Hva skal dere i fremtiden administrere? Vel når det ikke er flere igjen nede på gulvet, så har dere jo hverandre!!*

*red.*



## KURSVIRKSOMHETEN I SAS.

Når det gjelder utdannelsen av våre teknikere så pågår den for fullt. Vi har folk på DC-10 kurs i CPH, noen holder på med avslut- tende simulator kjøring på B-747, videre har vi folk på A-300 kurs, DC-8 kurs, pluss et grunnkurs med påfølgende sert. kurs på DC-9. Dette skulle rundt regnet utgjøre ca. 40 mann på skolebenken.

## SUNDAY MORNING BLUES.

Ikke bare søndag, men mandag, tirsdag, onsdag, torsdag, fredag og lørdag med.

Hva gjelder det??????

Jo, beredskapen på FBU-tarmac når temperaturen kryper ned mot -20, og en eller to APU'er svikter. Disse så behagelige og anvendelige apparatene som er innebygget i våre DC-9 ere er desverre ikke feilfrie og det hender således at de svikter helt.

Til og med når det er mange minus grader og man mest av alt trenger dem, ja, for det gjør man virkelig på Fornebu. Flere ganger i løpet av vinteren når svikten er et faktum, har det utstyret som da skal og må settes inn også sviktet. Våre strømagregat, vår ene varmevogn og våre to gamle startevogner er ikke konstruert for å tåle så mange minusgrader som det har vært i vinter.

Med opplagsplass på tarmac, og ingen som ser etter at de altfor svake motorvarmerene virker (er satt i), er temperaturen den samme i, som rundt utstyret.

Når man så er så uheldig å trenge dette utstyret en tidlig morgen for å legge forholdene tilrette for pasasjerer og manskap, virker det ikke.

Resultatet er under enhver kritikk, cabin og cockpit som holder utetemp., checklister som ikke kan utføres og vannanlegg som er frosset. Er man riktig heldig, som undertegnede var, så virket startevogna (den la av senere samme dag med over en times forsinkelse som resultat).

For å eliminere de største problemene måtte vi starte en motor 10 min. før paxen kunne tas ombord. Besetningen fikk utføre sine nødvendige checker iført frakk, lue og hansker.

Hvorfor er det så vanskelig her på Fornebu å ha en garasje der man oppbevarer utstyret i tempererte rom når behovet er til stede? Hvorfor har vi ikke en startetank på Fornebu? Det ser ut til at Basen har større behov for en, enn hva utestasjonene har.

Et spørsmål til, må det være så mye vanskeligere å anskaffe det nødvendige utstyr til FBU enn det ser ut til å være i CPH og STO. Er det region Norges primære oppgave å SPARE PENGER ELLER ER DET Å KUNNE DRIVE ET STORT, EFFEKTIVT OG LØNNSOMT FLYSELSKAP??

K.H.



*Det er da bare 15 minus, var det ikke snakk om oppvarmet vannsystem på dette flyet????*

## GLADE GUTTER GRATER IKKE.

Jo, desverre kan det hende, men da har de en god grunn. Grunnen til tårene denne gang, er bilene på Tarmac, hvor lenge skal vi finne oss i dette tullet! De som har havnet på "hjemmet" kan ikke bestemme hva vi i første klasse skal lære! Nå må det reageres fra vår ledelse. "Ledelse" jeg tillater meg å sette det i gåseøyne, hvem er det for vår avdeling? Hvem, hva hvor er ledelse for TS! Dette med våre biler på Tarmac er et gammelt problem, men det hjelper ikke hva vi sier eller skriver, det finnes alltid en "utenfor stående" som vet mer om hva vi trenger enn oss selv. Nå må det bli slutt på å kjøpe I2 seters busser for at vi skal frakte stige, oljebokser og deksler. Det må da finnes alternativer på markedet, ikke bare VW.

T.T.

## ER DETTE ET SKREMME SKUDD ???

Etter flere års påtrykk, kan det nå tyde på at det endelig har gått opp et lys for de rette instanser innen SASN og STOHK.

Problemet er den enorme personell mangelen vi har slitt med ved TS i flere år, et problem som nå har blitt akutt.

Alvoret i situasjonen kan de likevel ikke ha oppfattet når vi ser hvilket "generøst" tilbud avdelingen får: 6-7 mann, når behovet er 25-30.

En nærmere begrunnelse fra undertegnede kan her være på sin plass. De siste års ansettelses stopp samt tiltagende arbeidsmengde utsetter i dag vårt personell for stort fysisk såvel som psykisk press. Konsekvensene kan bli at dette vil gå utover nøyaktighet og årvåkenhet i arbeidet, og det i en avdeling der disse egenskapene er fundamentale med hensyn til egen, såvel som andres sikkerhet. Hittil har vi heldigvis vært forsånt for større personskader, men det samme kan ikke sies om de materielle skader.

En liten analyse viser at årsaken til den økte arbeidsmengden er:

- DC-9 flåten har i løpet av de siste fem år økt fra 35 til 60 fly.

- Økt gangtid mellom blokkoverhalingene. Dette har ført til betydelig merarbeid på fly i trafikk, at arbeid som i hovedsaken blir utført om natten.

- En økende mengde feilretteing.
- Betydelig kursvirksomhet som er en følge av manglende forståelse og fremsynthet fra ledelsens side. På toppen av dette innførte HK en nykontroll organisasjon som medførte at 4 mann pr. skift ble uproductive.

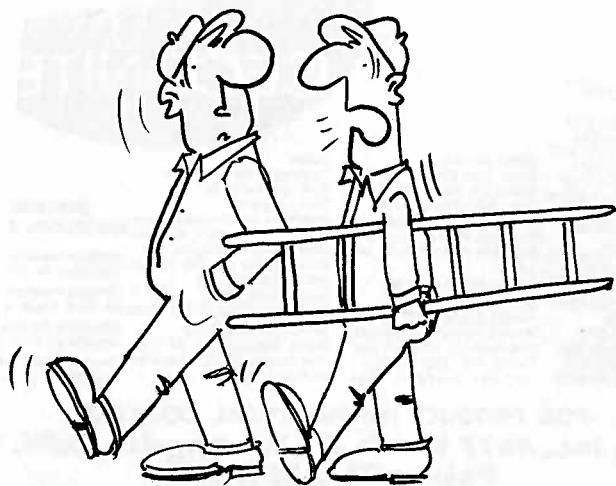
Bare dette alene skulle tilsi en bemanningsøkning på 20 mann og det kun for tilnærmedesvis og kunne opprettholde tidligere produksjon.

Ut fra dette mener jeg at våre lokale ledere bør gjøre hva som står i deres makt for å påvirke HK, slik at arbeidsstokken utøkes ytterligere ved TS.

Det er tross alt bedre at kravet kommer derfra, enn fra den såkalte "gras-rotta", i så fall ligger det i dag duket for harde overtalelses metoder!

K.H.P.

*Med tanke på de avsluttede lokale lønnsforhandlinger !*



"Then when I asked for a raise he handed me this!!"

Alle disse mer eller mindre permanente overføringer fra produktivt til "uproduktivt" arbeid har skjedd uten at det har kommet nevneverdig påfyll av nye folk til TS. Er dette fremtiden, ender nok TS opp som en vanlig linjestasjon hvor vi til nød kan makte å ta en MSC på flyene.

Har så all denne "tappingen" av kvalifiserte folk resultert i at arbeidsmengden har blitt redusert? Nei, kan man trygt si, og med resultater vi idag til fulle kjenner. Stadig forsinkelse på våre fly om morgenen, stadig utsettelse av planlagt arbeid og stadig nye dispensasjoner fra LV.

Som utenforstående til planleggingen av SAS's vedlikehold, vil jeg bare spørre om dette er hva vi kan vente oss i fremtiden. I såfall vil jeg tro at avgangen fra de produktives side kan bli enda større. - Jeg håper at dette er en overgang, og at vår ledelse innser at skal man kunne få utført det nødvendige vedlikehold på våre 60 DC-9 så nytter det ikke bare å ha administrasjonen intakt, men også fornøyde arbeidsvillige folk til å arbeide direkte på våre fly.

En annen faktor som har vært med på å dempe innsatsen er innføringen av RII. Resultatet er et tungrodd, byråkratisk, kostbart og misnøyeskapende system. Det ble påtvunget oss med den begrunnelse at det var slik man opererte i de andre regioner, noe våre medlemmer ved selvsyn har konstatert ikke å være tilfelle.

Hva har skjedd på utstyrssiden for å kompensere for den reduserte stab? Så godt som ingen ting. Det mest positive kan vel sies å være at de gamle hjuljekkene er byttet ut med nye pneumatisk opererte.

Et annet lite tilfredstillende moment er portene i Hangar 3. Etter nesten et års planleggings og moderniseringsarbeid, blir disse fremdeles drevet av våre traktorer. For oss som arbeider ved TS virker det noe fantastisk at SAS kan inngå en kontrakt med et "en-manns-firma".

SIDE 18



*Det snakkes så mye om utstyr, hvor lenge har den fordømte ASEA'n gått i Hangar 3 ?*

Et dødsfall i dette resulterte i at alle tegninger og planer for ombygging gikk i graven. Ville andre avdelinger i SAS funnet seg i slik sendrektighet og usikkerhet? Til sist vil jeg få uttrykke ønske om at det blir gjort noe med disse forholdene slik at TS igjen kan bli den fine og effektive arbeidsplass det en gang var.

En på gulvet.



