

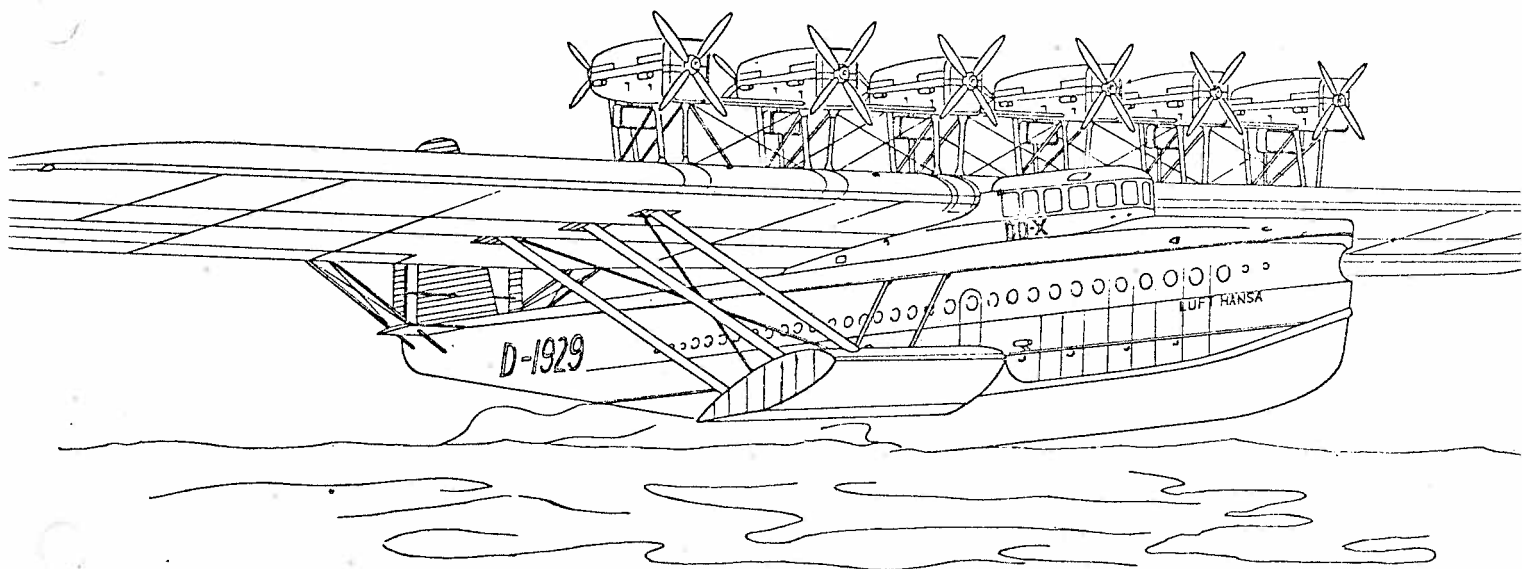


MEMBER OF
AIRCRAFT ENGINEERS INTERNATIONAL

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

MEDLEMSBLAD

FOR norsk flytekniker organisasjon



GODT JUL
GODT NYTT ÅR

nummer 4 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. GJÆVER, 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) 850575.

Representant Sterling:
S. PEDERSEN, Gardermoen.

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



KJÆRE LESERE

Håpet som brast, det er lenge siden jeg sluttet å vente på den store flommen av stoff som dere skulle sende.

Til hver utgave venter jeg i det lengste om det skulle dukke opp en konvolutt med en "lekkerbiskken" i, men nei.

Vel dere får ta det som det kommer.

Det begynner iallefall å bli vinter i dette landet og vi vet alle hva det betyr for oss i denne bransjen.

Vi får bare håpe at utstyret fungerer og at snemengden blir minimal.



Redaktørens drøm!

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 tillatt ved oppgivelse av kilde.

N.F.O. SENTRALSTYRET:

Formann: J. GIÆVER, SAS
Telef. (02) 133669

Nestformann: J. LANGEBO
Braathens SAFE, Sola,
Telef. (04) 651586

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

Kasserer: J. Sundby, FOF, FBU.
Telef. (02) 133964

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

Representant Fred. Olsen:
E. HØSTAKER, Fornebu

Representant SAS:
K. PAULSEN, Fornebu
Telef. (03) 850575

Representant Sterling:
S. PEDERSEN, Gardermoen

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

KJÆRE LESERE.

Så er vi igjen fremme ved et års utløp, jeg synes ikke det er lenge siden jeg satt og rotet med forrige års jule-utgave av INFO. Problemer med å fylle noen sider har det alltid vært og blir vel fortsatt, men litt "lesestoff" er det vel denne gang også. Det går med raske skritt mot jul, og alt hva den medfører av mat og drikke. Det er vel i år som tidligere noen som må trå til på julaften. Jeg håper at dere som har denne noe sure fornøyelse får litt oppvarming som sømmer seg på en slik kveld. Til dere andre som er sikkert julemiddagen hjemme vil jeg bare få minne om at kjeledressen også skal på når helga er over.

Når det gjelder det året som vi snart skal gå inn i, håper jeg at det vil gi ro på arbeidsplassene slik at vi alle kan få utført det vi er satt til å gjøre.

Året 1980 var nemlig et år med mye uro, ryktespredning og avis-skriverier. Dette har gjort at de fleste i vår bransje har følt en usikker fremtid.

Jeg håper at året 1981 kan bevise det motsatte.

Til slutt vil jeg få ønske alle lesere en god jul og et godt nytt år.

red.



INNHOOLD



- Side 2..Kjærelesere!
- Side 3..John takker for seg.
- Side 4..Nytt fra Sterling.
- Side 5..ÆEI og ICAO.
- Side 7..Min mening om FE/SO.
- Side 8..Flykjønning og IO raske!
- Side 9..FOF-nytt.
- Side 10..Nytt fra Widerøes.
- Side 11..Tilstands rapport fra de autoriserte ved Sola-basen
- Side 12..Den nye "femmerbande" i SAS.
- Side 14..Nytt fra SAS.
- Side 15..Nytt fra BU.
- Side 16..Flykten från SAS.
- Side 17..Infeksjonen



Ja, hvem skulle ha trodd det, ikke jeg i hvertfall!
 At jeg skulle sitte her å skrive takk og farvel til NFO og dens medlemmer. Det er faen ikke lett, man blir nesten sakral i tankegangen. En trøst er det jo at det ikke er en definitiv skilsmisse, men nærmest må betegnes som en separasjon med besøksrett til barnet.

Å kalle AFF/NFO barnet mitt, lyder vel noe bombastisk. Ikke desto mindre har den tatt mer tid og gitt meg flere problemer enn noen av mine andre etterhvert mange barn. Når det er sakt, må det også tilføyes at man har mange gledelige episoder å tenke tilbake på, ganger man fikk føle seierens søte sødme, og at man så at det nyttet. En har noen ganger også mottatt følelsen av takknemlighet og slikt går man lenge på. Det har vært mange skuffelser og tilbakeslag, regelrett "Trøkk i trynet", men alle disse elementene tilsammen kan sammenfattes i et ord, erfaring!

Den kan ikke kjøpes for penger, ei heller læres på noen skole, men har vært og er for meg meget nyttig. Ja, jeg tror jeg kan gå så langt som til å påstå at den har vært med på å forme meg som person, både på godt og vondt. Man er nok mindre naiv nå, enn første gang man passerte dørene i NAF-byggingen, og bra er det. Jeg blir rent nostalgisk når jeg tenker tilbake på de illusjoner og forhåpninger man gjorde seg da AFF for drøye II år siden befant seg i min håndveske, komplett med kartotek, regnskap, penger og det hele. Men det er jo lenge siden, eller var det i går ?

Håndveska sprakk etter et halvt år ! Forhandlingsrett !
 Braathen, F.Olsen og Widerøe trampet inn på arenaen. Sterling stille listende etter. Hovedavtale overenskomster, utenriksavtalen, særavtaler. SFF startet motoren.

★ ★ ★ ★ ★ ★ forts.:

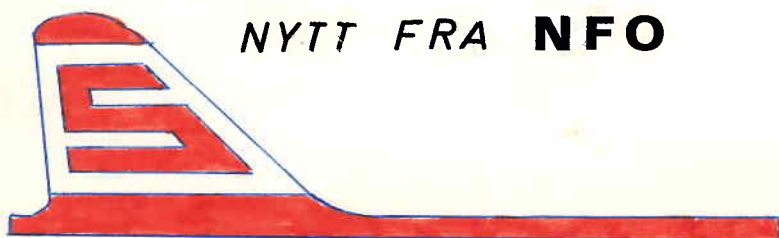
Quo Vadis forts.:

AEI startet motoren. AFF ble NFO, fikk sentralstyre, egen avis, god økonomi og mistet melketenna. NFO ble landsomfattende, ble internasjonal. NFO fikk fortenner, mange fortenner, altfor mange påstår noen. NFO var med på å starte PRIFO og ble fullvoksen.

La gå at dette var en "Flipp out", men sett som ovenfor forstår dere hva som blant annet holder en til-litsmann gående. Veien videre er lang og ulendt, og dere får mye kulde og styggvær på turen, men NFO har solide gutter til å trekke lasset, og dessuten fikk vi jo om-sider vinterkjeledresser, ikke sant! Takk for den fiiden jeg fikk, og for det jeg foreløpig har fått lov til å gi. Glem ikke besøksretten! I ærbødighet og respekt for NFO og dens medlemmer tegner jeg herved:

DERES FOR ALLTID

John Griener



G O D J U L O G G O D T N Y T T A R !

AEI (AIRCRAFT ENGINEERS INTERNATIONAL) OG ICAO.

Av S. Hansen EVEOM.

Som de fleste av medlemmene nå kjenner til, arbeider ICAO for tiden med revisjon av Annex I- Personnel Licensing. International Standards and Recommended Practices foreslås endret i betydelig grad med sikte på et world-wide sertifiserings-system.

NFO har i uttalelse til Luftfartsverket gått inn for ideen og de fleste forslag i det opprinnelige utkast fra ICAO. Men, det må jo alltid være et *men* later det til, og så også i dette tilfellet.

Utkastet fra ICAO's sekretariat inneholder nemlig bestemmelser som gir de enkelte lands luftfartsmyndigheter anledning til å delegerer retten til å utstede flytekniske sertifikater til bl. a. flyselskapene (operatørene).

Dette har jo vært aktuell politikk fra Luftfartsverket ved flere tidligere anledninger, og fra foreningens side har vi kjempet imot med nebb og klør. Hvis noen skulle være ukjent med problematikken, mener altså NFO at et slikt system er helt forkastelig. Uten å gå i detaljer kan vi her fastslå at dersom dette blir realisert, er det å betrakte som en katastrofe for flyteknikerens integritet, faglig kompetanse- og kunnskapsnivå, og i siste instans en direkte trussel mot dagens flysikkerhetsstandard.

Det er vel unødvendig å poengtere at Luftfartsverket ikke fant å kunne ta hensyn til NFO's argumenter i sitt remiss-svar til ICAO!

Hvordan skal vi gå frem for å få stoppet dette forslaget før det blir vedtatt innen ICAO ?

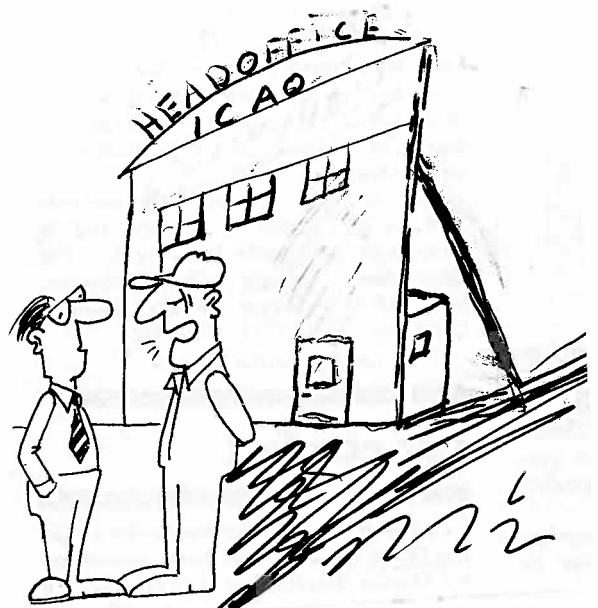
NFO er medlem av AEI, som er en upolitisk fellesorganisasjon som skal ivareta flyteknikerenes faglige interesser overfor de enkelte lands luftfartstmyndigheter og internasjonale organisasjoner som f.eks. ICAO.

AEI, som nylig er etablert, består for tiden av organisasjoner fra 5 land, nemlig England, Frankrike, India, Norge og Sverige.

På grunn av at vi kun representerer disse 5 land, har vi store problemer med å få AEI anerkjent som s k "selected international organization" innen ICAO.

I brev fra ICAO heter det bl.a.:
"I also should explain to you that the Secretariat neither grants nor withholds recognition of organizations, that is the responsibility of the Council of ICAO. Inevitably, the Council bases its decision on careful consideration of such matters as the degree to which an organization is representative of a particular specialized field of interest on a truly international scale and the extent to which it is capable of contributing to work of ICAO".

(Understreking gjort av artikkel forf.)



AEI - ICAO forts.

Avdette fremgår det at AEI, for å kunne bli anerkjent på linje med andre internasjonale føderasjoner må ha tilslutning fra langt flere nasjonale flyteknikerorganisasjoner.

Kun på denne måte kan vi regne med å få reell innflytelse på ICAO's fortsatte arbeid med revisjon av Annex I, noe som er anslått å ta 3 til 5 år.

På denne bakgrunn vil jeg anmode våre sympatisører og medlemmer, og spesielt de som er utenlandsstasjonerte for kortere eller lengre tid, om å samle opplysninger om utenlandske flytekniker-

organisasjoner/grupper (untatt i de forannevnte 5 land). Slike opplysninger, evt. med kontaktadresser, sendes så NFO, slik at vi gjennom AEI kan ta kontakt med disse med sikte på en tilslutning eller samarbeid.

Etter min vurdering er dette noe som haster, og dersom vi ikke når frem med legal innflytelse innen ICAO, er det utopi å tro at de foreslåtte endringer kan hindres ved hjelp av "industrial actions" overfor ICAO og de enkelte Contracting States.

S.H.



"DET VAR SYND - DE VAR JO BRILLIANTE TEORETIKERE."

MIN MENING OM FE/SO PROBLEMET

Av K.E.Hasleto ATHOM

Etter å ha lest Herr Lagarhus artikkel en gang, måtte jeg faktisk klype meg i armen og lese en gang til, men det ble desverre ikke noe bedre av det.

Man kan unéktelig undres: *Er ikke Herr Lagarhus oppmerksom på at det finnes andre mennesker involvert i luftfart enn PILOTER, og at de også følger med i det som foregår?*

I "Flight" av Inov80 finner en artikkler som illustrerer at det finnes andre syn enn hans, selv innenfor PILOT standen.

Jeg vet ikke hvilken "experience" Herr Lagarhus har innenfor sivil luftfart, bortsett fra å være PILOT, men han har tydeligvis mye å lære av det som foregår rundt om i verden.

At han tar IFALPA til inntekt for en ren SAS sak (FE/SO) er en ting, men at han ikke vet hvorfor det sitter en FE "sideveis" i de fleste flyselskap i verden, det er skremmende. Det panelet er nemlig fra Flyfabrikkene/Myndighetene designet som et rent Engineers Panel! Dette er enda mer fremtredende i de mer moderne flytypene. Jeg har en mistanke om at Herr Lagarhus har gjort en liten feil i sin oversettelse av uttrykket Three-man crew, når han hevder at IFALPA's syn er 3 PILOTER i cockpit.

IFALPA's krav om three men-crew er ikke noe nytt for dem som har fulgt med innenfor luftfart de siste årtier.

Det var allerede et krav den gang DC-9 og B-737 var på tegnebrettet. At SAS PILOTENE fikk innført en 3.PILOT i sin tid, var bl. a. under forutsetning av at det skal finnes en autorisert flytekn. på hver stasjon, for å gi maintenance release.

Slike bastante påstander som: *Et fullt integrated fail safe crew kan kun oppnås med tre PILOTER*, må Herr Lagarhus selv stå for.

De undersøkelser som er gjort på dette området, indikerer derimot at et two men crew er mer fail safe, men for all del, bland ikke dette med two men crew kontra three men crew inn i diskusjonen FE/SO!!

Når begynte forresten IFALPA å ivareta sikkerhetsmessige og tekniske ting innenfor luftfart? Er ikke det en ganske alminnelig "Union", så god som noen?

Har Herr Lagarhus noen gang hørt om FAA:CAA.ICAO, osv.

Jeg vil anbefale ham å finne ut hva disse organisasjoner driver med, så vil han få et mye bedre diskusjonsgrunnlag.

At IFALPA er til for sine medlemmer og deres sikkerhet er det vel ingen tvil om, liksom enhver annen union.

Heldigvis, i mitt daglige yrke treffer jeg flygere som har et mye mer nyansert og sunnere syn på de nevnte problemstillinger, og som vet hva de snakker om! Et råd til Herr Lagarhus til slutt, da jeg ikke betviler hans kvalifikasjoner som flyger: Gi deg ikke opp i tekniske diskusjoner før du vet hva du snakker om, det finnes nemlig endel mennesker som kan ting du ikke kan.

K.E.H.



Bob Stevens

"Checklist, schmecklist! I got it all right here in my head!"

