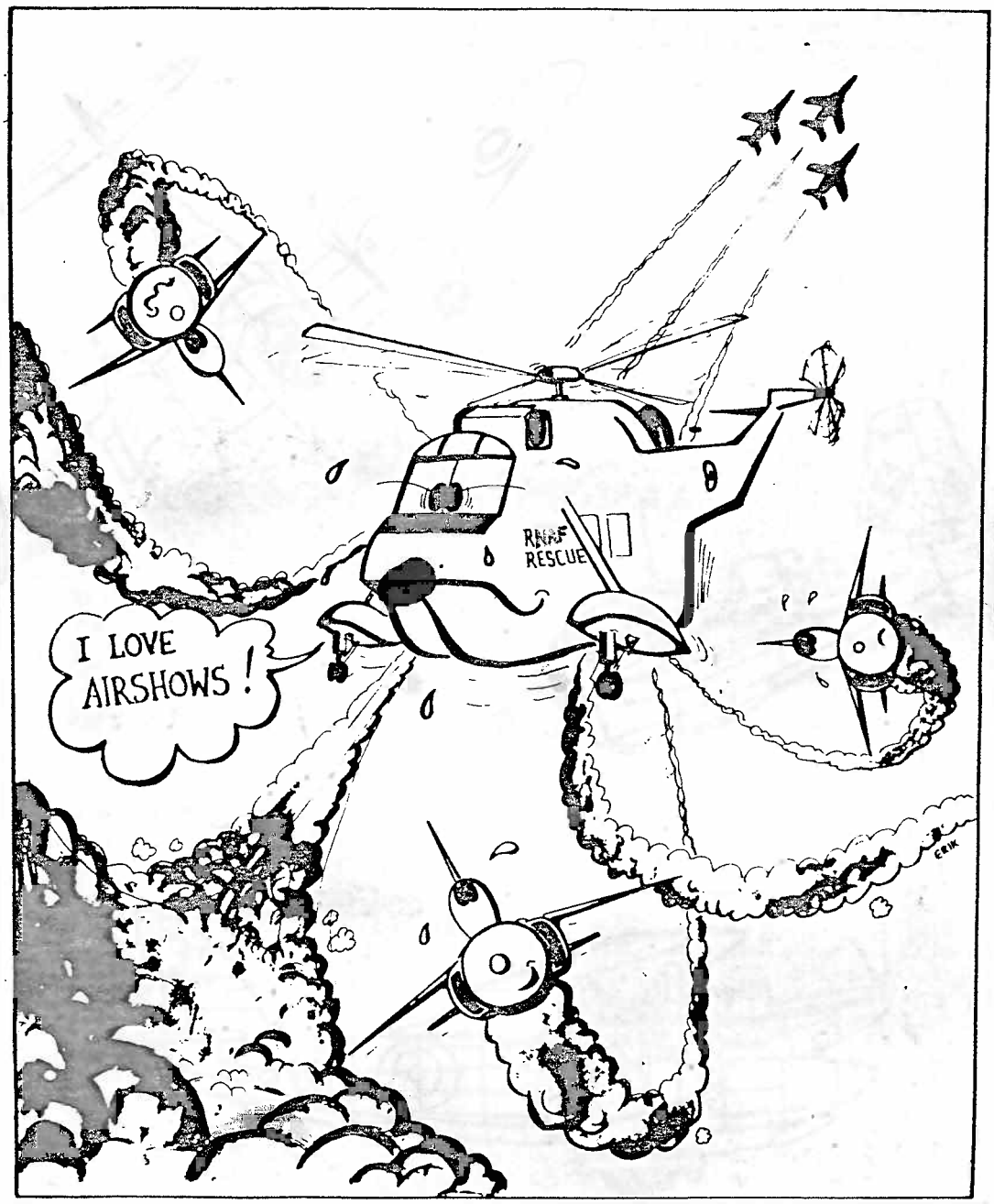
MEDLEM AV

AIRCRAFT ENGINEERS INTERNATIONAL

NFO

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

MEDLEMSBLAD FOR norsk flytekniker organisasjon



nummer 2 1981

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 tillatt ved oppgivelse av kilde.

N.F.O. SENTRALSTYRET:

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

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

Sekretær: E. THRONDSEN, SAS
Fornebu

Kasserer: D. LANGELAND, FOF,
Fornebu

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!

Ja, så er det den grønne vinter som har overtatt i landet vårt. Undertegnede har nettopp avsluttet ferien med fire uker iført "lange hvite" og Islender. Ja, ja, sånn kan det gå, jeg håper andre blir heldigere med været enn det jeg var.

Som dere ser så har vi klart å skrape sammen litt stoff denne gangen også. Jeg skulle gjerne sett at det var flere av våre 350 medlemmer som hadde ett og annet å berette, men så har ikke vært tilfelle til nå.

Derfor kjære lesere må dere ta til takke med det som er.

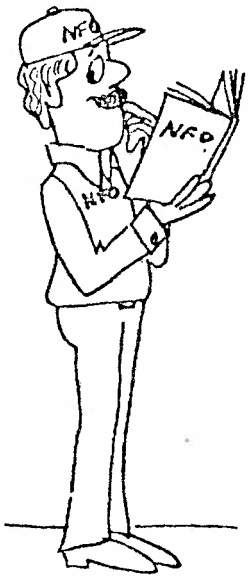
Jeg tror likevel at det skulle være noe for en hver denne gang.

Til slutt vil jeg få ønske alle lesere med familie en god sommer.

red.

INNHOLD

Side 2..Kjære lesere
Side 3..Formann har ordet
Side 4..AEI Annual Conference
Side 5..Overtids godtgjørelse for bevegelige helligdager.
Side 7..Referat fra PRIFO's første landsmøte
Side 9..Utredning om opplæring av flymekanikere/ flyteknikere
SideI2..How fluorescent lights work
SideI3..Eget avtaleområde for autoriserte flyteknikere
SideI3..Swissaire DC-9-8I
SideI5..Referat fra medlemsmøtet i NFO avd.SAS
SideI7..Merarbeide/Teknisk sjef
SideI8..PR i og utenfor SAS
SideI9..Verkstedkontroll ved TS
Side20..Unskyld at jeg spør
Side20..Ny direktør i SAS



FORMANN HAR ORDET!

PS!

Snakket med formann på telefon pinseaften. Innlegget har nok tatt en annen vei

red.

A E I ANNUAL CONFERENCE

Årets AEI-konferanse ble arrangert 25-26-27 mai av SFF, som hadde lagt konferansen til Åland.
Det var avsatt tre dager til hele opplegget, og følgelig måtte både frem og tilbaketuren benyttes til møtevirksomhet.
Tilsammen I4 delegater og observatører deltok, og agendaen gikk greit unna.

Den viktigste saken var i år som ifjor - forholdet til ICAO og revisjonen av Annex I. AEI har fortsatt 2 mann med i en ITF-gruppe (London) som tar seg spesielt av revisjonen av Annex I - dessuten ble det vedtatt å fortsette med den direkte kontakt med ICAO-sekretariatet, og planer for videre fremstøt for å komme med i det I5-manns panel som trolig nedsettes til neste år innen ICAO, ble grundig diskutert. Bl.a. må organisasjonen sørge for å få en noe bredere internasjonal plattform, og et "General Purpose-letter" ble vedtatt distribuert til alle interesserte organisasjoner samt til medlemmer utenlandsstasjonert.

Ellers ble en del interne saker (bl.a. finansielle) drøftet, og for ettertiden vil AEI dekke konferanseutgiftene for 2 delegater fra hvert medlemsland - øvrige får status som observatør, og må bekostes av de enkelte lands organisasjoner.

Under punktet "Delegates Report" komdet frem en del felles problemer bl.a. Maintenance Release på fremmedregistrerte fly og sertifikatdekning i slike tilfelle (ref. DC-9-8I).
ALAE strides fortsatt med TGWU om forhandlingsrettigheter, men har ellers brukbar kontakt med det engelske CAA.
Fra franskmennene ble det rapportert om kontakt med OLYMPIC i Hellas, og problemene der i forbindelse med en lovlig streik.

AEI vedtok å støtte de greske flyteknikerne, og franskmennene fikk i oppdrag å innvitere de 3 aktuelle organisasjoner til orientering med sikte på full tilsluttning til AEI.
Fra AIAEA ble det raportert at de indiske luftfartsmyndigheter nå hadde gjort full retrett i spørsmålet om å innføre det amerikanske "approval for maintenance" systemet. Saken måtte helt til Høyesterett før det ble en tilfredsstillende avgjørelse.
Våre indiske venner brakte også problemet med ettersøkning etter "bomb-warnings" på bane - ettersom indisk praksis var å beordre flyteknikere til å søke etter eksplosiver. Det var full enigh mellom delegatene om at dette måtte være en oppgave for politiet og deres "bomb-squad's" - og ikke en sak for flyteknikerne somikke er kvalifisert til slike oppdrag. Etter gjennomsøkning av politiet vil imidlertid flyteknikerne være behjelpelig med å avgjøre om mistenkelige gjenstander hører hjemme i flyet eller ikke.

En del øvrige saker ble også behandlet, spesielt interesserte kan få det offisielle referatet til gjennomlesning når det fore ligger.

Våre svenske venner hadde nedlagt et stort arbeid for å få alt til å klaffe, og fra NFO's side vil vi takke for et særdeles hyggelig opphold - spesielt var sight-seeing turen rundt på Åland interessant. Tusen takk.

Neste AEI-konferanse blir lagt til New Dehli og Bangalore i India, og finner sted i mars -82.

S.Hansen

OVERTIDSGODTGJØRELSE FOR BEVEGELIGE HELLIGDAGER.

Under tariff-forhandlingene i I980 mellom NAF og NFO ble det gjort en del endringer av gjeldende avtaletekst. Bl.a. ble en tilleggs godtgjørelse for bevegelige helligdager avtalefestet.

Etter en del forespørsler fra medlemmer om hvilke krav en har, vil vi her forsøke oss på en kort orientering.
Den enkelte får så gå igjennom sine lønnsslipper for kontroll.
Der hvor feil foreligger, bør dette tas opp med respektive selskapers lønningskontorer, alternativt via en av avdelingens tillitsmenn.

Når det gjelder selve avtalen, forutsetter denne at flyteknikere som arbeider på bevegelige helligdager i kombinasjon med arbeidet helligdag/søndag før eller etter, har krav på I00% overtidsgodtgjørelse i tillegg til annen tariff-festet godtgjørelse.
Kompensasjonen gjelder kun for bevegelige helligdager og ikke søndager som inngår i den normale skiftplan.
Ved kontroll av lønnsslipper kan understående ekempler brukes som rettesnor

	Søn.	Man.	Tirs.	Ons.	Tors.	Fre.	Lør.	Søn.
1.	fri				Helligdag			fri

Hvis man har fri søndagen før og etter en bevegelig helligdag, betales det ikke 100% tilleggskompensasjon fordi det er en forutsetning for å få tilleggskompensasjonen at man har arbeidet enten søndagen før eller helligdagen etter den bevegelige helligdagen.

2.	fri/arb.				Helligdag			arb/fri

Hvis man arbeider søndagen før eller/og etter en bevegelig helligdag, betales det 100% tilleggskompensasjon.

3.	fri				1. Helligdag		2. Helligdag	fri

Hvis man har fri søndagen før og etter 2 bevegelige helligdager som faller i samme uke, betales 100% tilleggskompensasjon for 2. helligdag, jfr. eksempel 1.

4.	arb.				1. Helligdag		2. Helligdag	arb.

Hvis man arbeider søndagen før og etter 2 bevegelige helligdager som faller i samme uke, betales 100% tilleggskompensasjon for begge helligdagene.

5.	fri/arb.				1. Helligdag		2.Helligdag	arb/fri

Hvis man arbeider søndagen før eller etter 2 bevegelige helligdager som faller i samme uke, betales 100% tilleggskompensasjon for en av de bevegelige helligdagene, 1. Helligdag eller 2. Helligdag.

Denne ordningen er nå også gjort gjeldende for månedslønnet personell i SAS, med virkning fra og med desember I980. For flytekniker-nes vedkommende har denne ordning vært gjeldemde fra I/7-80.

Avsluttningsvis vil vi foreslå at evnt. feil som blir oppdaget og påklages bør avd. styrene informeres om. Lykke til.

khp.

Her følger de viktigste punkter i overenskomsten:

Til erstatning for arbeidsfortjeneste utbetales uke-, dag-, time- eller akkordlønnede arbeidere som ikke er i ordinært arbeid på de nedenfor nevnte dager, en godtgjørelse etter disse regler:

I

Godtgjørelsen.

1. **Godtgjørelsen betales for nyttårsdag, skjærtorsdag, langfredag, 2. påskedag, Kristi himmelfartsdag, 2. pinsedag samt 1. og 2. juledag når disse dager faller på en ukedag som etter fast arbeidsordning i bedriften ellers ville vært vanlig virkedag.**

4. **Godtgjørelsen utbetales for det antall timer som ville vært ordinær arbeidstid på vedkommende dag.**

Tapsregler.

1. **Retten til godtgjørelse tapes hvis arbeideren er fraværende både virkedagen før og virkedagen etter helligdagen.**

   Retten til godtgjørelse tapes ikke hvis det er avtalt fri dagen før og dagen etter helligdagen med arbeidsgivers samtykke.

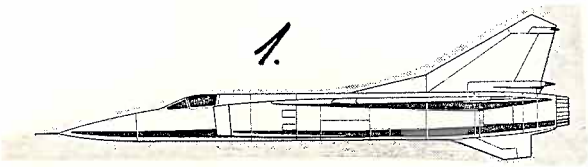
2. **Retten tapes også hvis arbeideren forsømmer sitt arbeid enten virkedagen før eller virkedagen etter helligdagen, med mindre fraværet skyldes tjenestefrihet med arbeidsgiverens samtykke, ferie, legitimert sykdom, varetagelse av offentlig ombudsplikt eller annen uforskyldt fraværsgrunn.**

3. **Retten til godtgjørelse tapes ikke for helligdager og 1. og 17. mai som faller innenfor tidsrom hvor arbeideren har ferie eller er permittert på grunn av driftsstans, men reglene ovenfor følges dog forsåvidt angår fravær siste virkedag før og første virkedag etter slik ferie- eller permisjonstid.**

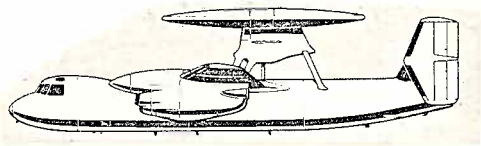
4. **Dersom en arbeider med minst 5 års sammenhengende ansettelse i bedriften blir oppsagt uten at det skyldes eget forhold, og oppsigelsesfristen utløper siste virkedag i april eller desember måned, skal arbeidsgiveren betale ham godtgjørelse for henholdsvis 1. mai og 1. januar.**

SÅ LITT FLYKJENNING:

1.



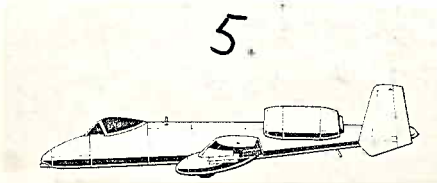
2.



3.

4.

5.



REFERAT FRA LANDSMØTET I PRIFO

PRIFO's landsmøte ble avholdt på Highland Hotel i en rolig atmosfære. Møtet ble åpnet av formannen, H.Gulliksen kl.11.30, ca 1/2 time forsinket ved at han ønsket delegater og gjester velkommen.
Blandt gjestene var formann i YS, Eldrid Langåker, formann i YSP Erling Wasland, formann i YSF Bjørn Borge, org./jurist Bjørn Hermansen og fra Forenede Forsikring Jan Erik Haldorsen.
Korte hilsnings taler ble fremført av gjestene.
Ved navnopprop av delegatene fremkom det at der var 32 stemmeberettigede tilstede, fordelt på følgende foreninger: Presseansattes Forbund, Rieber & Søn Funksjonærforening, Norges Tekniske Tegneres Forening, Gartnerhallens Personalforening, NFO, Br.SAFE Personalforening, Bergenske Dampskipsselskap, Oslo Skinnauksjoner, PRIFO-Narvesen, Hansa Bryggeri Funksjonærforening og Linjegods A/S.
Til referenter ble valgt Marianne Sivesind,PF og Møyfrid Igelkjøn, Hansa. Diregenter ble Eldrid Langåker, YS og Tom Karreng,PF. Tellekorps, Edny Breivik,NTTF, Kjell Paulsen, NFO og Arne Solem, BSP. Presse og red.komite H.Gulliksen, J.Giæver,PRIFO og O.Tønnesen Narvesen. Deretter ble saksliste og forretningsorden godkjent.

Etter en kort kaffepause fortsatte møtet. Berettningen om PRIFO's virksomhet ble fremført av formann. Her fremkom at PRIFO's medlemstall pr. idag er ca. 4750, spredd over hele landet. Det største forbund er Presseansattes Forbund (PF) med ca. 1000 medlemmer. NFO ligger på en ca. 4.plass. Mellom 60-70% er kvinner og det er plass til flere medlemmer av begge kjønn. Pr. idag er det 5 ansatte i PRIFO's sekretariat. Videre er det opprettet en del tariffavtaler i perioden, både utenfor og innenfor NAF området. J.Giæver fungerer som PRIFO's forhandlingsleder. Referatet ble godkjent uten kommentarer.

Regnskapet ble oversendt det nyvalgte landsstyret med en del merknader og en fullmakt til å godkjenne dette. Regnskapet var ikke revidert pga. sykdom og hardt arbeidspress på revisorene. Det var på tale å overlate regnskapet til et regnskapsfirma. Regnskapet viste ellers et overskudd på ca.1/2 mill. kr., men det hele var noe uklart angående enkelte poster.
Videre ble det vedtatt en del vedtektsendringer med kommentarer. Det hele gikk ut på å erstatte landsstyremøtet med kongress og så holde kongress hvert 5. år imot idag hvert år. A.Sanne fra NFO fremsatte et forslag om at dette skulle vedtas p´ neste kongress om 3 år (Da er PRIFO 5 år og det skulle markeres) NFO er av den mening at for mye kan skje på 5 år og at en da lett kan miste kontrollen.
Etter en del diskusjon ble det vedtatt 3 år. Det vil bli avholdt jubileumskongress i 1984.

J. Giæver ga så en kort orientering om YS sitt nyopprettede konfliktfond. Alle underorganisasjoner av YS er obligatorisk tilsluttet, og må stille en garantisum på kr.50 pr. medlem.

Annen dag:
Første pkt. var heving av kontigenten til PRIFO for begge grupper medlemmer. For NFO vil dette bety opp til kr.30 pr. medlem pr. mnd. Dette ble vedtatt etter en kort debatt hvor enkelte mente at punktet burde utstå til etter at kommende års budsjett var gjennomgått. Dette forslag ble forkastet.

Budsjettet for 1982 ble så gjennomgått av formann. Det var økning på både inntekts- og utgiftssiden. Totalrammen var på ca.2 mill. kr. og med et budsjettert overskudd på ca.100.000. Det ble reist en del kritiske bemerkninger til oppsettingen.

Styret skal så behandle budsjettet videre på styremøte senere i år.

Så var en kommet frem til valget og her var det ventet dragkamp etter hva som kom frem i "barrunden" kvelden i forveien. J.Langebro fra NFO la så frem valgkomiteens forslag til nytt styre. Det hadde ikke vært lett å få 37 mennesker til å bekle disse postene, derfor var det litt overraskende det som skjedde.Valgkomiteen hadde satt J.Giæver opp som formann, men han ble forkastet til fordel for T.Iversen fra Rieber & Søn. Vedkommende hadde tidligere meddelt valgkomiteen at han ikke var villig til å ta dette værvet. Komiteens forslag til nestformann ble så satt frem, men vedkommende trakk seg etter at nye navn ble foreslått. Her ble så Marianne Sivesind,PF, valgt, med samme bakgrunn som formann. NFO forsøkte å få J.Giæver som sin man her også, uten å lykkes. Resten av valget gikk greit unna, bortsett fra at NFO etter vårt syn fikk en representant forlite i styret. Vår ene mann ble Bjørn Egede Nissen,FOF, med Arild Sunne som personlig varamann. NFO har like ledes en mann i valgkomiteen, samme som sist.

Til slutt tok den nyvalgte formann ordet og takket for tilliten og han hevdet at han ikke var kommet til Geilo med den tanke å reise hjem som formann. Så nå står det igjen å se om dette var en lykkelig løsning, noe NFO betvilte i sine innlegg. Deretter hevet den nyvalgte formann møtet kl.12.00.

Dirigentene ledet møtet på en fortreffelig måte, her var det ikke mye slinger i valsen. Oppholdet på Geilo var bra.

J.Langebro

"It isn't like we want a raise. All we want is a shorter week."

LEARN FROM THE MISTAKES OF OTHERS –
YOU WON'T LIVE LONG ENOUGH TO MAKE THEM ALL YOURSELF

UTREDNING OM OPPLÆRING AV FLYMEKANIKERE/FLYTEKNIKERE.

Allerede i I969 underrettet LV kirke- og Undervisningsdepartementet om at eksisterende utdanningstilbud ikke tilfredsstilte de internasjonale (ICAO) krav for flytekniske sertifikater. I påvente av departementets reaksjon (IIår) tok Rådet for Videregående Opplæring (RVO) initiativ til et møte med samtlige interesserte parter om dette. Møtet ble holdt 24.3.I980 og resulterte i at "UTVALG FOR UTREDNING AV BEHOV, REKRUTTERING OG UTDANNELSE AV FLYTEKNIKERE". ble nedsatt med Jan Brekke, LV, som formann, og hvor NFO var så heldig å få med et medlem. Utvalgets innstilling ble avgitt 24.3.8I, og følgende hovedpunkter kan være av almen interesse:

Utvalget går inn for at det opprettes et Luftfartens Utdannelsessenter, hvor flygere, flygeledere, flyteknikere og annet yrkespersonell innen luftfartsnæringen gis teoretisk- og praktisk opplæring i et operativt miljø.
Gardermoen, Eggemoen eller Torp vil være aktuelle for plassering av et slikt Opplæringssenter.
Utvalget har ikke kunnet innhente sikre opplysninger om det fremtidige behov for flyteknisk personell, men på grunnlag av de senere års utvikling er ca. 50 førstegangssertifikater pr. år antydet.
Luftforsvarets fagrettede opplæring dekker ikke LV's krav til grunnutdanning, slik at militært personell må ha kompletterende grunnutdannelse og sivil tilleggspraksis for å kunne avlegge sertifikatprøve.
Utvalget foreslår at Grunnkurs - Maskin- og Mekaniker, ved Yrkesskole skal danne grunnlag for opptak til den flytekniske linje ved Luftfartens Opplæringssenter, som forutsettes å ha nødvendige elevforlegninger.

Grunnutdannelsen gis gjennom flymekanikerlinje (2-årig), og med påfølgende praksis I år. Praksisen gis ved operativ avdeling ved Opplæringssenteret, eventuelt i et luftfartsforetagende Etter fullført utdannelse (teori og praksis), avlegges offentlig fagprøve i et valgt flyfag. Etter avlagt fagprøve må en opparbeide minst ett års relevant praksis ved et godkjent luftfar - foretak før en kan begynne på typekurs på den flytype/utstyrstype sertifikatet skal utstedes for.
Utvalget peker på at Opplærings senteret bør ha muligheter til å legge opp kurser i ny teknologi og flytypekurser. Dessuten må det kunne gis voksenopplæring for personell som skal komplettere sin teoretiske grunnutdannelse i henhold til LV's krav.
Utvalget peker også på muligheten for 3 års teoriundervisning, hvor pensum dekker I. år til teknisk fagskole, og med mulighet for utvidelse med et avsluttende skoleår. Slik utdannelse er tenkt tilpasset stillinger som instruktør, flykontrollører, arbeidsledere m.fl. innen luftfartsnæringen.

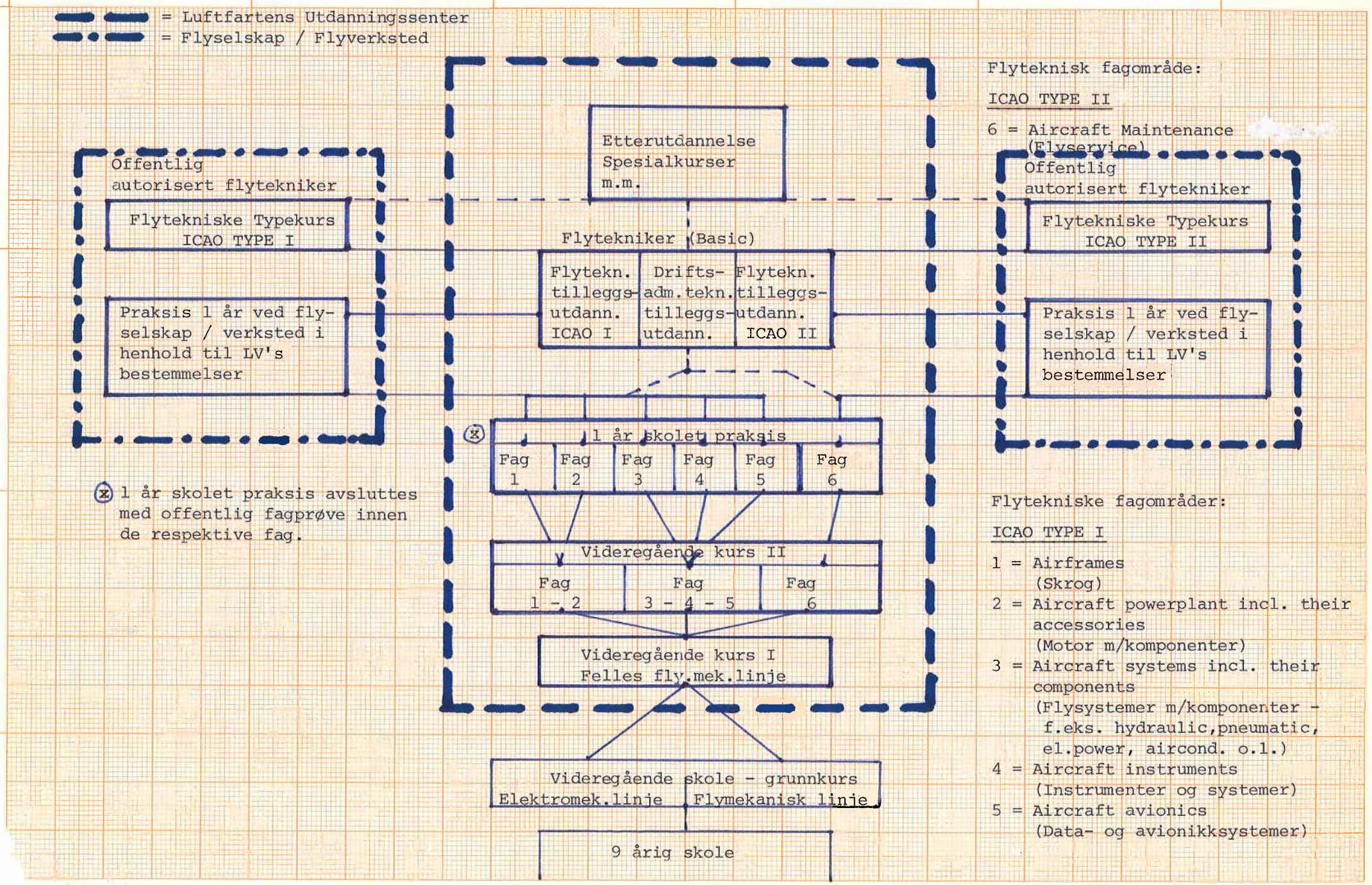
Teknisk Utdannelseskomite har hatt denne innstillingen "på høring", og fra våre kommentarer kan følgende kanskje være av interesse:

Utredningen tar for seg et meget forsømt utdannelses- og opplæringområde, og NFO vil i det alt vesentlige støtte de synspunkter som fremføres i innstillingen. Utvalgets innstilling dekker imidlertid ikke avionicutdannelse, dessuten foreslås flyteknisk tilleggsutdannelse lagt til teknisk fagskole, hvor en ikke kan forvente at de løpende teknologiske nyvinninger innen flyindustrien kan holdes ajour.

forts.:

NFO 4.5.1981

FORSLAG TIL FREMTIDIG OPPLÆRING OG UTDANNING AV FLYFAGARBEIDERE OG OFFENTLIG AUTORISERTE FLYTEKNIKERE



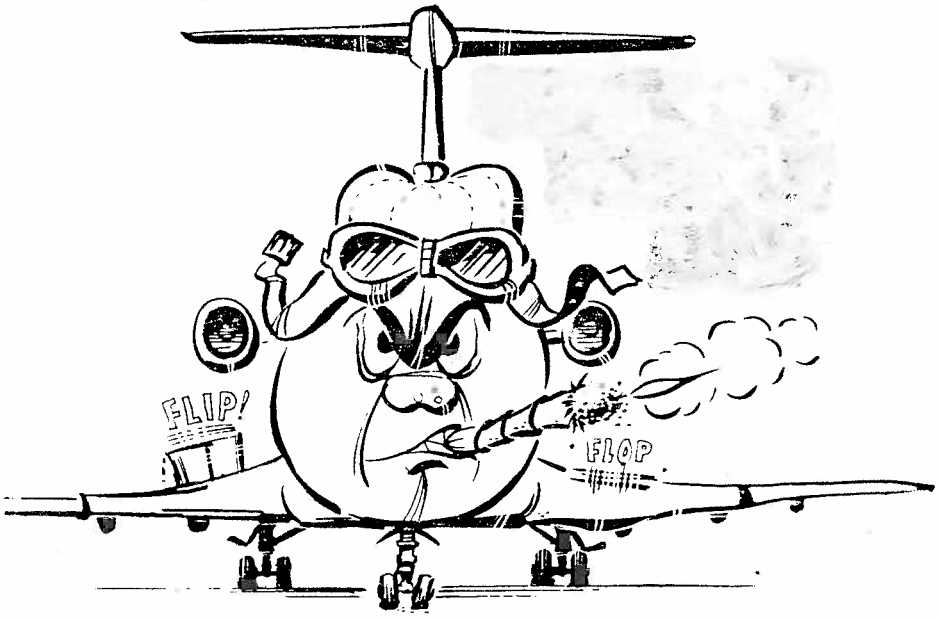
opplæring forts.:

NFO har derfor fremlagt et forslag hvor Avionic-utdannelsen er inkludert, og hvor såvel flyfagarbeider- som basic flyteknikerkompetanse gis ved senteret.
Kun ved et slikt tilbud kan det fremtidige behov av flymekanikere og flyteknikere innen de enkelte fagområder dekkes på en tilfredsstillende måte.
For å oppnå nødvendig fordypning innen de enkelte fagområder, finner NFO det nødvendig med en oppdeling av 2.skoleår i 3 faggrupper, samt en oppdeling av praksis slik at de enkelte fagområder behandles som egne linjer.
NFO ser det som særdeles viktig at et Luftfartens Opplæringssenter kan gi ajourførende tilleggs- og oppdateringsutdannelse.
Dette er idag et "svart kapitel" innen bransjen, og dersom NFO's forslag kunne legges til grunn, ville både elever, instruktører og opplæringsmateriell kunne holdes up-to-date til enhver tid.

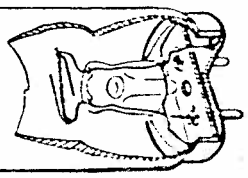
Av hensyn til de sikkehets- og standardkrav som må være grunnleggende innen vår bransje, er det av avgjørende betydning at bedriftene kan tilføres fagpersonell med et ensartet og høyt kompetansenivå - det daglige flysikkerhetsnivået kan bare opprettholdes gjennom faglig velkvalifiserte medarbeidere på alle trinn innen de enkelte luftfartsforetagender.

Skal Luftfartens Opplærings- og Utdannelses-senter bli en realitet, må både arbeidstakere flyselskapene og luftfartsmyndighetene samles i et felles fremstøt mot de bevilgende myndigheter.
La ikke denne saken gå i departmentets skuff!!!!

TU-komiteen.



How fluorescent lights work



The mysteries of aircraft fluorescent lights and systems are revealed in this article which gets into system theory, the function of the ballast, typical circuits and how they work and some helpful tips for the mechanic on routine maintenance and troubleshooting.

Fluorescence is defined as "The property of a material to become self-luminous when acted upon by radiant energy such as ultraviolet or x-rays." This definition pinpoints the essential elements required: A source of radiant energy and a material that will fluoresce.

Basically, a fluorescent lamp is made up of the following components:

- A glass tube internally coated with fluorescent material called phosphors.
- Cathodes supported by a glass mount structure sealed at the ends of the tube.
- A filling gas to aid starting and operation - usually argon, or argon with neon.
- A small amount of mercury which vaporizes during lamp operation.
- A base cemented to each end of the tube to connect the lamp to the lighting circuit.

There are three basic types of fluorescent lamps; the preheat, instant start and rapid start. This article will deal only with rapid start units which are used in all new important fluorescent applications, including airplanes. Their method of operation is best shown pictorially.

The rapid start circuit combines the features of the preheat and instant start circuits. Separate windings in the ballast heat the cathodes continously; the lamps start almost instantly after the switch is turned on, and less voltage is required for starting than with instant start lamps of comparable length.

The fluorescent lamp differs in operation from incandescent lamps because it is an arc discharge device and is inherently unstable. If placed across a constant voltage source and ignited, the lamp will draw increasing amounts of current until it burns out. Enter the ballast, whose principle function is to limit current to the lamp. A ballast also supplies voltage to heat the lamp cathodes continuously.

Because fluorescent lamps are not connected directly to an electric power line but to the ballast, there is no specific voltage associated with any fluorescent lamp.

A ballast, however, does connect to the electric power line during operation. Therefore, ballasts carry specific voltage range ratings.

Rapid start lamps require an external starting aid. This consists of an electrically grounded metal strip extending essentially the full length of the tube, connected so there is a proper potential between it and the high voltage end of the ballast circuit. In most cases, the wiring channel or reflector is used as the starting aid, and it should normally be within 1 inch of the bulb wall.

Fluorescent lamps cannot be operated in parallel. Since they are unstable, one lamp will draw slightly more current than the other. As a result, with lamps in parallel, one lamp draws most of the current and the other draws very little. Each lamp circuit must have an individual ballast.

The series circuit is the most common for multiple lamp ballasts. The capacitor across the top lamp aids in starting the lower lamp first; the voltage drop across the lower lamp after starting places virtually the entire ballast voltage across the upper lamp for reliable starting.

The light output of rapid start fluorescent lamps may be adjusted or dimmed by a number of special circuits. All incorporate one essential principle: the ballast must keep the cathodes of the lamp energized at the proper voltage regardless of the amount the lamp may be dimmed.

The dimming system may be controlled by a number of methods. They include thyrations, silicone-controlled rectifiers and other solid-state devices, variable

forts. side 14

EGET AVTALEOMRÅDE FOR AUTORISERTE FLYTEKNIKERE ?

Tariffkomiteen og Sentralstyret har i lengre tid arbeidet med dette spørsmål, og gjennom en rekke møter med NAF og flyselskapene er en del problemer blitt avklaret og en del er ennå uløste.

Hovedproblemet med hensyn til eget avtaleområde synes nå å være Jern & Metall' s motstand, men dette skal antageligvis avklares i løpet av høsten - håper vi.
NFO ville gjerne utarbeide et forslag til ny tariffavtale for atoriserte i samarbeid med LO-organiserte, men tiden er øyensynligvis ikke moden til slike tiltak ennå.
Vi må derfor basere oss på å utarbeide og legge frem et totalt nytt avtaleutkast til revisjonen I982 uten støtte fra våre LO-organiserte kollegaer.
Dette arbeidet regner vi med å sluttføre i løpet av høsten (før jul) slik at medlemmene kan få skikkelig orientering om de aktuelle endringer og de praktiske konsekvenser.
Dessuten skal jo forslaget behandles i såvel Sentralstyret som Representantskap før det oversendes arbeidsgiverene.

Vi tar altså sikte på en omfattende informasjonsrunde til høsten - og inntil da - GOD SOMMER!

SWISSAIR DC-9-81.

Som de fleste nå kanskje kjenner til har Swissair tatt i bruk DC-9-8I på endel ruter i Europa. På enkelte stasjoner har SAS handling for SR - og følgelig må våre medlemmer på de aktuelle stasjoner ta disse maskinene så vel som andre flytyper.

Det er gitt et I4-dagers introduksjonskurs i Zurich på typen, noe vi mener er altfor lite - tatt i betraktning de store forandringer og innføringen av masse ny teknologi i forhold til den opprinnelige DC-9.
I tillegg til dårlig opplæring - kommer det forhold at våre medlemmer gir Maintenance Release i tredje land, d.v.s. utenfor registreringslandet og utenfor Skandinavia - uten offentlig sertifikat!
Uten å kjenne de enkelte lands luftfartslover, kan vel de fleste tenke seg til hvem som kommer i søkelyset dersom det skjer et uhell/ulykke med bakgrunn i vedlikehold og ettersyn, og det viser seg at vedkommende som har gitt vedlikeholdsattest ikke er kvalifisert i henhold til landets lover?

TU har tatt disse forhold opp med luftfartsmyndighetene i Norge og Sverige - og disse hevder (med full rett) at dette er en sak mellom angjeldende flyselsk og registreringsmyndighetene (CAA) - og at de desverre ikke kan gjøre noe for oss i sakens anledning.
Vi har derfor sammen med SFF skrevet brev til FOCA i Sveits og bedt om at det utstedes offentlig autorisasjonsbevis for de flyteknikere dette gjelder.
I mellomtiden har SFF bedt SAS om et møte hvor disse problemene kan drøftes - og det er forutsetningen at NFO skal delta på dette møtet.

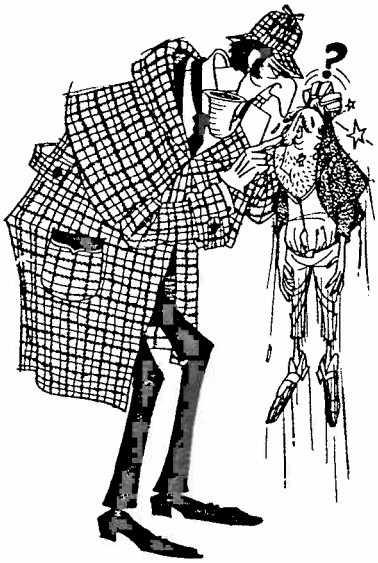
forts.

SR-DC-9-81 forts.:

Prinsipielt er denne saken overmåte viktig å få løst på en tilfredsstillende måte - NFO kan ikke bidra med særlig økonomisk eller juridisk støtte til medlemmer som kommer opp i "trouble" som nevnt ovenfor - og utviklingen kan meget vel bli at det kommer en rekke nye "dash-nr" med helt ny teknologi, og hva gjør vi da uten skikkelig skolering og sertifisering?

Løsningen av denne sak er altså gitt høyeste prioritering, og vi kommer tilbake med informasjon så snart saken blir avklart.

TU-komiteen



Løsning på flykjenning

1.Mikoyan Mig-23
2.Grumman E-2C hawkeye
3.Sepecat Jaguar E.
4.Vought F-8E Crusader
5.Fairchild A-10A

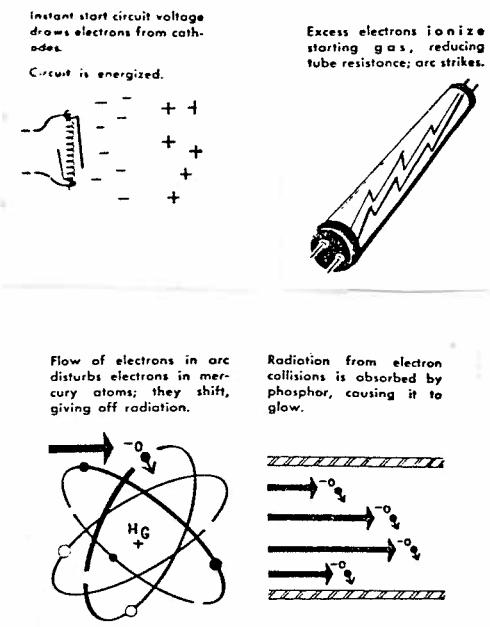
autotransformers, saturable core reactors, magnetic amplifiers.

Routine Maintenance

Lamps should be cleaned periodically. The accumulation of tobacco tars from smoking holds dirt particles on the lamp and lamp-holder contacts. This, combined with high humidity, can make lamp starting difficult.

While discoloration, or "end banding" generally occurs gradually during normal lamp life, excessive end blackening generally indicates the end of lamp life.

Excessive end blackening could be caused by insufficient cathode heating which will result in shortened lamp life. Filament windings in the ballast should have between 3.4 and 3.9 volts to properly heat the lamp cathodes.



FRA MEDLEMSMØTET I NFO AVD. SAS.

Årets medlemsmøte i NFO avd.SAS den 4.mai bel etter manges mening særdeles interessant.
På dagsorden sto utover informasjon om årets tariffoppgjør, vårt ennå uløste problem med etterutdannelsen, og inspektørenes krav til forhandling- og avtalerett.
Under "eventuelt" ble ble spørsmålet omkring problemene med å signere Maintenance Release på Dc-9-8I uten offentlig sertifikat på flytypem, reist og debatert.

Etter innledningsforedraget om etterutdannelse av M.Brakstad, utspant det seg en tildels skarp meningsutveksling omkring emnet og dets innhold. Bl. a. ble behovet for simulatortrening poengtert. Videre ble QAA (Questions And Answers) som en integrert del av etterutdannelsen også diskutert og hvor møtedeltagerne stillte seg svært negativ til denne form for opplæring.
Videre og ikke helt uventet fremkom det også tildels sterk kritikk til regionens skoleledelse.
Denne gikk på to plan, - dens generelle virksomhet, - og problemene omkring etterutdannelsen med tilbakeholdelse av informasjon til brukerne og skoleledelsens evne til å tale regionens sak i interskandinaviske fora.
Styret fikk ved avsluttning av etterutdannelsespunktet i oppdrag å arbeide videre med å opprette avtale om etterutdannelsen i.h.h. til Tariffavtalens bestemelser. Videre at simulatortrening skal være en del av denne opplæringen.

Inspektørenes lønnsnivå ble et annet hovedtema under møtet.
Etter innledningsforedraget av E.Førrisdal uttrykte flere fremmøtte stor skepsis til at noen flyteknikere vil komme til å søke på evnt. ledige inspektørstillinger, da de i så fall vil måtte gå ned i lønn, med minial utsikt for et høyere lønnsnivå enn flyteknikere på topp.

Styret poengterte at bedriftsledelsen har blitt gjort oppmerksom på skjevheten gjennom utallige møter og brev, men hvor denne bare har skjøvet problemet fra seg med bakgrunn i NFO's manglende forhandlingsrett.
Medlemmsmøtet diskuterte forskjellige alternative forslag til løsninger på inspektørenes rettmessige krav, og hvor diskusjonen munnet ut i krav til styret om å følge opp flere av forslagene, for på den måten å få bedriftsledelsen til å akseptere inspektørenes forhandlingrett.

Swissairs DC-9-8I var den siste store saken som var oppe til diskusjon.
Fra styret ble det opplyst om at flere OM-teknikere hadde fått opplæring på flytypen i ZRH, men at dette ikke kom frem i noe offentlig dokument. NFO har derfor henvendt seg til LV for å få avklart ansvarsområdet for våre flytypesertifikater. Det at DC-9-8I i realiteten er et helt annet fly enn de øvrige i serien er LV blitt gjort oppmerksom på, noe de i sitt svar til NFO sier seg enig i.
Deres problem var at de likevel ikke kan gjøre noe med saken og har derfor oversendt det hele til "Det Skandinaviske Tilsynskonto (CSTK) som har tatt saken opp med de sweitsiske luftfartsmyndigheter.
I deres svar til CSTK kommer det frem at Swissair's kurs gir kompetanse til å utføre "mainte nance work", noe som NFO's styre mener ikke kan sammenlignes med kompetanse til å signere i A/C log for "maintenance releas" (MR) (Sertifikate of Safely for Flight)
Fra flere fremmøtte kom det til uttrykk det betenkelige i å gi Swissair's DC-9-8I "MR" uten en akseptabel kunnskap som var dokumentert i offentlige papirer.
Kravet om å nekte å signere i A/C log inntil offentlig godkjennelse forelå, ble også reist.
Fra styrehold ble det gjort oppmerksom på at en i følge SAS's

forts.:

medlemmsmøtet forts.:

egne forskrifter vil ikke flyteknikere uten offentlig typesertifikat ha anledning til å signere i A/C log dersom en DC-9-8I skulle komme til Oslo. Dette er imidlertid mer tvilsomt utenfor skandinavia. Videre anmodet styret om utsettelse av evnt. avgjørelse om aksjon inntil et planlagt møte med de svenske luftfartsmyndigheter var avholdt, og hvor NFO skal delta. Medlemmsmøtet støttet dette forslag.

khp

Det er med dyp beklagelse at vi har mottatt meldingen om at Olaf Delbekk er gått bort etter lengre tids sykdom.

Delbekk var en av pionerene i NFO, han var med helt fra den spede begynnelse. I Bodø, hvor han var stasjonert, var hans faglige dyktighet og rolige gemytt en høyt beskattet egenskap.

Hans altfor tidlige bortgang skaper et tomrom blandt alle NFO'ere, og vi lyser fred over hans minne.

NFO avd. SAS

Minneord

*Og så har vi til slutt mottatt det **triste** budskap om at vår kollega Olaf Delbekk er gått bort, etter lengre tids sykdom.*
Stillfaren som han var, så sa han svært lite, men bar alt sammen inne i seg.
Først ble han rammet av et hjerteatakk den I5 januar i fjor.
Etter I2 ukers sykdom kom han tilbake på jobb igjen, og vi alle sammen gledet oss over det.
Men det var ikke samme "gamle" Olaf som kom tilbake, han følte seg ikke helt frisk, men han klaget aldri og gjorde sin jobb.
Da han så ble sykmeldt igjen i oktober i fjor var han bare en skygge av seg selv.
Vi som arbeidet sammen med han minnes det friluftsmenneske han var og den kjennskap til naturen som han hadde. Var det snakk om å dra på fisketur, konfererte vi oss alltid med Olaf først.
Takk for den tiden vi arbeidet sammen. Vi lyser fred over hans minne.

Kollegar i BOOOM.

MERARBEIDE / TEKNISK SJEF.

Følgende er sakset fra Aftenposten den 5. juni I980:

Kastrup utbygges, Saltholm skrinlagt!
Kastrup lufthavn skal utvides for 4.5 milliarder kroner frem til århundreskiftet, vedtok det Danske Folketinget onsdag 4. juni I980.

Dermed tar danskene sikte på at Kastrup skal beholde sin stilling som den største lufthavn i Norden. Samtidig oppga Folketinget planene om å bygge en ny stor lufthavn på Saltholm.

Kastrup skal få en rekke nye terminaler for oversjøisk, Europeisk og innenlands rutetrafikk samt for charter markedet. Det er ventet at SAS må betale ca.30% av utbyggingskostnadene på 4.5.milliarder kroner.

Sitat slutt.

Jeg stiller meg så spørsmålet: Hvor tar SAS disse 30% ifra? Jeg tror de fleste kjenner svaret. Tenk med dere selv den rasjonaliseringsbølgen SAS nu driver med. Vil det ikke være rimelig at vi i region Norge går sammen og krever at pengene blir i Norge!

Vår nye sjef gjennomfører resultatorientert styreform der hver enkelt avdeling, region blir økonomisk ansvarlig. Det virker meget ullent på meg at man transporterer penger til Kastrup og siden rasjonaliserer i Norge, dette også med tanke på den fordelingsnøkklen arbeidet innenfor konsortsiet har fått etter hvert.

Vi vet alle at vi har fått ny Teknisk Sjef. Som en konklusjon foreslår jeg at følgende krav stilles vår nye TC:
Han må gå aktivt inn for mer arbeide til region Norge.
Dessuten bør vedkommende gå sterkt inn for å skaffe oss fremedarbeid. (Bare tenk på saken hvor man sa fra seg overhalingen av forsvarets C-I30)

Dersom vedkommende tar mål av seg til en slik utvikling, tror jeg at han vil få all den støtte og hjelp fra fagorganisasjonene som han vil trenge.
Om han derimot ikke inntar en slik holdning tror jeg ikke han vil bli sittende lenge som TC.
Løfter vi dette sammen vil det sikkert gå bra, hvis ikke blir det som å bære staur, hvilket de ansatte i regionen ikke er tjent med.

M.Arnesen

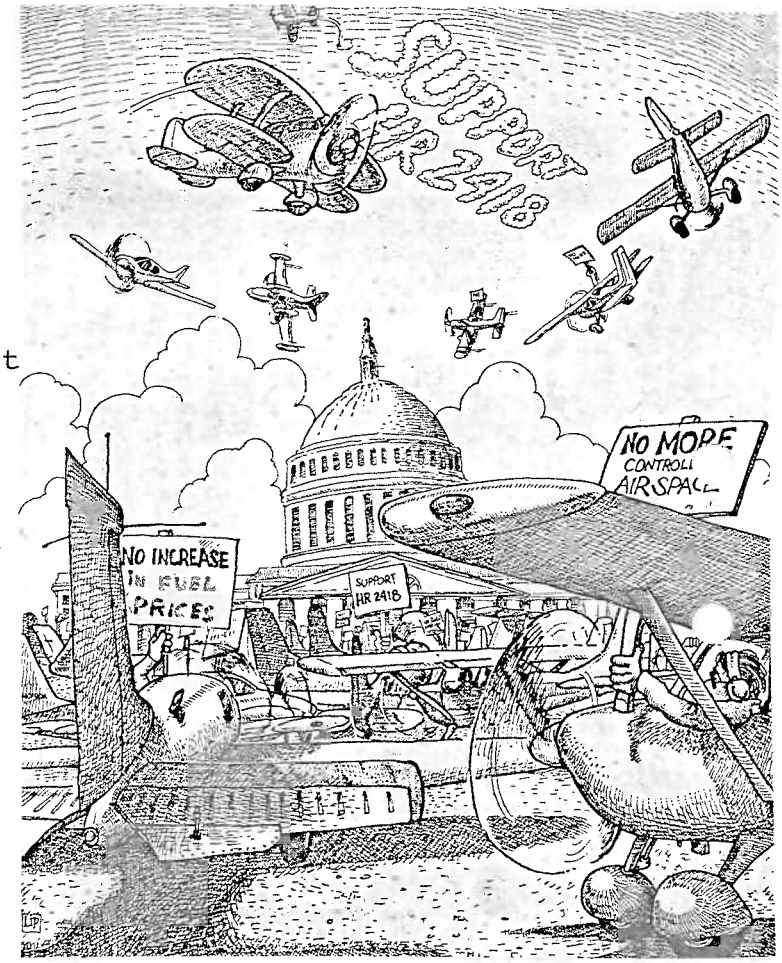
SHARE YOUR EXPERIENCE

PR I OG UTENFOR SAS.

I disse harde økonomiske tider for luftfarten og med forsøk fra SAS sin side til å spare penger ved om-organisering, eksterne og interne opplysningskampanjer synes jeg det er noe som skurrer.
De brosjyrene som alle ansatte har fått om "ståa", kan ikke ha vært noen billig affære, og man kan spørre seg om ikke disse pengene til opplysningsartikler av intern karakter kunne vært brukt til noe mer nyttig.
En muntlig informasjon burde hatt samme effekt.
Saken er imidlertid den, at så lenge undertegnede har vært i SAS, har vi ved juletilstelning hørt av regionalsjefen hvor dårlig økonomien var, og ved å rope på hjelp hver gang så måtte man ty til andre midler når ulven virkelig dukket opp.

Ankepunktet er etter min oppfatning et annet likevel. Som relativ beskjeden flyinteressert ansatt, har jeg de siste år bivånet endel av de sivile flystevner i Norge. Jeg sikter i første rekke til de årlige stevnene på Jarlsberg, og årets på Torp.
Her er det gjennomsnittelig 25-30 000 tilskuere hver gang, av flyinteresserte og andre teknisk interesserte. Samtlige flyselskap av noen størrelse er representert her, men ikke ETT SAS fly.
Har ikke reklameavdelingen i vårt selskap, som skandinavias toneangivende, fått øynene opp for dette som jeg vil betrakte som tilnærmet gratisreklame.
Disse demonstrasjonene, både statisk og i luften er med på å øke passasjerenes tillit og forståelse til selskapets materiell.

Jeg kan heller ikke unnlate å nevne at dette har vært forelagt for selskapets representanter (TP) uten at det hadde noen effekt, men når sant skal sies så var det jo feil avdeling.
Man kunne kanskje ventet at det hadde gått videre tjenesteveg, som det snakkes så mye om!



La nå ikke en anledning til gå fra dere da Region Norge, til å demonstrere et fly, og reklamere der det er mulig for å sikre våre arbeidsplasser, og noen forventninger i så måte kan vi vel ha til vår nye tekniske sjef.....

Eller blir alt som det var: Må vi spørre Stockholm om å få stille ut en flymaskin.....

6038 Erik Throndsen

VERKSTEDKONTROLL OSLTSE.

Ja, så er dette punkt igjen begynt å dukke opp på NFOSAS styremøte-agenda, og det skyldes at prøve-året snart er omme.
Vår protokoll utløper 0I.I0.8I, og NFO bør se seg godt fornøyd med ordningen så langt.

Endel diskusjon har det imidlertid vært, angående OM's plass i dette bilde, de har som kjent ikke adgang til å kontrollere, og den økonomiske gevinst dette gir TS-teknikerne bør ikke overdimensjoneres.
At enkelte OM-teknikere kan føle dette som en reduksjon av job-innholdet på basen er vel mere forståelig. Ifølge NFO's protokoll skal vi nå diskutere eventuelle forandringer til høsten, og en gruppe er nedsatt av NFO-styret for å klarlegge våre holdninger.
Her er OM selvfølgelig representert.
Et faktum er i hvertfall at et utsagn under de mange foregående forhandlinger er gjort til skamme. Det kom fra de tre lands kontrollsjefer pluss vår egen produksjonssjef: Hvis flyteknikere skulle utføre kontroll så ville dette få følge for sikkerheten, i negativ betydning. Så langt motbevist.
Sammen med inspektørene er vi så godt bemannet på kontrollsiden at vi har en som kontrollerer på hvert flyindivid, og dette har kun en følge, det ØKER SIKKERHETEN .

E.Throndsen

Your Flight

SAS SCANDINAVIAN AIRLINES

Under avsnittet "Demanding perfection" i denne brosjyre kan man bl.a. lese følgende utsagn:
"Rest assured that the pilots on the flight deck really do know their job. ...Through SAS they get a well-rounded education. Twice a year they have refresher and conversion courses. SAS pilots are physically fit, keep themselves in tip-top form....
Members of our ground staff are also in a class of their own. You may not be able to see them, but they are always close by the airport, fussing over the engines, the wheels, making sure your luggage arrives at the same time you do, ensuring proper meals are loaded.
All our people have two things in common: 1. They frequently attend training courses to maintain and improve their proficiency, and 2. they belong to the worldwide TEAM SAS aiming to provide Scandinavian quality service".

På vegne av de autoriserte flyteknikere drister jeg meg å spørre: Er dette edruelig markedsføring eller er det et signal om den "nye SAS-given" ?

the Observer.

UNSKYLD AT JEG SPØR !

Fra ett av våre medlemmer har vi fått noen spørsmål som han ønsker besvart. Vi håper derfor at rette vedkommende leser disse og sender noen ord til redaksjonen slik at svarene kommer i neste nr. av INFO.

I. Hvorfor har lageret fått et monstrum av en bil for henting av varer fra frakt og fly ? Lasteplanet anslår jeg til ca. I/2 m. Den må sikkert koste enormt både i innkjøp og drift sammenlignet med en pick-up som ville dekke behovet langt bedre.

2. Hvorfor har vi et RELS-program når vi ikke kan bruke det pga. utilstrekkelig oppdatering ?

3. Hvorfor skal TS sette GPU på sk.568, når KR skal ha ansvaret for alle øvrige ? (som aldri fungerer)

L.R.

Vel dersom det er flere av dere som har noe på hjertet så send oss noen ord. Kanskje vi er heldig å får svar fra rette instans.

Hindsight is always an easy way to evaluate a situation.

LEDIG STILLING !

Nei, det er ikke noen ledig stilling.
Styret ønsker bare å minne dere om at dere sender en kopi av søknaden, eller gjør oss oppmerksom på at dere har søkt ny stilling. Det hender det oppstår problemer og det er veldig vanskelig for styret å gi dere full oppbakkning når vi ikke kjenner hele saken. Derfor, underrett styret når du søker ny stilling !!!

NY DIREKTØR I SAS.

Så har vi igjen fått en ny topp sjef. Carl Olof Munkberg har "trukket" seg til fordel for Jan Carlzon. (han har vi hørt om før) Hva kan han gjøre i den situasjon vi nå er inne i ?
En av hans første uttalelser fra den nye stolen var at pax-tallet økte med I5% i Sverige, mens det bare økte med 3-5% i Norge.
Hva med DANMARK herr Carlzon, hvordan er det med økningen der ?
Hvor lenge skal vi i Sverige og Norge subsidiere tusenvis av arbeidsplasser i Danmark ?
Det første du bør se på er hva de koster oss andre, deretter bør du flytte virksomheten over på andre siden av "Sundet"!
Carl-Olof lovet i sitt interviu med norsk TV at vi skulle få flere arbeidsplasser, jeg håper du vi ta opp den tråden.
Videre vil det være naturlig at vi i Norge ga de reisende like stor rabatt som i Sverige, da ville vi også kunne vise til I5% økning i pax-tallet, om ikke mer.
Noen flere "Røde hefter" ønsker vi ikke, men om du kan hjelpe til å snu situasjonen i positiv rettning så er vi takknemlig.
Hvis ikke så hopp av i tide!

T.T.

ARE YOU A MEMBER OF NFO?

MEDLEMSKAP I NFO

Norsk Flytekniker Organisasjon,
Boks 60,
Oslo Lufthavn

Jeg er interessert i medlemskap og ber derfor om ytterligere opplysning om NFO.

NAVN: ..... SERT.NR. .....

ADRESSE: ..... ANSATT HOS: .....

....