



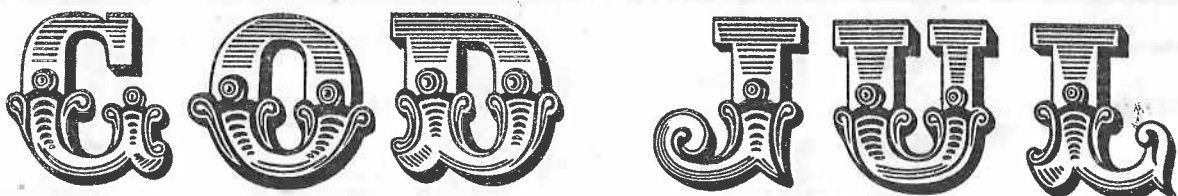
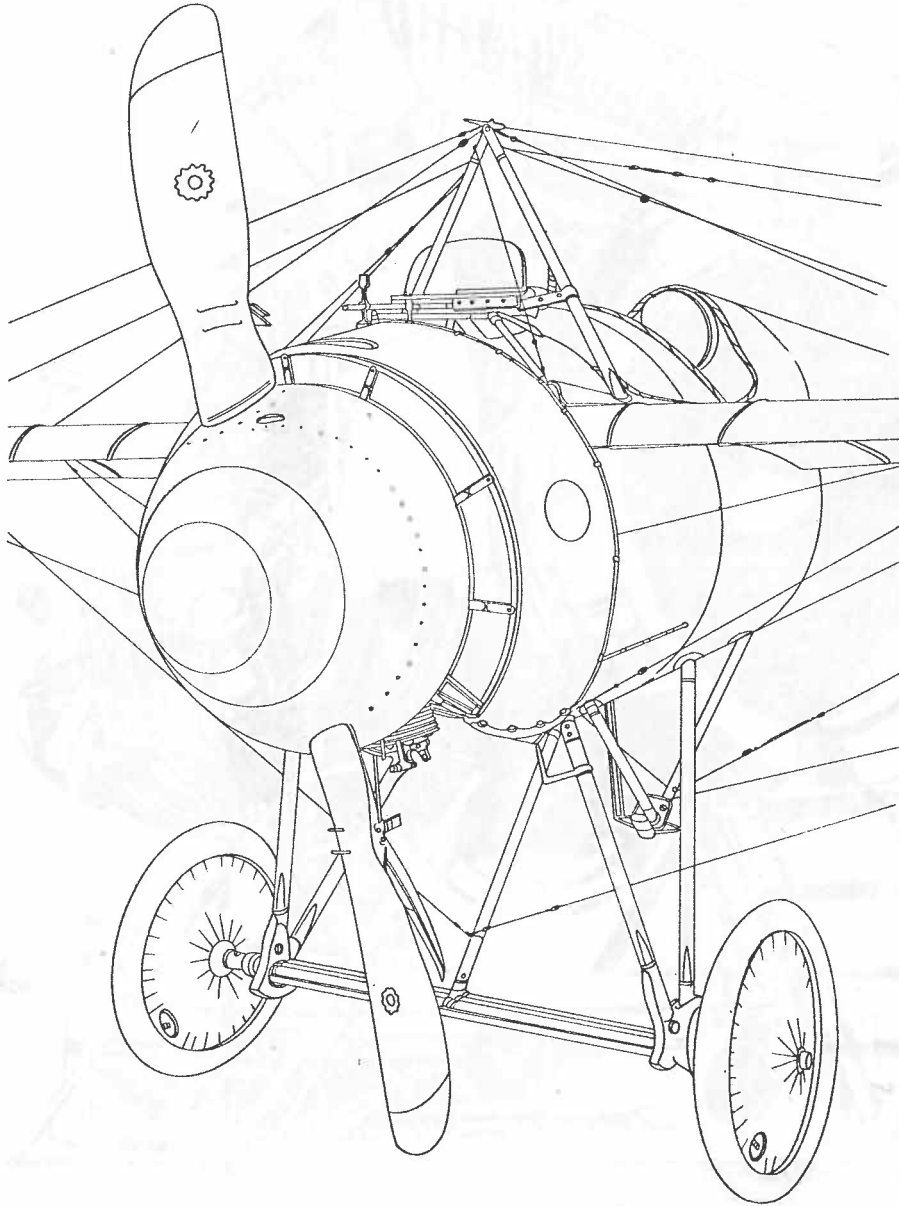
MEMBER OF

AIRCRAFT ENGINEERS INTERNATIONAL



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

medlemsblad for NORSK Flytekniker Organisasjon



NR. 4 1981

INFOMedlemsblad 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. GJÆVER, SAS
Telef. (02) 133669Nestformann: J. LANGEBO
Braathens SAFE, Sola,
Telef. (04) 651586Sekretær: E. THRONNSEN, SAS
FornebuKasserer: D. LANGELAND, FOF,
FornebuRepresentant Braathen SAFE:
T. HJELMERVIK, Fornebu
Telef. (02) 243819Representant Fred. Olsen:
E. HØSTAKER, FornebuRepresentant SAS:
K. PAULSEN, Fornebu
Telef. (03) 850575Representant Sterling:
S. PEDERSEN, GardermoenRepresentant Widerøe:
T. TESSEM, Bodø
Telef. (081) 24808**KJÆRE LESERE!**

Så er atter et år til ende, et år med hendelser både av positiv og negativ art.

Det positive må vel sies å være Rikslønnsnemndas kjennelse den 25 november, det negative, selskapenes holdning i lokalforhandlingene.

Riktig nok var ikke alle selskaperne like negative, men spesielt SAS har valgt "the hard way", vel de har jo nok å ta av så ?

Ellers har denne høsten vært snill mot oss her på Østlandet. Det har vært kaldt nok, men de store snømengdene har vi ikke blitt plaget med. Sprøyteutstyret har bare vært i drift noen få ganger og bra er det.

Fornebu begynner så smått å ta etter de store flyplassene rundt omkring, vi har nemlig fått fast Ground Power på de fleste posisjonene. Vi får bare håpe at systemet vil virke tilfredsstillende den dagen strømmen blir slått på. Den lenge etterlengtede "Finger" kommer nok ikke i vår tid, det er rart at våre reisende godtar den dårlige service som det er å løpe rundt på Tarmac i all slags vær. Vel, dem om det, vi er bare tilskuerne til all elendigheten.

Det er ellers mye en kunne trekke frem, men jeg skal nøye meg med å si at vi trenger mer stoff til neste INFO.

Til slutt vil jeg få ønske alle lesere og deres familier en riktig god jul og et godt nytt år!

red.



INNHOOLD

- Side 2.. Kjære lesere
- Side 3.. Ettetertankens tid.
- Side 4.. Ettetertankens tid forts.
- Side 4.. Klipp fra YS-INFO.
- Side 5.. Nye flytekniske sertifikater.
- Side 5.. Småfly/rotor teknikere, sover dere ?
- Side 6.. Småfly/rotor forts.
- Side 6.. Flyteknikernes utdannelse.
- Side 6.. Klipp fra YS-INFO.
- Side 7.. PDC- eller hva ?
- Side 8.. Klipp fra Aftenposten.
- Side 9.. Klipp fra Aftenposten.
- Side I0.. Haraldseth's bemerkning til kjennelsen i Rikslønnsnemda.
- Side II.. Eldri Langåker's innlegg i bl.a. Aftenposten og Arbeiderbl.
- Side I2.. Langåker's innlegg forts.
- Side I3.. Rikslønnsnemdas sammensetning.
- Side I3.. Ut å reise med SAS 90% billetter?
- Side I4.. Fuel Economy-Flight Safety?
- Side I5.. A-310.
- Side I6.. Nytt fra BU.
- Side I7.. En skiftarbeiders hjertesukk.
- Side I8.. Årsmøtet i NFO avd. SAS.
- Side I9.. Lokalforhandlinger i SAS.
- Side 20.. Klipp fra SAS-Info.
- Side 21.. Infeksjonen.



"I told you that new FAA inspector was TOUGH!"

ETTERTANKENS TID.

Som noen kanskje har registrert så har Rikslønnsnemda i kongeriket Norge nettopp avsakt en kjennelse, en kjennelse hvis innhold har bragt mange til stille ettertanke, og andre til det rakt motsatte.

Som medlem av denne nemd og med såpass belastet fortid, vil jeg temmelig sikkert risikere å bli erklært inhabil i mine uttalelser. Tross det tillater jeg meg en konkluderende ettertanke.

Min tro på Norge som et tilnærmelesvis demokrati er gjenopprettet. Det er faktisk mulig å overleve selv om man er liten, dog kreves en god del selvfroende og styrke.

Det er det som har bragt NFO i den posisjon den i dag befinner seg. Dessuten har man, uansett hva andre måtte mene om det, holdt seg til de oppsatte spilleregler. Vår påstand her skal jo prøves i en arbeidsrett, så da så.

Rikslønnsnemdas kjennelse forteller, etter min mening, en rekke ting: At NAF igjen bør begynne å fungere som en forhandlingsorganisasjon og ikke lettvent søke løst alle sine problemer ved hjelp av meglere, nemder og andre koblingsmuligheter.

At LO ikke lenger er et monopol for arbeidstagernes meninger, som kan sette andre organisasjoners avtaleverk's rettsgyldighet ut av spill. (At det føles som "et spark på leggen" er jo i grunnen bare betegnende).

At den frie fagbevegelsens fremtid synes noe lysere, i det rettsstatens prinsipper tydeligvis også må gjelde for oss.

Man skal være fullstendig klar over at NAF så vel som LO's representanter i Rikslønnsnemda, uten skånsel, forlangte at NFO's avtaleverk skulle tilsidesettes. De mente tydeligvis at LO/NAF-oppgjøret var det eneste gyldige resultat.

forts.n.s.

Ettertankens tid forts.:

LO's synspunkter i denne sak anser jeg meningsløst å kommentere. Men hva NAF angår, så er det lett å falle for fristelsen til å tro at en NAF-underskrift ikke er verd papiret den er skrevet på. Man får ha meg tilgitt disse etter-tanker, men jeg har opplevd for mye de siste årene.

Vi får jo heller håpe at NAF's reaksjonsmønster er et utslag av "Bad sportmanship". De gamblet og tapte, tapte stort. Vi fikk et større generelt tillegg, ikke tak på lønnsglidningen og viktigst av alt, en stadfestelse på at NFO har et eget selvstendig avtale-område. Heretter, og nå offisielt kalt NFO-området.

Hvilken innflydelse dette vil få for NFO's videre liv er det for tidlig å ha noen formening om. Dog må våre ærede motstandere, hvem de nå måtte være, forstå at NFO, PRIFO, YS hver for seg, eller sett i sammenheng, ikke lar seg utsette for nonsjalandt og useriøs behandling.

Vi fikk dessuten, så difinitivt, rettet offentlighetens oppmerksomhet på den udemokratiske representasjonsordningen det norske samfunsliv er beleiret med. Den "fighten" vil vi fortsette til en akseptabel slutt, selv om mange mener vi er for små til å føre den. Til de vil jeg bare si at NFO ikke lenger er alene i denne prinsippsak, men kan betraktes som en pilspiss med hundretusner av arbeidstagere bak seg.

La oss nå "ettertenke", å trekke logiske sluttninger av partenes opplevelser til fordel for de arbeidsplasser vi alle representerer.

Så til slutt, for Gud vet hvilken gang, til gjenværende tvilere, NFO er kommet for å bli!

Med samarbeidsvillig hilsen,

JOHN GIÆVER

SIDE 4

STOR SEIER FOR NFO

(NORSK FLYTEKNIKER ORGANISASJON)

I RIKSLØNNSNEMNDA

Rikslønnsnemnda avsa 25.11.81 kjennelse i tvisten mellom NFO og N.A.F. om regulering av lønningene pr. 01.04.81. Kjennelsen innebærer m.v. at flyteknikerne ikke blir pålagt noe tak på lønnsglidningen - og dermed ikke begrensning i de lokale forhandlinger. Flyteknikerne fikk også et generelt tillegg på kr. 1,28 pr. time.

Reguleringen gjelder fra 26. august, dagen etter at flyteknikerne gjennomførte en 12 timers streik i protest mot at tvisten skulle løses i Rikslønnsnemnda. Det var enstemmighet blant de 3 nøytrale medlemmene i nevnda om kjennelsen. Prof. Ole Myrvoll har sittet som formann ved behandlingen av denne saken, da nevndens faste formann, Ragnar Christiansen, var inhabil som styremedlem i Det norske Luftfartselskap A/S.

Bakgrunnen for striden er at det i LO/N.A.F.-avtalen sto klart at dersom glidningen ble på mer enn 3% i 1980, skulle det settes lønnsglidningstak i 2. avtaleår. NFO har ikke slike betingelser i sin avtale, og mente derfor at arbeidsgiverne ikke kunne forlange at det skulle settes et tak på glidningen. NFO har egen avtale og har argumentert med at en avtale fra et annet område ikke uten videre kan overføres til NFO's avtaleområde. Dette prinsipp har vært så viktig for NFO å slå fast at de brøt forhandlingene på det. Før bruddet sa NFO ja til et tillegg på 74 øre, men understreket at de ikke kunne fire på prinsippet om tak på lønnsglidningen.

FORMANNEN I NFO, JOHN GIÆVER

uttrykker glede over resultatet. Spesielt er han fornøyd med at respekten for det bestående avtaleverk har seiret. At ikke nemnda har falt for fristelsen til å følge N.A.F.'s krav om tilsidesettelse av den avtalen arbeidsgiverne har med NFO.

På spørsmål komprimerer Giæver resultatet i nemnda til 3 hovedpunkter:



- Det generelle tillegg på kr. 1,28, er ca. dobbelt så stort som LO's generelle tillegg
- Intet tak på lønnsglidningen som vil gi NFO mulighet til å forhandle seg frem til et tillegg på linje med Statens lønnstillegg ved årets tariffrevisjon.
- Nemndas klare konstatering av at NFO-avtalen må sees på som et eget avtaleområde.

NYE FLYTEKNISKE SERTIFIKATER.

Aircraft Overhaul Technician's Licence, ICAO type I, AVIONIKK xf.

Luftfartsverket har utgitt bestemmelser for avionikk xf, flyteknikersertifikat, BSL C7-I2. Dette flyteknikersertifikat er nytt og vil bl. a. erstatte xr radio-reparatørsertifikatet. Avionikk xf er inndelt i tre klasser:

- Klasse I, Kommunikasjonsutstyr
- ''-- 2, Navigasjonsutstyr
- ''-- 3, Pulsutstyr

For utstedelse kreves flyteknisk grunnutdannelse, teoretisk utdanning og minst 6 måneders praksis på det utstyr sertifikatet skal utstedes på, etter godkjent fagutdannelse.

Avionikk-sertifikatet gir innehaveren rett til å gi luftdyktighetsattest på utstyr innen sertifikatets gyldighetsområde når en arbeider i et godkjent verksted.

Flytelefonisertifikat for flyteknikere er nå til remisbehandling. Det foreslås at alle flyteknikere som skal betjene og prøve luftfartøyets radioutstyr på bakken skal ha flytelefonisertifikat, og dette skal knyttes til flyteknikersertifikatet. Det foreslås videre at utdannelsen skal inngå i Aircraft Maintenance Technician's Licence, ICAO type II (MI-MIII) og Avionikk klasse I kommunikasjons type utdannelse. NFO utarbeider nå kommentarer til de foreslåtte bestemmelser.

TU- kommiteén

SMÅFLY / ROTOR TEKNIKERE,

SOVER DERE !

NFO organiserer i dag flyteknikere innen de største flyselskapene. Gjennom vår formålsparagraf skal vi ta vare på flyteknikerens faglige interesser overfor myndigheter og andre. Gjennom vårt arbeide søker vi å påvirke Luftfartsverket om å opprettholde flyteknikersertifikatet. Vi har sett en klar tendens i LV i at de overlater til flyoperatørene, gjennom verkstedgodkjennelse o.l., det fulle ansvar for flyvedlikehold uten å stille krav om flyteknikersertifikat innen organisasjonen. Videre fratras flyteknikeren rettigheter til å utføre vedlikehold utenfor godkjent verksted.

Myndighetene arbeider nå med utarbeidelse og omlegging av de fremtidige arbeidsforhold og rettigheter for flyteknikerene, både for stor- og småfly bransjen. NFO har og vil i fremtiden kontinuerlig følge opp i denne sak. Vi kan nevne at NFO blant annet har gitt sine uttalelser til nye forslag til bestemmelser som: Flyteknikersertifikat Avionikk type II, flyteknisk grunnutdannelse, flymaskinist sertifikater, flyteknikersertifikat Avionikk type I xf, MEL Minimum Equipment List, flytelefonisertifikat for flyteknikere m.f.

I forbindelse med ICAO's forslag til nytt Annex I Personel Licensing har NFO gjennom samarbeid med svenske og danske flyteknikere fremmet teknikernes synspunkter overfor de skandinaviske luftfartsverk og internasjonalt gjennom AEI direkte overfor ICAO. Vi ser at dette arbeidet vil få stor betydning for alle norske flyteknikere. Da NFO desverre har sett at flyteknikere innen rotor og general aviation har valgt å sitte på gjerdet" for å se, er vi redde utviklingen har skjedd før de hopper ned.

forts.

Småfly/rotor, forts.

Det er nå på tide at alle flyteknikere sammarbeider i disse faglige spørsmål. En vil få et større og grundigere kjennskap til de behov og ønsker som er innen hele luftfarten.

Våre uttalelser kan bygges på et faglig bredere fundament og tyngden av våre synspunkter vil gi en større gjennomslagskraft i LV's svært teoretiske tankebaner.

E.F.

Ingen er

fuldstændig værdisløs!

Man kan altid bruges som
et afskrækkende Eksempel.

FLYTEKNIKERNES UTDANNELSE.

Luftfartsverket har gjennom sine bestemmelser fastslått krav til flyteknisk grunnutdannelse, BSL C7-I. Da det i dag ikke er mulig å møte disse krav gjennom noen eksisterende skole ble det nedsatt et utvalg, "Utvalg for utredning av behov, rekruttering og utdanning av flyteknikere" i 1980. Dette utvalg fremla sin innstilling i april -81, hvor det foreslo et flyteknisk utdannelses-senter, for å imøtekomme de internasjonale krav til flytekniker-utdannelse, som ICAO har fastsatt.

Hvor har innstillingen tatt veien gjennom de byråkratiske råd og utvalg? Vi har etterlyst behandlingen, men den er "gjemt bort", eller bortbehandlet.

YS KREVER FAST SAKKYNDIG REPRESENTASJON I RIKSLØNNSNEMNDA

YS har i henvendelse til Kommunal- og arbeidsdepartementet krevet representasjon i Rikslønnsnemnda og YS har fra KAD blitt underrettet om at henvendelsen er oversendt til Arbeidsrettsrådet til behandling, som er departementets sakkyndige råd.

Dette kravet er blitt ytterligere aktualisert etter streiken i NFO, fra 14.09.81 kl. 00.00 til kl. 12.00, hvor de streiket mot rikslønnsnemndas sammensetning ved behandlingen av deres sak.

I dag er det LO som representerer arbeidstakernes interesser, uansett hvilken organisasjon som har interessedvister oppe til behandling. YS krever at en YS-representant tar sete når interessedvister som angår våre medlemsorganisasjoner er oppe til behandling i nemnda.

Nemnda består av 3 faste nøytrale representanter, 2 sakkyndige representanter fra henholdsvis LO-N.A.F., samt representanter for partene i den enkelte tvist. Det er en naturlig og rimelig ordning at alle hovedorganisasjonene i norsk arbeidsliv har fast oppnevnte sakkyndige representanter i nemnda og at disse tar sete når det gjelder saker som angår forbund innenfor vedkommende hovedorganisasjon. YS er ikke i tvil om at hovedorganisasjoner utenfor LO innehar den ekspertise den sakkyndige representasjon i nemnda er forutsatt å skulle dekke.

At hovedorganisasjonene i arbeidslivet gis tilfredsstillende representasjon i sentrale organer som angår arbeidstakernes interesser må sees på som et rettferdig og demokratisk krav og i tråd med den organisasjonsmessige utvikling i arbeidslivet.

Da denne sak har stor betydning for flyteknikern, som vil gi oss en offisiell utdanning gjennom skoleverket, kan vi ikke godta at andre fagforeninger, av politiske grunner, setter stopper for dette arbeidet.

Det er et tankekors at en som truck eller kranfører må gjennomgå en offentlig utdanning, men for å bli flytekniker, ja da finnes det ingen offentlig eller samlet utdanning som kan gi deg den nødvendige kompetanse.

E.F.

PDC - ELLER HVA ?

Hvem skal utføre Predep.-check - pilot eller flytekniker, dette er jo et svært viktig spørsmål for NFO's medlemmer.

LV's system og regelverk er i dag slik at flyene kun krever sjekk av flytekniker en gang pr. døgn. De forskjellige selskaper har da også laget sine systemer tilpasset disse retningslinjer. Men hvorfor vil NFO da gå imot LV's system, og gå imot pilot-check. Dette fordi det er pilotens jobb å fly og flyteknikerens jobb å utføre tekniske tilsyn. Her er det også snakk om våre arbeidsplasser. Hva om flyteknikerne tok pilotenes jobb ? Pilot-check eller PDC som den også kalles er idag innført i flere selskaper i Skandinavia. Hensikten må jo være, fra selskapenes side, å spare utgiftene til flyteknikere på alle de plassene som trafikerer. De mener også at ved å gi pilotene litt teknisk innsikt kan de utføre samme sjekken som en flytekniker. Han skal da også kunne vurdere snag som oppstår og avgjøre om han kan fly videre. Noen ganger vurderer han det slik andre ganger sånn, flyr kanskje videre med snag som han burde stoppet på og omvendt. Andre ganger går han ikke ut av cockpit i det hele tatt. Om dette er av latskap eller uvitenhet om sikkerheten vites ikke, men ingen kan sjekke et fly fra cockpit-sete.

Alle vet hva et dårlig eller punktert dekk kan gjøre av skade dersom det ikke tas vare på før det kommer så langt.

Når en så nevner dette for LV, blir en møtt med at det er personene som svikter, ikke systemet. Men når det viser seg at dette skjer ofte er det ikke da på tide å forandre systemet ?

Alle vet jo at et kjede ikke er sterkere enn det svakeste leddet. Det svakeste ledd i denne forbindelse må da så absolutt være pilot-sjekken.

Ingen kan si at vi er feilfri heller, men jeg tror likevel at vi er mer teknisk vant enn de fleste piloter. En annen ting er at vi også er kledd til å være ute i all slags vær, som regel, og det kan en vel ikke si om en som skal sitte inne hele tiden.

Om en våt og frossen pilot er den beste sikkerhetsfaktor om bord vet ikke jeg. Avisningsarbeid utført av folk uten aerodynamiske kjennskaper er jo også en annen sikkerhetsfaktor.

At LV og selskapene så mener at PDC også er fullt egnet på fly av "jumbo"-klassen går langt over min forstand. Man får håpe at LV's holdning etterhvert blir at det skal være en flytekniker tilstede på alle anløps steder. Dette bør være en merkesak for NFO i årene fremover, sammen med ICAO Annex I.

JL.

