



MEMBER OF

AIRCRAFT ENGINEERS INTERNATIONAL

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

MEDLEMSBLAD

FOR norsk flytekniker organisasjon



nummer 2-82

INFO

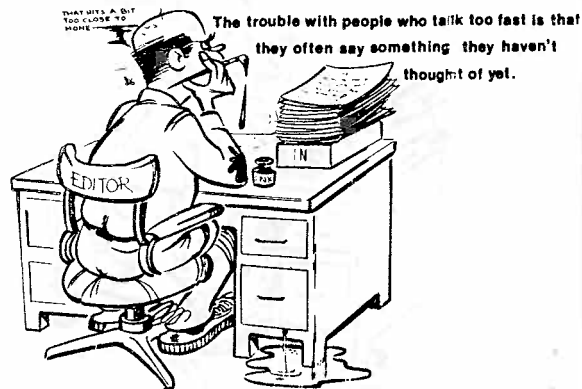
Medlemsblad For

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.

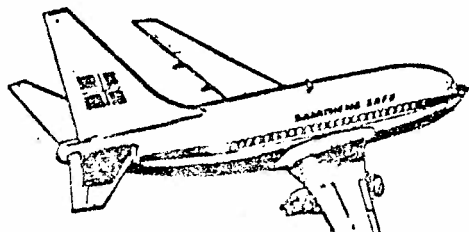
N.F.O. SENTRALSTYRET:Formann: J. GJEVER,
Telef. (02) 133669Nestformann: J. LANGEBO
Braathens SAFE, Scla,
Telef. (04) 651586Sekretær: E. THRONDSSEN, SAS
FornebuKasserer: D. LANGELAND, FOF,
FornebuRepresentant Braathen SAFE:
T. HJELMERVIK, Fornebu
Telef. (02) 243819Representant Fred. Olsen:
H. HANSEN, FornebuRepresentant SAS:
K. PAULSEN, Fornebu
Telef. (03) 850575Representant Sterling:
S. PEDERSEN, GardermoenRepresentant Widerøe:
T. TESSEM, Bodø
Telef. (081) 24808**KJÆRE LESERE!**

Atter en gang er det bråk i våre rekker. Det er tydelig at NFO aldri vil få fred til å arbeide med de saker som de helst skulle. SAS har nå satt inn sin stor-offensiv mot teknikerne på linjenettet og det er vel bare et spørsmål om tid før vi alle går rundt i hangaren på Fornebu.

Det nye system som skal innføres i SAS er en gammel "Kongs tanke" som nå endelig har kommet på papiret. SAS skal spare penger, det er det som teller, sikkerheten den skal nå skyves til side. Nå er dette en sak som gjelder hele SAS og ikke bare Norge, heldigvis. At vi vil kjempe imot innføringen av PF og firma autorisasjon er vel klart fra første stund.

Denne gang skal vi kjempe sammen med svensker og dansker og det er noe nytt, det er derfor et håp om at våre svenske kolegaer nå tenker faglig og ikke politisk, noe jeg tror vil være av avgjørende betydning i denne sak.

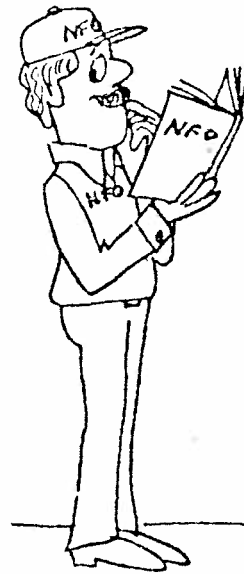
En gledelig ting i alt det tragiske er at vi nå har fått flere medlemmer fra småfly sektoren, og det er vårt håp at enda fler av de autoriserte innen småfly vil søke medlemskap i NFO.



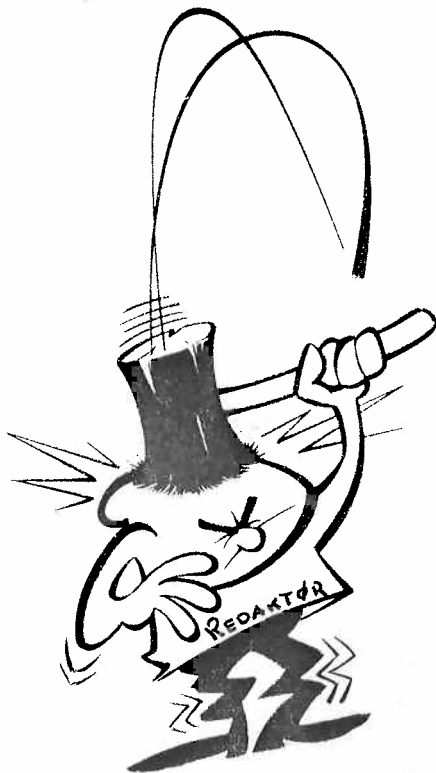
INNHOOLD



- SIDE 3 FORMANN HAR ORDET
- SIDE 4 NOEN "KLIPP"
- SIDE 5 NOK ENGANG ICAO TYPE II/I
- SIDE 5 NEW MEMBERS OF NFO
- SIDE 6 FOF-NYTT
- SIDE 7 PILOT SJEKK - OMLEGGING AV
LIGHT MAINTENANCE
- SIDE 8 TIL DIREKTØREN...ENE..
- SIDE 9 HVOR GÅR SAS, NÅR GÅR VI ?
- SIDE 10 MAINTENANCE RELEAS GRUPPEN
OG DENS SAKSDOKUMENTER,
- SIDE 11 NOEN "KLIPP"



FORMANN HAR ORDET!



HVOR ER STOFFET ?

Typografenes lønns- tillegg på 25 000 sjokkerer Grafisk

— I Grafisk er vi sjokkerte over den voldsomme lønsglidningen, om jeg kan bruke et slikt uttrykk. De lokale tilleggene representerer en utvikling vi ikke liker. Men det er vår ærede motpart i Arbeidsgiverforeningen som har ansvaret, det er de som har satt det i system.

Det er formannen i Norsk Grafisk Forbund, Arild Kalvik, som sier dette til Dagbladet. Vi har bedt ham kommentere de store lønnstilleggene det grafiske personalet i blant annet Aftenposten og Adresseavisen har oppnådd gjennom lokale lønnsforhandlinger ennå før uravstemningen over det sentrale oppgjøret er over.

Totalt har Aftenpostens typografer oppnådd en årslønnsvekst på 17 prosent eller omkring 25 000 kroner, slik at gjennomsnittslønna for overtid nå ligger på 157 000 kroner. Typografene i Adresseavisen forhandlet seg fram til 19 prosent etter å ha gjennomført aksjoner som i forrige uke førte til at avisa uteble to dager. Disse lønnsforhøyelsene ligger nær det dobbelte av hva de fleste andre lønnstakere kan regne med å få.

Direktør Pål Kraby i Arbeidsgiverforeningen beklager at de to avisene har gitt så høye lokale lønnstillegg.

Mitt spørsmål er følgende:

Vil medlemmene i NFO bli sjokkert om tilsvarende tillegg oppnås i høstens lønsglidningsforhandlinger.

Rolf Dybwad.

DETTE ER EN DEL AV ET PM, SÅ NÅ VET DERE HVOR DERE HØRER HJEMME, NEMELIG I FRISØRSALONGEN!

2. Flygmekanikerns arbete, tillsynsarbete, underhåll över huvudtaget är i princip helt hantverksbetonat och det finns således mycket små möjligheter att rationalisera på traditionellt sätt. Jämför härfrisörstryket som är på väg att bli ett låginkomstyrke på grund av svårigheterna att rationalisera. Varje yrkesgren i framtiden som inte kan effektiviseras blir med tiden ett låglöneyrke. Detta faktum ligger absolut inte i SAS företagsledningens eller i de anställdas intresse.

NOK ENGANG, ..., ICAO TYPE II / I

VI -i SAS- opplever nok engang at SAS - LV - NFO ikke snakker samme språk. I.h.h.t. til LV og NFO er et ICAO type I eller et ICAO type II licence som følger:

Jeg siterer bl.a. BSL C 7.

"Aircraft Maintenance Technician, ICAO type II Licence.

(Flytekniker ICAO type II)

Dette sertifikat er knyttet til klasser av luftfartøy og som gir innehaveren følgende rettigheter :

-Utstede luftdyktighetsattest (Airworthiness Release) etter utførte mindre reparasjoner, godkjent mindre modifikasjon eller innstallasjon/montering av komponent, enhet eller system med en tilhørende luftdyktighetsattest som er gyldig før arbeidet settes igang.

-Dessuten utstede vedlikeholdsattest for komplett luftfartøy (Maintenance Release) etter utført rutineettersyn funksjonsprøve og servicing utført i samsvar med gjeldende vedlikeholdsprogram og underlag.

ICAO type I er knyttet til et sertifikat som dokumenterer fagkompetanse innen spesielle faggrupper og på spesifisert flymatriell i samsvar med ICAO-kravene til "Type I Licence" Dette sertifikatet gir innehaveren ingen personlige, generelle rettigheter før det er knyttet til et flyverksted

Et flyradiotelefonisertifikat vil bli innarbeidet i de to typene flytekniker sertifikater slik at eventuelle behov på området blir dekket.

Med andre ord LV og NFO har samme forståelse av hva disse "sertifikatene" er og hva de kommer til og erstatter.

Jeg håper SAS tar dette til etterretning for fremtiden.

Dessuten må det tas med at revisjon av ICAO annex I skal først høsten -82 behandles i Montreal.

Det vil si at det vil ta ennu noen tid innen et nytt Annex I foreligger.

New members of **NFO**

BILL CHAN, THAI

KETIL SCHØLSETH, BSAFE

MAGNE RØDLAND, BSAFE

EINAR LIND, BSAFE

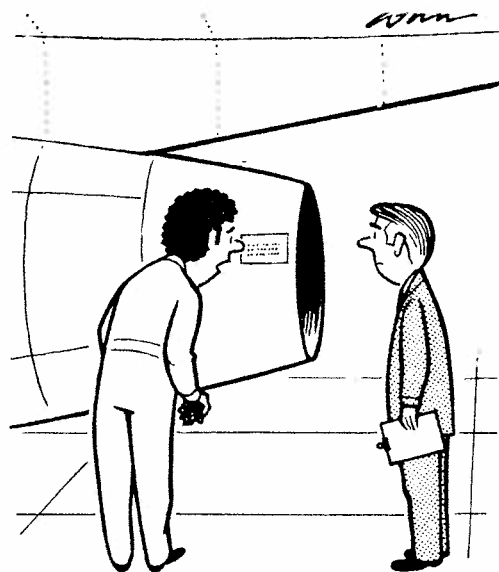
LARS H. RØNNINGEN, BSAFE

GEIR SOMMERVOLD, TRØNDERFLY

FINN HEGLE, LYSLID FLYSERVICE

GEORG STENSRUD, LYSLID FLYSERVICE

RAGNAR MONSBAKKEN, LYSLID FLYSERV.



"It says 'Standing here can be hazardous to your health.'"

GARDEROBEFORHOLD I FOF

I INFO nr.4 -8I skrev jeg at det fra NFO hold gjentatte ganger over lengre tid var blitt klaget på den ene av våre to garderober i FOF. Forholdene minnet om alt annet enn en garderobe.

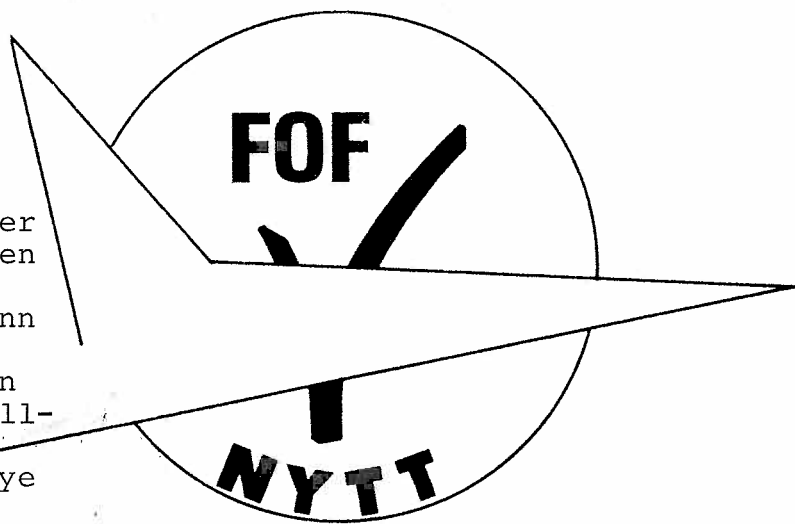
Garderoben er nå restaurert på en utmerket og absolutt tilfredsstillende måte.

En spesiell tak til selskapets nye direktør for den action som ble vist.

EHØ.



HAR DU NOEN GODE TIPPS, VI HØRER
GJERNE FRA DEG. RING 02-596688.
REDAKSJONEN TRENGER STOFF!



FIRMA AUTORISASJON!

Det virker som det blandt flyselskapene er ett utstrakt ønske om å ha full styringsrett på alle områder. NFO/FOF har merket seg noen tendenser gjennom forslag til nye driftsbestemmelser.

Selskapet ønsker (med LV's vel-signelse?) å bruke personer uten offentlig sertifikat til signering for "Maintenance Release" og andre arbeider som er knyttet til flysikkerheten.

Ref.: *Person godkjent av selskapet med minst like gode kunnskaper og erfaringer som en flytekniker.*

Hva slags person er dette?

Kan vanskelig se noen direkte økonomiske fordeler, dersom vi ser bort fra aspektet "BUKKEN OG HAVSEKKEN". Ansvarsforholdet blir utvannet, interessen for jobben mindre og som resultat svekket flysikkerhet.

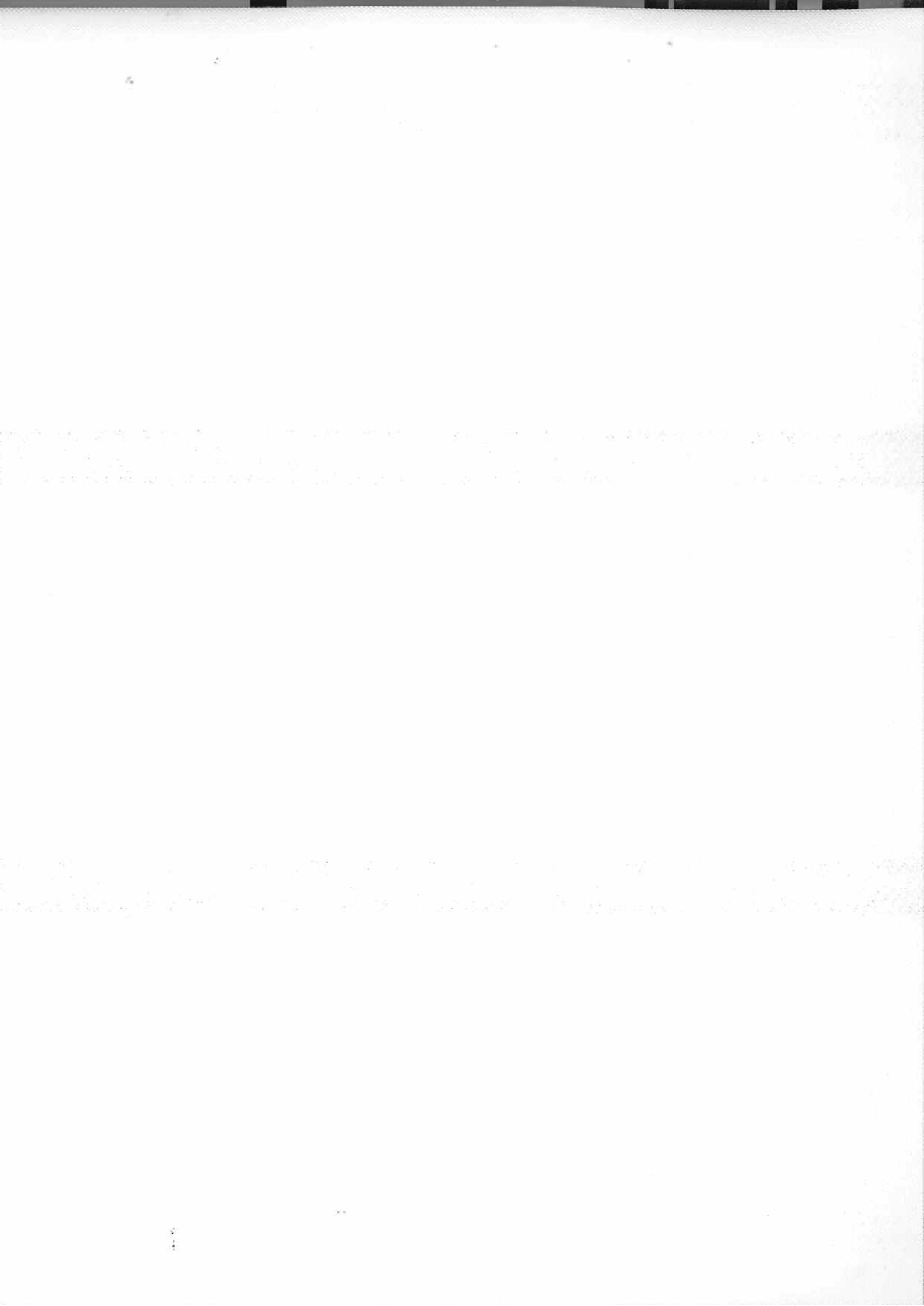
Hvem vil få eventuelle problemer å løse?

Er det ikke på tide at de som tar avgjørelser i luften (under flight) også kommer med en uttalelse.

Vi sitter også igjen med en følelse av at LV begynner å "MISTE TENNER". Er det p.g.a. søtsaker, eller er de det en generell innskrenking av LV's myndighets og ansvars område?

Burde ikke de herrer i 3. etage også komme frem i lyset med sitt syn på saken?

Vi venter tålmodig på nye utspill!



PILOT SJEKK -OMLEGGING AV LIGHT MAINTENANCE.

Under drøftelsene og forhandlingene om TTG'en -fremkom det fra Fergestad- tanker om en omlegging av SAS maintenance.

Årsaken til dette er hans (SAS) påstand om at SAS erholder noe av den dyreste light Maintenance i verden idag.

Vi må ha klart for oss den rutestruktur SAS har i skandinavia i så henseende.

I og med at det er i Norge SAS har det største linjenettet, faller også de største utgiftene her.

Innenriks både Sverige og Danmark opereres av andre selskaper.

Derfor blir vekten av problemet -fordi den største delen av utgiftene faller i Norge- en særnorsk sak.

Skulle SAS gå til det skritt og endre Maintenance program kan følgende spørsmål stilles :

-Idag flyr pilotene -med en daglig arbeidstid på 10.5 timer og seks "legger"- nord Norge.

Hvilke kostnader vil det være forbundet med og senke antall fløyede legger for disse, for ikke og øke den daglige arbeidstida -kontra og ha en tekniker som kan avlaste piloten med sjekk ?

-Hva vil denne omleggingen bety for BussinessMan Airline og dennes REGULARITET ?

-Hva vil skje dersom det oppstår snagg ute ?

-Hvilken Service er det teknisk yter OPERATION dersom ikke kvalefiserte personer er til stede der snagg oppstår for og ta action på disse ?

-Vil dette utløse en "la det gå til base"mentalitet ?

Alle disse spørsmål og fler til dukker opp i denne sammenheng. Svaret på disse spørsmålene er klare fra vår side :

En omlegging i retning av det opplæringssystemet TTG'en la opp til vil medføre

-En dårligere BussinessMan Airline.

-Et økt arbeidspress på piloter, som medfører krav om omlegging av nuværende arbeidstidsordning for disse.

-Dårligere Safety.

Etter vår mening kan det umulig være sunn fornuft og etterape Amerikanske selskaper og deres struktur. På det nuværende tidspunkt går de med dundrende underskudd alle sammen.

Til og med DELTA Airlines ligger ann til et solid underskudd.

Det kan ikke være noen ansvarlig "ledere" i selskapet som ligger bak slike tanker.

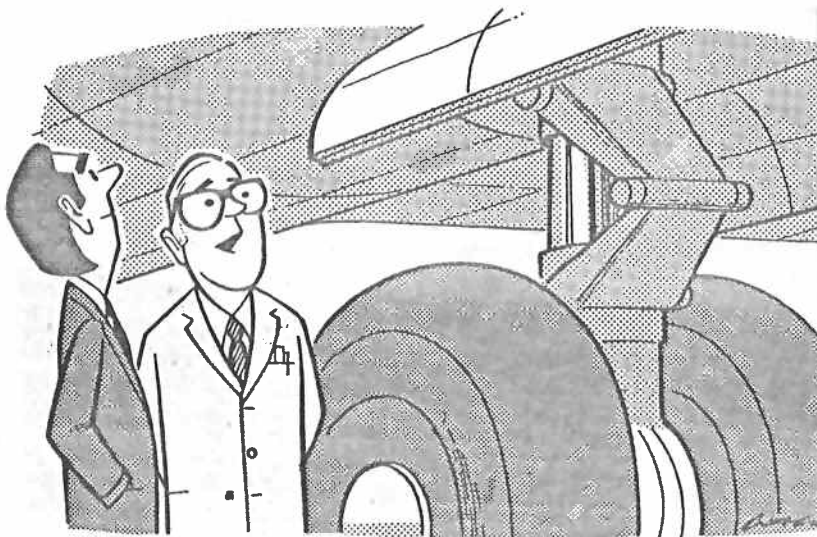
Etter vår mening har ikke BussinessMan Airline RÅD til og la være og ha teknikere ute, da dette er den eneste fornuftige investering selskapet kan holde frem med for og skape den sikkerhet som er nødvendig for og kunne beholde vår posisjon i forhold til andre selskaper.

Dessuten er det en kjennsgjerning og en påstand at piloter er ansatt for og fly mens teknikere er ansatt for og holde flyene vedlike.

Det er også et faktum at selskapet tjener flest penger når flyteknikeren sitter på "ræva" -for da flyr flyene.

Til slutt skal det sies at til tross for mange utslitte "ræver" er det kun det offentlige flytekniker sertifikatet -hos den som utfører maintenance- som er på det nuværende tidspunkt- den eneste garanti for dette arbeidet er utført av personell med et minimum av kvalifikasjoner.

MIA



"In the company, we call it 'the Iron Lung' — it's kept us alive for the last five years."

