

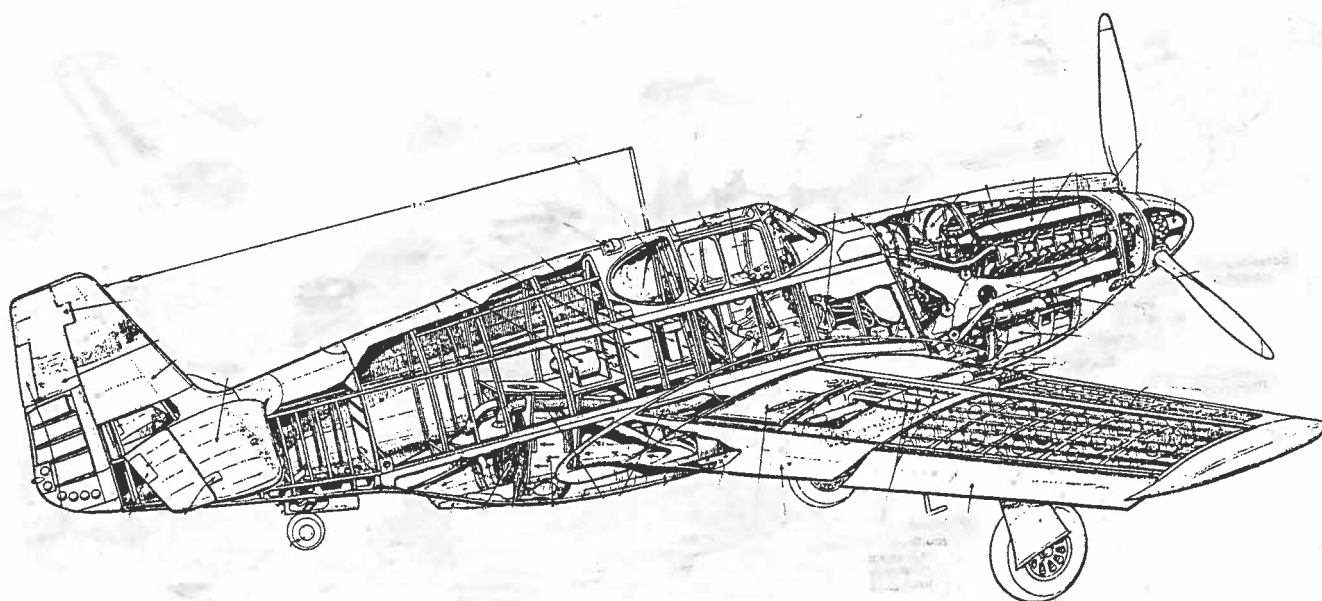


MEDLEM AV
AIRCRAFT ENGINEERS INTERNATIONAL

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

MEDLEMSBLAD

FOR norsk flytekniker organisasjon



nummer 3-82

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: John Giæver, PRIFO,
Telef. (02)133669

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

Sekretær: E. Throndsen, SAS
Telef. (03)812010

Kasserer: D. Langeland, FOF,
Telef. (02)539255

Styremedl.: E. Førreisdal, SAS,
Telef. (03)840972

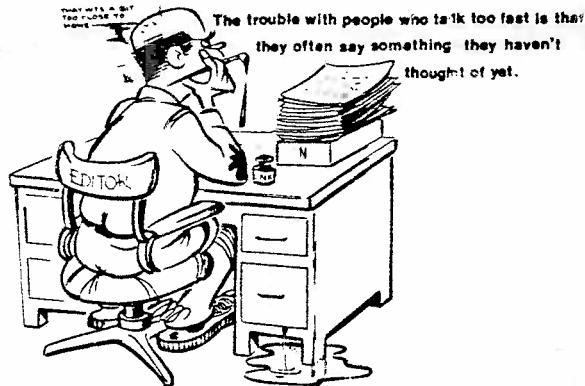
Styremedl.: K. Paulsen, SAS
Telef. (03)850575

Styremedl.: A. Rosenberg,
B. SAFE, Fornebu
Telef. (02)132985

Styremedl.: H. Hansen, FOF,

Styremedl.: S. Pedersen,
Sterling Airways,
Telef. (02)997273

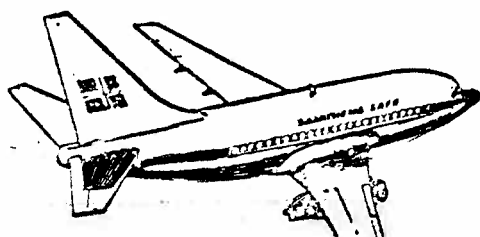
Styremedl.: T. Tøsssem,
Widerøe, Bodø
Telef. (081)24808



KJÆRE LESERE!

Ja, kjære lesere, så går det mot ei mørkere tid igjen og vi vet jo alle hva den fører med seg. Da tenker jeg ikke bare på de vær forhold som vi kommer til å få fremover, med tåke, sludd, snø og avising, nei vi skal jo også ha vår lokale forhandlinger. Slik jeg ser det så vil nok det bli et større problem for oss enn værforholdene utover, men skitt au, vi er vant til så mye så vi skal nok klare dette også. Det skal bli artig å se 40% i praksis, for nå må den vel komme, vi kjempet jo for å beholde den i vår og da bør den vel benyttes i slike anledninger som de vi får nå i høst. Vel, den som lever får se det kan jo gå mye bedre enn jeg tror. SAS har jo varslet et overskudd på mange millioner, så der i huset skulle det ikke mangle penger, men jeg vet at det mangler vilje og den kan ikke kjøpes. Hvordan det ligger an økonomisk i de andre selskapene vet jeg ikke, men slik som belegget har vært i sommer må det vel bli noen kroner i kassa der også. Jeg håper virkelig at vi nå kan få til et lokalt oppgjør som vi vil huske, ikke bare fordi vi måtte kjempe, men for at det ga oss noe igjen. Lykke til.

red.



INNHOOLD



- Side 3 Formann har ordet
Side 4 DC-9-80, Ny teknologi
Side 5 New members of NFO
Side 5 Sykdom og ferie
Side 6 Du klarte det igjen -
Asbjørn!
Side 7 Litt av hvert
Side 8 Lokale lønnsforhandlinger
Side 8 Etter tariffoppgjøret
Side 9 Nytt fra NFO-Widerøe
Side10 Avisersesongen 82/83
Side11 Harru hørt en før sirru
Side12 Nytt fra NFO-SAS
Side13 DC-9 gangtid utøkt til 18000t
Side14 Tilbud om reiseforsikring til
PRIFO-medlemmer
Side14 DC-9-80 forts.
Side15 Det er ikke bare rykter
Side16 PM-light maintenance
Side17 TTG og interne autorisasjons
bevis.



FORMANN HAR ORDET!



HVER ER STOFFET?

SIDE 3

Det er ca. 20 år siden det første head-up display ble tatt i bruk i de Britiske Royal Navy Buccaneers, selv idag er det svært få systemer tilgjengelig for sivil luftfart. Av forskjellige grunner har piloter vært tilbakeholdne til introduksjon av HUD bl.a. fordi the display unit er montert farlig nær hodet og vil begrense pilotens hodebevegelse, fordi sikten gjennom display-unit'en er så liten. Noen av problemene finner sin løsning ettersom installasjoner og bruk fremskrider. Men det ser ut som at den eneste brukbare løsning vil være ved av og utvikle såkalt "holographic display med differactive optics" (Bilde på front-ruta). Dette gir selvfølgelig større og mer uavhengig synsfelt for pilot. Flere HUD's har vært og blir utviklet med et begrenset bruksområde. De presenterer enten en gruppe symboler som er egnet til og lede enten under "landing" og "take-off ground roll" eller "vise" et "touch-down" punkt foran flyet. Piloten kan derved fly en "perfect glide sloop" ned til et forhåndsvalgt "touch-down" punkt uten hjelp fra installasjoner på bakken. Systemet er av stor verdi på de steder i verden der ILS eller "lighting" er enten dårlig eller borte helt.

Air Inter har installert i sine A300 Windshield Guidance Display (SFENA eller WGD 1) som hjelpemiddel under take-off og landing. Det samme utstyret er/blir installert i Lufthansas Boeing 737-200 og vil muligens også bli installert i deres A300. Den senere utviklede versjon av utstyret (WGD 2) viser en horisontal siktelinje for "touch-down" koplet sammen med "a speed bar" alternativt "pitch Axis Guidance" ved "go-around".

Dette utstyret er installert i en A300 og blir tilbudt som tilleggs utstyr for disse. KLM har meldt sin interesse for dette utstyret for sine A300.

Firmaet Sundstrand utviklet en "visual approach monitor" (VAM) som Pacific Western Airlines installerte i 1976. British Airways har installert det samme i sine 737-200.

Både Lufthansa og British Airways forsøker og få sertifisert bruken av dette utstyret ned til sikt på 75meter.

Under "approach" -VAM og WGD 2- plasserer i "displayen" en linje over runwayen som flyet ville følge dersom flyet fortsetter på samme innfallsvinkel. Piloten kan derved justere innfallsvinkelen med hvor på runwayen touch-down skal foregå.

Thomsen-CSF konkurrerer med Sundstrand og andre firmaer for leveranse av sitt elektroniske HUD for DC-9-80.

Som tidligere skrevet ser det ut som om den mest aktuelle utvikling for sivil luftfart blir og utvikle "WIDE-angle holographic" systemene.

Thomson er full gang med dette arbeidet beregnet på sivil luftfart.

Sundstrand vant konkurransen om -80 og denne HUD er montert i taket over kapteinen -seks tommer foran hodet. Displayen kan beveges ut av synsfeltet og vill vike fremover dersom hodet skulle treffe. Intensjonene er og bruke systemet under landing og take-off ground roll, climb, cruise, descent, ILS approach, visual approach and go-around. De først utviklede levert enheter inneholdt ikke følgende "modes": visual approach og go-around samt take-off. Derfor kan systemet kun brukes til og overvåke category 2 operations.

Den senere utvikling av systemet innholder en ny 002 computer inneholdene "read-only memory" og ny software som gir de MODES som manglet ovenfor. Systemet vil dermed være primær "guidance" ved manuelle category 2 approaches.

Pacific Southwest Airlines som har kjøpt dette systemet vil i løpet av -82 starte og utvikle systemet for og operere i category 3. Swissair har systemet og vil bygge dette om til den siste versjon.

Swissairs simulator i Zürich er også bygget om for og simulere STAGE 2 HUD.

DC-9-80 har to separate Sperry digitale "flight Guidance Computers" som hver inneholder en Flight Director computer. HUD har sin egen computer som produserer digitale symboler. Under normal operasjon er begge Auto-piloter "live", men under en approach -en av computerne blir "switched" over til drive Flight-

Directors bare. Flight Guidance computers vil ikke automatisk ta over med mindre dette velges manuelt. Skulle feil oppstå er det meningen at piloten selv -isteden for og selecte alternativt system- skal ta over flyet og enten lande selv eller fly en go-around ved og bruke enten flight-directors eller HUD som Guidance. Autopilot mestrer et motorhavari i approach. HUD inneholder symboler som viser autopilotens muligheter for manøvrering i relasjon til etablert approach path. Det har vært ventet at den fullt ut automatiske "landing-mode" skulle vært tilgjengelig i august -81.

Imidlertid forventer Douglas denne siste mode sertifisert under høsten -81. Swissair har brukt sin HUD -fram til nå ned til 300ft. Dette fordi de forskjellige systemer finnes og brukes i flyene.

Introduksjonen av Step 2 tillater lavere minima med HUD. Når autopilotene er bygget

forts. side 14

New members of **NFO**

Anders Grytnes	WF
Kåre Ånneland	WF
Rolv Andersen	WF
Reidar Johansen	WF
Gunnar Aas	WF
Per E. Kornberg	WF
Thor Østrem	WF
Stein Ege	BSAFE
Tom-Erik Nilsen	BSAFE
Svein Austreim	BSAFE
Magne Guldstein	BSAFE

Sykdom og ferie –

VIKTIG MELDING TIL ALLE MEDLEMMER

Førstekonsulent H.Stabell i Arbeids-tilsynet i Oslo sier at loven er helt klar når det gjelder feriepengene i forbindelse med sykefravær i opp-tjeningsåret. En arbeidstager har rett til feriepengene for sykefravær som varer inntil tre måneder, forutsatt at vedkommende har hatt minst tre måneders forutgående tjenestetid på arbeidsplassen. En betingelse til er at arbeidet gjenopptas etter sykdomsfraværet. Feriepengene skal allikevel utbetales hvis arbeidstakeren slutter i jobben som følge av oppsigelse eller andre forhold han selv ikke har ansvaret for, - for eksempel uførhet.

Dessuten er det slik betingelsen for og få ferie utsatt er at legeerklæring leveres arbeidsgiveren før ferien begynner. Egenærklæring godtas ikke. Dette betyr simpelthen at den som ikke rekker å få ekspedert sykmeldingen innen rett tid, må finne seg i å ha ferie og være syk samtidig. Den som er ute i tide kan på sin side ikke forlange ny ferie før etter 30. september. I forslaget som er ute til høring - vedrørende en ny ferielov - går lovkoiteen inn for en endring slik at ferie kan utsettes selv om sykdom oppstår midt under ferieavviklingen, forutsatt at den har varighet mer enn seks dager.

Et siste moment som de fleste ikke er klar over, er spørsmålet om man har rett til feriepengene, ved siden av sykepengene, hvis sykdommen oppstår i ferietiden. -Ja... begge deler SKAL utbetales. Resonnementet bak er at arbeidsgiveren ikke skal ha noen tilfeldig fordel av at sykdom oppstår i ferien.

.....SÅ DA SÅAAAAA..

---INFO.



Norsk Arbeidsgiverforening (NAF) har ved gjentatte anledninger i massemedia hevdet at lønnsutjevningen i Norge nå var kommet altfor langt - med stagnerende produksjon og resultatforverring som resultat.

NFO - som representerer et høyteknologiyrke - mener at dette forhold skulle reflekteres i lønningsposene i langt større grad enn i dag, så langt er vi altså på linje med NAF.

Som kjent nådde vi under siste tariffoppgjør ikke frem med krav om lønnsdifferensiering for flyteknikere - selv om vi kunne dokumentere en ganske solid lønnsforverring i forhold til NAF's statistikk for voksne arbeidere.

Etter at Flyteknikeroverenskomsten var vel i havn - trådte NAF v/Asbjørn Lien skikkelig til - og lot sine egne standpunkter og policy i stikken ved å generøst gi kr. 0,54 pr. time utover flyteknikerrammen til samtlige lavere kvalifiserte innen norsk flyindustri ! Begrunnelsen skulle visstnok være at NFO i siste Rikslønnsnemnd ble tilkjent tilsvarende beløp utover det Jern & Metall tidligere hadde fått.

DEN GÅR IKKE - Hr LIEN !!!

Dersom NAF tillates å fastholde denne form for forfordeling til LO-organisasjonene, blir jo resultatet at uansett hva NFO eller andre forbund måtte oppnå av lønn og andre fordeler, det seg være i forhandlinger eller ved nemndsavgjørelser m.v. - vil NAF nærmest automatisk ikke unnså seg å tilstå alle andre innen bransjen samme betingelser !

Vi er fullt oppmerksom på at NAF med sin etter vår oppfatning, slette oppførsel, dermed tvinger NFO og sammenlignbare organisasjoner ut i konfrontasjoner og konflikter som egentlig burde være en sak mellom NAF og de utenforliggende (LO)organisasjoner.

Belastningen som her bevisst blir overført flyteknikerne, er NFO imidlertid villig til å ta - med de konsekvenser det vil innebære for det fortsatte samarbeid på den enkelte bedrift. Vår organisasjon kan heller ikke sitte passiv å se på NAF's renkespill og dobbeltmoral, men vil måtte la offentligheten tilflytte opplysninger om de faktiske forhold.

Jeg kan ikke se at NAF's opptreden i denne sak gavner noen, unntatt LO, og det gjenstår jo å se om de enkelte selskaper vil være like entusiastisk i sin oppbacking av NAF's ulike krumspring i fremtiden ?

Arbeidsgiverne kan vel ikke regne med å kjøpe seg arbeidsfred på denne måten over noe lengre tidsrom - eller?

En borgfred fra det ene oppgjøret til det neste løser ingen problemer på dette området - her må det klare standpunkter til, og vilje til å stå på dem.

Det gamle ordtak om at "som man reder - ligger man", gjelder sikkert i overskuelig fremtid - vi får derfor bare si:

PÅ GJENSYN - ASBJØRN !

Beste hilsen fra Svein Hansen - EVENES



EN LITEN TEST

Den først uttrukne riktige løsning på oppgaven vil bli belønnet med to hel-lodd i pengelotteriet.
Riktig løsning med vinner kunngjøres i neste nummer av INFO.

OPPGAVE :

Avstemning med forhinder.

Det skulle foretas en votering i et fullt besatt klubbmøte, og formann gjorde kjent at alle som var for forslaget, ble stående mens de som var imot skulle sitte. Etter opptellingen kunngjorde formann at forslaget var akseptert. Majoritetens overvekt var lik en fjerdedel av opposisjonens. Men så ble det protostert av klubbmedlemmer som mente at voteringen var ugyldig, fordi det ikke hadde vært nok sitteplasser for alle opposisjonistene. 12 medlemmer fortalte at de hadde måttet stå mot deres vilje. Derpå gjorde formann kjent at under disse omstendigheter var forslaget blitt forkastet med en stemmes overvekt.

HVOR MANGE VAR TILSTEDE PÅ KLUBBMØTET?

Svarene må være i INFO's hende senest 15. oktober 1982.

ADRESSE OSLINFO-INFO.

FLYTEKNIKER TILTALES FOR FLY-KRASJ.....

(EXPRESSEN UKE 20, 1981)

Piteå. To personer omkom da et fly styrtet for nesten to år siden. Nå tiltales flyteknikeren for at han monterte feil reservedeler i motoren samt en ansvarlig i Piteå Flyklubb for at han ikke kontrollert reparasjonen.

Saken er dømt i Tingsretten. Det skal sies at flyteknikeren ikke ble dømt for "allmanfarlig vårdsløshet" men han ble dømt for følgende :
Flyteknikeren hadde avlagt prøver og bestått slik at han etter ulykken fikk dokumentert sine kunnskaper (utstedt sertifikat) og rett til og utføre nevnte arbeide på flyets motor
Altså hadde han ikke sertifikat
DA han utførte reparasjonen.

Fordi flyteknikeren ikke hadde formell rett til og utføre arbeidet (hadde ikke fått sertifikatet) ble han av Tingsretten

DØMT

til dagsbøter for dette.

Når det gjelder den "teknisk ansvarlige" i flyklubben som skulle kontrollert arbeidet- annså tingsretten at flyet ved havariet vært i luftdyktig stand, og vedkommende ble frikjent.
Dette til tross for at det er denne person som er ansvarlig for at de som utfører reparasjonene er kvalifisert.

Etter min mening viser dette eksemplet klart at ansvar for arbeider i godt kjente organisasjoner leder til forhold der ansvaret for utført arbeide veltes over på organisasjonen og ikke flyteknikeren. Hvilket igjenn avstedkommer forhold som etter vår norm er forkastelig.

Så heretter sørg for...

-ha gyldig sertifikat når rep gjøres.

-utfør ikke rep når sert er til fornyelse.

-Stol ikke på at organisasjonen (firma) tar ansvar for det formelle.

-Det er du som trekkes for retten.

Dersom noen er interessert i saken, kan vi være behjelpelig med saksdokumentene.

-INFO.

IT IS NOT ALWAYS A LARGE SINGLE FACTOR THAT CAUSES AN AIRCRAFT ACCIDENT. IT MAY JUST AS WELL BE THE SUM OF SMALL DISTURBANCES THAT EACH BY THEMSELVES "REALLY HAVE NO EFFECT". IN A CATASTROPHE YOU ARE JUST AS DEAD IF THE CAUSE IS ONE LARGE FACTOR OR A SUM OF SMALL ONES.

-INFO

2-3mm evenly distributed frost on the aircraft wings may increase the stalling speed by 35%... THIS ROUGHLY DOUBLES THE REQUIRED TAKE-OFF RUN...

CLEAN THE WINGS
THE STALL WARNER MAY FREEZE.....

-INFO

A combination of small manoeuvres, gusts and leading edge BUGS (THOSE FREE RIDERS YOU KNOW) can easily increase the stalling speed by 50%.

We may look small from your point of view but....
From a boundary layer point of view we are giants....

CLEAN US OFF..

-INFO

Tariffkomiteen har etter en tids pause så smått tatt opp igjen arbeidet med lønns- og prismaterialet som skal anvendes ved høstens glidningsforhandlinger. Vi regner med å kunne presentere en vurdering til førstkomende sentralstyremøte, slik at alle avdelingene kan nyttiggjøre seg det de finner interessant.

Det som skjedde på tarifffronten i vår etter at NFO hadde forlatt arenaen - gjør det på ingen måte lettere å få gehør for våre krav om differensierte lønnstillegg - relatert til fagutdanning og praksis. Som kjent "gav" jo NAF verkstedklubbene adskillig høyere tillegg enn det beløp de var villige til å gå til konflikt med NFO for.

Dette kan ikke tolkes annerledes enn at arbeidsgiverne ikke vil ta konfrontasjoner for krav utover det som ble en generell ramme ved vårens oppgjør - ca kr 2,- pr. time - dersom ikke kravet skulle komme fra oss!

NAF legger således opp til en klar konfrontasjon med flyteknikerne - motivene for slike fremgangsmåter overlater vi imidlertid til medlemmene å vurdere.

Erfaringene fra våren oppgjør tilsier at NFO for ettertiden må prøve å være så tidlig ute som mulig - selv om dette medfører store ulemper fra tid til annen.

Årsaken er at NAF ikke vil akseptere etterbetaling av prosentuelle tillegg fra vanlig reguleringsdato 1. april - men først fra den dato den nye avtale blir meddelt vedtatt.

Denne gang innebar det 6. mai som reguleringsdato - noe som igjen resulterte i økonomiske tap på opptil kr 750,- for enkelte - dette pga de mange helligdager og omleggingen av overtidsberegningen ved dette oppgjøret.

Våre oppgjør er jo slett ikke av en slik karakter at vi kan tillate oss flotteri av denne type - NFO bør derimot søke å få motparten med på en endring av denne praksis.

I så fall kan man jo, til beste for alle parter, ta det litt mere med ro i denne fasen av oppgjørene.

Tariffkomiteen.

NFO's mangeårige målsetting om en helt egen overnskomst - ble som kjent bare delvis innfridd ved årets oppgjør. Riktignok fikk vi til slutt til en slags "gråsoneavtale" som heter FLY-TEKNIKEROVERENSKOMSTEN, men den ble jo ikke akkurat som vi ønsket - hverken i form eller innhold.

Men - utgangspunktet var jo ikke det aller beste - det var jo satt frem forslag om endringer på nær sagt alle områder - og arbeidsgiverne er jo overdrevent forsiktig når det gjelder nye formuleringer. Dessuten var de jo hele tiden livredde for at det skulle tilflytte oss noen form for realitetsforbedringer.

Våre inspektører fikk vi jo ikke inn under denne avtalen - det var (i følge NAF) umulig så LENGE VI INSISTERTE PÅ Å BEHOLDE GÅ-SAKTE PARAGRAFEN ! Dermed ble det med en utvannet protokolltilførsel om at inspektørenes avtaleforhold skulle vurderes i løpet av tariffperioden.

Vi fikk heller ikke gjennomslag for et månedslønnssystem - det ble derimot åpnet en videre adgang til å avtale slike systemer på den enkelte bedrift. Det er jo å håpe at Sentralstyret vil gå hardt inn for å få dette innført i løpet av tariffperioden - ikke minst i et selskap på vestlandet !

Vi hadde jo regnet med visse justeringsforhandlinger for å tilpasse den nye avtalen innen den enkelte bedrift - men det har så vidt vites ikke ført til noe resultat i noen selskap ennå.

Månedslønnsavtale og diettavtaler er jo her interessante stikkord - men kjenner vi våre arbeidsgivere rett - og det gjør vi jo - forsøker de nok å forhale og kople slike spørsmål sammen med høstens glidningsforhandlinger.

Ellers er det å si om den nye overenskomsten at den må gå an å leve med - selv om vi måtte fire mye under veis. Vi har ihverfall erfart at nytenkning og fleksibilitet ikke er ord som vekker gjenklang hos våre konservative motparter - alle endringer skal komme i små - helst mikroskopiske - porsjoner.

I overskuelig fremtid må vi derfor regne med å måtte stange hodet mot NAF-muren - og den synes særdeles solid.

Observatør og kaffekoker i forhand.utv.

WIDERØE'S

Det er vel på tide at vi i nord igjen gir lyd fra oss. De fleste av INFO's lesere vet vel knapt at vi eksisterer, men nå vet også alle på Fornebu at det faktisk er flyteknikere som vedlikeholder den "eminente trillebåra", eller Twin-Otteren som den også kalles.

Vi har pr. idag 12 slike trillebårer, og i tillegg kommer to Dash-7. I juni ble så den tredje bestilt, og fra 25 sept. -83 vil den fly ut fra Florø via Sogndal til - ja gjett - nettopp til Fornebu. Den skal fly den ruta helårig, og så mellom Florø og Bergen.

Etter den nye SAS direktørens uttalelser på TV kan vi også få en fjerde Dash hit, i det tilfellet når SAS skal "kvitte" seg med deler av det ulønnsomme Finnmark. Her har vi pr. dags dato ingen konkrete fakta på bordet, bare at det på topp plan foregår ett sqmarbeid mellom SAS og Widerøe. Den oppvakte leser vet at på det planet fins inte NFO.

På det lokale plan går det stort sett bra. Hangaren i Bodø får nå haledokk til Dashen, og med test-riggen har vi kun hatt problemer i ett og et halvt år nå. Vi håper og ber om en ny snart, før den gamle går i lufta. Ved at Florø får Dash regner vi med at selkapet vil investere i en ny hangar til teknisk der. Den gamle er for liten, og bør ikke bli "klattet" mere på.

Vi har skrevet til vår direktør om at vi får en total gjennomgang av hele teknisk avdeling, og vi er lovet å få komme til bords med de store gutta. Men det som opptar oss aller mest, er at vi igjen har fått brudd på forhandlingene om revisjon av Særavtalen. Det har nærmest gått sport idet at vi må inn til Arbeidsgiver foreningen før vi blir ferdige. Vi har nå hittil kommet "hjem" fra NAF rikere enn da vi dro dit, det tyder jo på at firmaet skulle prøve å finne en

løsning før brudd oppstår. Denne gang strandet vi på fler og høyere ansinitetstillegg - diett - og lønnsglidningsdato. Vi diskuterer krav i størrelses orden EN - 1%, dvs. rammen for NFO. Vi er forbannet lei av å måtte kjempe for hvert eneste øre, mens andre grupper i selskapet får kronene til å rulle bare ved å møte opp til forhandlinger. Men dette er vel felles i alle flyselskapene - arbeidet før "skuta" ruller ut fra line, det blir ikke verdsatt nok.

Men det er vel kanskje firmaets taktikk - ved å holde igjen på alt, så regner de med at vi skal gå lei. Medlemmene skal "trøttes" ut langsomt og sikkert, men vi kan love vår ærede motpart at vi skal komme igjen - igjen - og igejn og

Med revisjon av Særavtalen og med start på lokal lønnsglidning er det nok duket for litt "turbulens" rundt oss. Tenk at NAF og LO har fjernet effekten av vår dom i rikslønnsnemda ifjor ved å tilby VK kr.0,54 under bordet. Bare her er det duket for ett kjempe oppgjør. Men husk - holder vi stø og fast kurs - ja da kan igjen Seieren er vår lyde i korridorene

LYKKE TIL.

T. Tessem

WF-Bodø

Vinteren står for døra og man har allerede begynt og "lufte" utstyret for avisning.

Dette satte oss på ideen om og ta kontakt med koordinatoren på basen for og høre litt om hvordan ståa er... Som sagt så gjort INFO oppsøkte WIİK og fikk en orientering om hva som rører seg på den sektoren.

--Allerede torsdag 9.september starter det første aviserkursen som vil bli fulgt opp av nye utover høsten.

--For en tid tilbake -ca. to år siden- ble det tatt initiativ til og spesialopplære to personer pr. skift som i påkommende tilfeller skal forsøke og løse "enkle feil" ved utstyret.

Dette opplæringstiltak ser det ut som vil bli iverksatt nå.

--Vi vil ha det samme utstyret i år, men dette er modifisert som forhåpentlig vil bedre operatørenes situasjon.

--Det operative utstyret til vinteren vil bestå av to stk. Triumph -en pelarift og en 16m skylift.

--Når det gjelder vesketype vil den søtsuppefarvede vi har nu gradvis bli faset ut mot en uten fargetilsetning.

--Dette medfører at utstyret vil bli standardisert til og gi kun et blandingsforhold nemlig 50/50 blanding som DE-icing, og ABC-kilfrost vil bli brukt kun til ANTI-icing.

--Denne sesongen vil det også bli gitt et Kr.beløp til kurvåperatøren --ikke til han som kjører bilen.

INFO må her bemerke at avisning ikke foregår kun fra kurven. Bilene har utstyr for -og sjaføren bruker dette ved avisning av understell-flapsjakter faste vanes etc... det ville være underlig om ikke han også i slike situasjoner kvalifiseres til ubehagstilleggetfor det er vel det det er ??????

--Når det gjelder nytt utsyr sier WIİK at National Industri og Fjeldhus Bruk A/s samarbeider om utvikling av en ny aviserbil/kjøretøy etter ideer fra SAS/OSL. Det vil i første omgang bli et spesial kjøretøy for avisning av DC-9 samt andre "lavvingete" fly.

--Kjøretøyet blir enmanns operert samt at ny moderne teknologi vil bli introdusert.

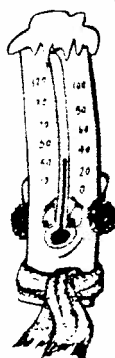
--En slags "robotarm" kalt "maipulator" vil bli styrt av en "master slåve" arm fra førerplass. Via en TV monitor vil operatøren kunne "se" haleflata om denne er tilfredstillende aviset -samt at vaska ligger på.

--Det vil også bli mulig og DE-ice ved hjelp av "luft" på dette kjøretøyet.

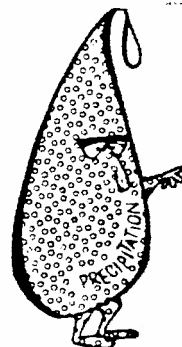
--I utviklingen av dette kjøretøyet vil operatørene bli trukket inn for få med flest mulig argumenter.

Med dette i hodet takket vi WIİK for hans deling av informasjon med oss.

---INFO/mia.



NEAR FREEZING TEMPERATURE



VISIBLE PRECIPITATION



CALL FOR GLYCOL

Staranger & Aftenblad

Nei til Spantax

Herr redaktør.

Aftenbladet hadde i sommar ein reportasje om det spanske charterselskapet Spantax. Spantax vert leiga av to norske reiseoperatørar, Stjernereiser og Vingreiser, for å fly norske turistar til Palma de Mallorca.

Eg tok meg som snarast ein tur med Spantax til Mallorca. Makan til charterselskap har eg aldri sett. Og eg har sett nokre av dei etter kvart. I flyet som tok ca. 250 personar, vart me nærmast stua som kveg. Det var helst ikkje plass til beina som ein ikkje visste kvar ein skulle gjera av.

Flyet som var av typen DC-8, var av eldre årgang og verka temmeleg nedslæte. Normalt tek eit DC-8 frå 150-200 personar.

Det verste var at flyseta ikkje var skikkeleg festa til golvet. Det er greitt nok at slikt noko har vorte godteke av spanske styresmakter, men godtek norske luftfartsmyndigheter dette?

Eg meiner luftfartsmyndighetene bør ta ein aldri så liten titt på Spantax. I alle fall reiser eg aldri meir med dette selskapet til Palma eller andre stader. Då er det betre å betala meir, ta vanleg rutefly og kjenna seg trygg.

Bryne, 4. september 1982.

Andreas Nesheim

HARRU HØRTEN FØR SERRU.....

- Har du hørt om mannen som ville bli Janne Carlzon?
- Er det en film?
- Det gjeller Carlzon med Z. Flyg-Janne.SAS.
- Hvem ville være som han,sa du?
- En av kompisenene.Veldig mange vil bli som Janne.Først rydda han opp i Nymann & Schultz-elendigheten, så satte han f art i Linjeflyg, nå kjører han SAS så det lukter svidd.
- Det virker ikke som det er noe feil i og ha han som ideal.
- Det er akkurat hva kompisen mente. Han beundret allt som Janne gjorde lavprissatsing,desentralisering av alle beslutninger,markedsføringen,evnen til og gjøre penger på alle også små servicetilbud og så videre...
- Sånne folk behøver vi,kompisen din skal være fornøyd med og ha et slikt ideal.Hvordan gikk det for han ?
- I starten gikk det bra.Han "Catcha" hele lavpriside'en og satte igang. Slo ut alle i sin bransje,skit-enkelt altså. Han desentraliserte beslutningene,gikk inn i Venstre og forsøkte til og med og ta betalt for inngående samtaler til bedriften.
- Virker smart, nesten som gutta på skift 3 asså, kipt asså.
- Serru gutten er begava.Feilen er at han gikk for langt, så som Ringqvist veit du, en av kompissa til Janne serru.
- På hvilket måte gikk den for langt?
- Han beudret ikke Janne som sjefstype serru bare,men ville lignen som menneske også.Han ville bli eksakt som Janne,hår, utseende, rubbel og bit asså.
- Gammla ville alltid se ut som Marian Faithfullllll asså.
- En gang nødlanda han på en åker-han ville kjøre ett eget linjefly liksom serru.
- Gaustå asså.
- Verst av allt ville han gifte seg med ei flyvertinne presis som Janne gjorde lenge før han ramla inn i stolen til Sørtorp.
- Forutseende.
- Du mener Janne?
- Kompisen din.Hvorfor skulle ikke han også få en flyvertinne, bra utdannelse, pene, ømme skapninger,ikke redde for og fly, jeg mener i overført betydning.
- Feilen var at kompisen drømte han var Janne.

- Det er ikke noe feil og drømme. vi behøver og drømme. Noe og se fram imot, se opp til.
- Klart,men når man våkner skal man vite at man har drømt.Feilen med kompisen var at han drømte at han var Janne C selv, og at han akkurat hadde fridd til den peneste SAS vertinna, Deres lepper møttes med et Diff press på 7psi.
- Over (P)polen.
- Det finns verre plass.
- Kompisen holdt vertinna i sine armer stinhardt du skjønner han hadde trenaa bodybuilding akkurat som Janne.
- Jøkkeno om man drømmer.
- SERRU han drømte IKKE. Da det klarna forn holdten sjefs(stewarden) i TTC i et perfekt strupegrep.
- Dø- assen var hu?
- Det var en mann, svensk til og med, hadde til og med vært judomester og smedsøn.Han knuste Gallyen ombord med kompisen.
- Dø en sånn sak ville ikke gå på serru.
- Janne?
- Nei..
- Kompisen serru.

ARKISTEN



"NOE MÅ MAN TRO PÅ"

Sier sjefen for SAS Traffic Service Division, hr Jan Lapidoth, i et stort anlagt intervju i "NYE SAS" No 4 1982.

Temaet er selvfølgelig servicen i Det Nye SAS - og spørsmålet om 16 millioner kroners satsing på forbedret service-utdannelse virkelig "betalte seg" ?

"Ingen vet svaret", sier hr Lapidoth, "men noe må man jo tro på" !

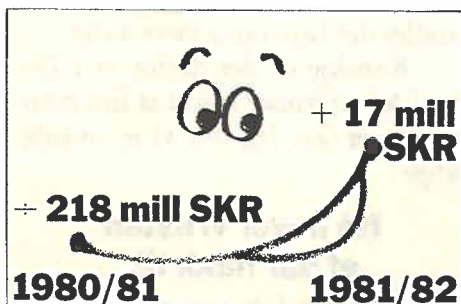
For ansatte innen teknisk avdeling høres slike uttalelser ut som den lifligste musikk - vi har jo alltid hevdet at mens vår ofte sårt tiltrengte utdannelse alltid kunne kostnadsberegnes nøyaktig i kroner og ører - vil resultatene i form av øket flysikkerhet, punktlighet, ekstern "image" m.v. - være komplett umulig å kalkulere.

Vi deler SAS Service Division's oppfatning om at det er summen av alle detaljer - helheten - som må utgjøre begrepet SAS SERVICE !

Kunne vi bare få ledelsen innen Technical Division til å tenke i slike baner - ville kanskje den uro og usikkerhet som nå har bredt seg som ringer i vannet, forta seg, og tingenes tilstand bringes "back to normal".

Man forventer vel ikke at folk, som i følge ledelsen nærmest er overflødig og en belastning for SAS' økonomiske resultat, skal trå til og til enhver tid gjøre sitt aller, aller beste for selskap og passasjerer ?

S.Hansen



SAS - NYE SKRITT MOT LYKKEN

Med virkning fra 1.oktober planlegger SAS å innføre intern debitering av alle service-forsendelser som f.eks flyreservedeler og utstyr. Minsteprisen pr. forsendelse vil bli SKR 100,- tilsvarende NKR ca 112,-, uavhengig av prioritet.

Til sammenligning kan nevnes at full flyfraktpris for en pakke på f.eks 5 kg for strekningen Oslo - Evenes, beløper seg til NKR 62,20, mens tekn.

avd. blir belastet for kr.II2,-, selv om vi benytter laveste prioritet (S II).

Hensikten med å innføre slike ordninger synes for undertegnede ganske meningsløs - selvfølgelig medfører denne ordning en kraftig resultatforbedring for fraktsiden - og en tilsvarende forverring for brukerne (i dette tilfelle teknisk avdeling), som er store brukere av frakttjenester, især småpakker.

Er det nærliggende å tenke seg at man i kjølvannet av en slik resultatforverring, kan forvente ytterligere krav om nedskjæringer og innsparinger innen teknisk avdeling ?

Det merarbeid en slik intern "debiting control" vil medføre - vil uten tvil kreve økte bemanningsressurser ved det aktuelle avregningskontor i CPH - men det er vel kanskje en del av selskapets nye strategi ?

Dere har min dypeste beundring.

S.Hansen



DC-9 GANGTID UTØKET TIL 18000TMR.

Dette faktum medførte at INFO bad om en audiens hos sjefen for TK -og anns- varlig innstans- for utøkelsen av gangtiden for DC-9. Som svar på våre spørsmål sa Gudmundsen bl.a.

--Årsaken til utvidelse av gangtid er en kostnadsreduksjon. Idag er SAS maintenance ca. 20% dyrere enn andre Europeiske selskaper operer med. Det er da et yttrykt ønske om og legge seg i nærheten av gjennomsnittet.

--Man har derfor fått lov til -etter for- utgående diskusjoner og på statistisk grunnlag- lov av Luftfartsverket og øke gangtid for D-sjekk til 7år eller 18000 timer avhengig av hva som nås først.

--IV-sjekken skal tas etter 48mnd. eller 10000timer.

--C-sjekken er øket fra 1600 til 1800timer.

--A-sjekken vil man foreløpig ikke røre - da en utøkelse her vil medføre at man overskrider 25 manntimer som er satt til det som man makter og gjennomføre i løpet av en nattstopp.

--Videre har vi hatt en representant fra Douglas her ved basen. Han har i samarbeide med TK gått igjennom Maintenance Requirement og kortunderlaget for D-sjekk samt IV-sjekk.

Han har nu kommet med en rapport som sier at SAS har "goldplated airplanes".

Man har derfor sett det som nødvendig -ikostnadsbesparende retning- og gå igjennom allt dette arbeidsunderlaget for og fjerne allt som ikke har direkte referanse til Maintenance Requirement.

--I fremtiden skal det bli mye vanskeligere få laget nye operasjonskort som følge av krav fra kontrollører etc.....

--Denne representanten har også vært i CPH og de -som annsvarlig base for Light Maintenance og MPC -MSC underlag- gå igjennom dette på samme måte som i OSL for og ta vekk det som ikke har krav i M/req.

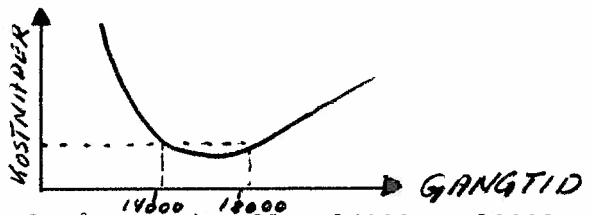
--Utøkelsen av gangtiden skal ikke medføre noen merbelastning eller overføring av rutine /gangtidsarbeider til Light Main. Man har fått en generell utvidelse - etter gjennomgang av alle M/Req ITEMS- av alle komponenter og ITEMS. Disse vil derfor følge den generelle utvidelsen av flyets gangtid.

Isteden vil det akkumuleres en del snag som skyves til D-sjekk og dermed skal denne egentlig bli tyngre.

--Imidlertid vil det forfalle en del TO's i Light Maintenance som før lå til D-sjekk / IV-sjekk.

--United Airlines har -for en tid tilbake gjort en kalkyle på heavy maintenance med

det for øye og finne ut hva som vil lønne seg og utøke gangtiden til. Det viser seg at grafisk fremstilt så vil kostnadene som funksjon av gangtiden se slik ut :



Altså ser vi mellom 14000 og 18000 timer ligger lønnsomheten.

En utøkelse utover 18000 timer er derfor ikke noen aktuell poletikk for SAS.

-KAN SAS TENKE SEG OG GÅ OVER TIL ET VEDLIKEHOLDSSYSTEM DER DELER AV FLYET TAS I SÅKALTE PAKKER ?

--Dette har vært diskutert og det er selskaper som operer slik bl.a. LIN.LIN har bl.a. problemer med og få flyene ferdig til morgentrafikken som følge av dette. Forøvrig er dette ikke aktuelt i SAS da dette ikke passer i selskapet.

-HVORDAN SER ARBEIDSBELASTNINGEN UT FREMFOR ?

--Det forberedes nå -for utførelse i Light Maintenance- to store TO's. Dette skal være utført innen 1.4-83 på 41 EuroClasse fly.

Man skal modifisere fremre høyre skott i cabnen mot gally 2.

Videre skal man innstallere to vogntralle garager i bakre del av cabin. Allt skal skje i løpet av nattstopp.

--Videre er det gode muligheter for at vi skal utføre tre D-sekker for Turkish Airlines. Tre stykker er der nede for øyeblikket for og gjøre en forbesiktning.

--Inklusive bakverksteder representerer dette ca. 18000 arbeidstimer. I tillegg til dette skal man skifte "T-cap" i main tankene. Her må man demontere "Webb'en" og ta ut stringers i bunnen av tanken for og få denne ut. Dette alene er 3000timer per fly.

--Planen er at disse skal begynne og komme i NOV iår hvilket passer utmerket iden situasjon vi er med dokka for øyeblikket.

--I tillegg til dette ligger vi inne med annbud på C-130-ORION samt en del arbeider på F-5.

--På F-5 skal man bytte ut deler av et kropps spant som fremre vinge-

bjelke er festet til. For og komme til her, må vingen tas av og fremre del av luftinntakene demonteres.

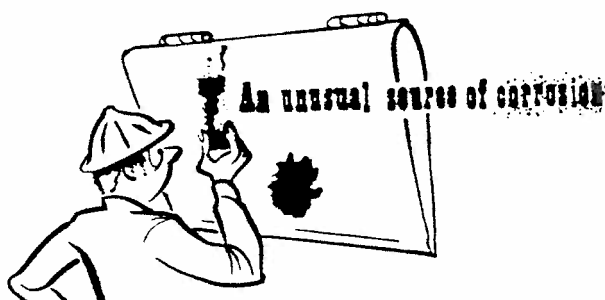
--Store kabelbunter må kuttes og spleises etter utført TO.

--Det skal dessuten utføres en del modifikasjoner på avionikk utstyr ombord.

--For og få inn ORION og HERKULES må dokk 1 bygges om en del.

--INFO takket for orienteringen og lovet at vi ved en senere anledning skal komme tilbake med ytterligere temaer av kanskje mer kontroversiell art ???

-----INFO.



Another operator notes that a flashlight is a handy tool, particularly in dark places, but not always. Sometimes it can be a damaging weapon.

TILBUD OM REISEFORSIKRING FOR PRIFO-MEDLEMMER.

Fra Forenede Forsikring har det kommet følgende tilbud til PRIFO-medlemmer:
Reiseulykkesforsikring, forsikrings sum ved død kr. 100.000,-, forsikrings sum ved 100% varig invaliditet kr. 100.000.-
Reisesyke, kr. 100.000,- utgifter til hjemtransport dekkes utover forsikrings summen uten beløpsbegrensing.
Reiseansvar, kr. 1.000.000,-
Reisegods, kr. 7000,- Forsikringen tegnes som en individuell forsikring i Forenede Skadeforsikring etter følgende alternativer:

1. Enkeltperson årspremie kr. 100,-
2. Ektepar årspremie kr. 150,-
3. Ektepar m/barn u/20 år kr. 200,-
4. Enslig forsørger m/barn under 20 år årspremie kr. 175,-

Forsikringen gjelder i hele verden, og omfatter kun FRITIDSREISER.



DC-9-80 forts.

om for full automatisk landing, vil man forsøke og sertifisere flyene for category 3. Disse ombygginger er ventet og være ferdig i løpet av våren -82. Swissair vil da i selv-sertifiseringsprogram over seks måneder forsøke og teste dette og dermed sertifisere selv for category 3. Austrian Airlines som også har -80 og er ellers likt utstyrt vil følge samme linje.

I USA forlanger ikke FAA HUD som en del av forutsetningene for sertifisering i category 3 som er forutsagt ved autopilot failure og manuell overtagelse. Piloten kan da bestemme enten han vil fullføre landingen manuelt med synbare utvendige parametre eller fly en manuell go-around.

Et hjelpemiddel som kan fortelle pilot muligheten av landing er tre synlige lys i senterlinjen på runwayen. Dette er ca 90 meter sikt. Svetsiske myndigheter vil muligens forlange operativ HUD som en integrert del av category 3 systemet.

Spørsmål vi må få lov og stille er:

- Hva vil SAS gjøre ?
 - Hva vil myndighetene forlange ved Category 2 respektive 3 flyvning ?
 - Vi som skal vedlikeholde dette teknologiske spranget -hvor står vi ?
- Swissair flyr allerede på FBU med HUD i sine -51.

mia

DET ER IKKE BARE RYKTE....

Overhaling av DC-9 er utvidet til 18000 timer eller syv år... eller når de detter ifra hverandre, avhengig av hva som nås først...

A-Check på DC-9 er øket til 150 timer.

Dokka er uten arbeide i 82/83.

VI ber selskapet gjøre allt for og ikke gjøre forsøk på permitteringer.

BRAATHEN konkurrerer med SAS om ORION og C-130

De må leie hangar av Forsvaret og 20 mann ifra England.

Hvor er politikerene.....?

SAS prøver og få en del "platearbeider på forsvarets F-3.

DC-9 skal fases ut mot "ny" flytype i 88.

DC-9-80 er kun aktuelt dersom den utstyres med instrumentering som dagens SAS DC-9.

Forstå det den som kan.....

For og greie denne utfasingen må SAS frem imot 88 avsette ca. 600 mil.S.Kr. gjennomsn. pr.år.

Ombyggingen av A-300 skjer kun for og få de solgt.....

Når skal De ansvarlige få sin DOM...

SAS skal nedlegge trafikken på KRS. Dog som følge av trafikkpolitiske årsaker opereres KRS med DC-9 to ganger pr. dag.

BUSY-BEE skal overta med F-27 på SAS konsesjon, trafikken over GOT/CPH...KRS.

BUSY-BEE må ansette fem piloter for og greie denne omstrukturering.

Det forekommer som sannsynlig at denne rute må opereres med en F-27 som er malt i SAS-logo.

Er det for og spare pilot-lønn/teknikere samt resten av CREW at dette initisieres.....?

I samme momang skal vi erindre at SAS i Danmark skal kun operere tre stasjoner mens Maersk skal fly på de øvrige SAS konsesjoner.

Finnes det en sammenheng.....

Hvem skal fly N- Norge med pilot-sjekk?

Av rute-politiske årsaker er SAS kommet til at TEL-AVIV ruta ikke kan nedlegges p.gr.a. at Sterling har søkt om samme.

Det er idag et utvalg igang med og se på rutestrukturen syd/nord-Norge.

Et vinnertips vil bli SAS til to hoved destinasjoner i N-Norge og Widerø som matebuss operatør.

GEN kommer til og trenge to FLYTEK samt en bakkeutstyrmek i nær fremtid.

SWISSAIR vil til høsten trafikere FBU med -80.

NFO kommer til og nekte enhver befatning med dette flyet før "myndighetene" enten i SU eller i N utsteder personlige kompetansebevis.

Hvem betaler lønna til STK.....

Hvem skal kontrollere SAS.....

FÅR DEM FRIBILLETTER.....

HARRU hørt om bukken som passer havresekken.....

Passasjerene har krav på et utenfor økonomien ansvarlig organ som passer på Deres LIV ...

HAR VI VIRKELIG LOV TIL OG AKSEPTERE AT DE I SAMFUNNET TERO TEKNOLOGISKE KREFTER GAMBLER MED TRAFIKKANTENENS SIKKERHET::::: JEG MENER NEI.....

HA

PM - LIGHT MAINTENANCE

SAS har som ledd i sine bestrebelser etter å gjenvinne lønnsomheten sett over sine divisjoner - hvor Light Maintenance er kommet i fokus. I denne forbindelse vil Norsk Flytekniker Organisasjon få gi uttrykk for følgende:

Flyvedlikehold består generelt av tidsbestemte ettersyn, oppdelt i Light- og Heavy Maintenance. SAS opererer etter et Light Maintenance-system hvor flyteknikeren "i kraft av sine offentlige sertifikater utgjør et av grunnelementene i den sivile luftfarts sikkerhetssystem" (ref brev av 15DES 1980 fra Samferd. dep). Det skal utføres en teknisk inspeksjon av alle fly før hver avgang med påfølgende utstedelse av vedlikeholdsattest (Maintenance Release). I henhold til ICAO's Annex 6 kan slik vedlikeholdsattest kun utstedes av personell som er kvalifisert under ICAO Annex 1 (offentlig autoriserte flyteknikere).

I tillegg til arbeid under Maintenance Requirements er flyteknikerne bl.a tillagt følgende ansvars- og arbeidsoppgaver:

- Feilsøking og utbedring (Non-Routine Work)
- Ground Handling og Serviceing, som bl.a består av:
 - Brannberedskap og sikkerhetsrutiner
 - Kommunikasjon bakke - cockpit
 - Innvinking, parkering og sending av fly
 - Tauing og Push-back
 - Tanking (A/C Fueling)
 - Vann- og toalettsserviceing
 - Innvendig rengjøring
 - Avising av fly
 - Oppvarming og kjøling av fly
 - Montering og demontering av sykebærer
- Oppfølging av flyreservedeler og verktøy
- Kvalitetskontroll av oljeselskaperens utstyr og flydrivstoff
- Administrative rutiner og rapporteringssystemer
- Vedlikehold og ettersyn av stasjonens bakke-, laste- og losseutstyr m.m

Overnevnte oppgaver blir i dag belastet "Light Maintenance".

Som følge av endringer i hovedettersynsintervallene (Heavy Maintenance) blir Light Maintenance på base i tillegg også belastet med en økende mengde gangtidsbestemte arbeider, modifikasjoner og tester.

For å senke kostnadene innen Light Maintenance vil SAS endre gjeldende Maintenance Requirements ved å fjerne Maintenance Preflight Check (MPC) foran hver avgang.

Selskapet har videre gjennom sitt forslag til Technical Training Guide (TTG) tatt sikte på å erstatte de offentlige flyteknikersertifikater med interne autorisasjonsbevis.

Maintenance Release foran hver avgang

I henhold til MOM 7.4.1 er vedlikeholdsattest (Maintenance Release) bl.a en erklæring om at "alle rapporterte og observerte uregelmessigheter er blitt gitt en grundig teknisk vurdering og flyets tekniske tilstand er i samsvar med gjeldende forskrifter og SAS' policy".

I likhet med Skandinavisk Transportarb. Federations resolusjon av 15OKT 1978 - er det NFO's faste overbevisning at ved å fjerne Maintenance Release foran hver avgang reduseres den sikkerhetsmessige standard. Kun en kombinasjon av flygerens operasjonelle- og flyteknikerens tekniske utdanning og kompetanse kan fortsatt sikre en hurtig og korrekt vurdering av flyets tilstand, og derved opprettholde den tekniske standard. Et slikt samarbeid mellom flyger og flytekniker er også den beste forutsetning for å kunne operere med den punktlighet som mer og mer vil bli en konkurransemessig nødvendighet innen luftfarten.

For å kunne opprettholde dagens rutestruktur vil flyteknikerne - ved en eventuell fjerning av MPC - måtte erstattes mann for mann med mindre kvalifisert personell, ettersom MPC i dag kun utgjør en liten del av flyteknikerens samlede ansvars- og arbeidsområde. Den store fleksibiliteten som i dag kjennetegner Light Maintenance vil gå tapt ved en slik omstrukturering. Uten autoriserte flyteknikere på den enkelte stasjon vil det ikke kunne utføres noen form for inngrep i flysystemene - uten at nødvendig personell blir tilkalt fra nærmeste base.

Technical Training Guide (TTG) og interne autorisasjonsbevis

Tankene som reflekteres i forslaget til TTG kan etter vårt syn ikke være basert på økonomiske funderinger - selskapets motiver synes derfor utenforliggende. Dette er en gammel sak som fra bedriftens side har vært fremmet med jevne mellomrom. Filosofien med å dele opp sertifikatkompetansen til flere personalkategorier vil resultere i økte ressurskrav og mindre fleksibilitet innen Light Maintenance-organisasjonen. En slik oppdeling vil dessuten medføre økte kostnader til såvel kontroll- som administrative rutiner.

Den utførende kontroll med luftdyktigheten har til nå vært utført av personell med personlige sertifikater utstedt av luftfartsmyndighetene, og hvor LV har adgangskontroll for den enkeltes kvalifikasjonsnivå.

Ved overgang til firmaautorisasjon vil denne offentlige kontroll overlates bedriften.

Dette system medfører en klar sammenblanding av næringsinteresser og offentlig kontrollbehov (conflicts of interest) som er uforenlig med kravet til forsvarlig sikkerhet i luften.

Foreningens motforestillinger bekreftes av: Committee on Government Operations sixteenth report to the 96th Congress "A THOROUGH CRITIQUE OF CERTIFICATION OF TRANSPORT CATEGORY AIRCRAFT BY THE FEDERAL AVIATION ADMINISTRATION" (House Report No 96-924 07MAY 1980).

Denne rapporten redegjør bl.a for svakhetene ved de amerikanske vedlikeholdssystemer og innvirkningen på flysikkerheten - og kapitler som f.eks MORE ACCOUNTABILITY IS NEEDED TO MINIMIZE DANGERS FROM CONFLICTS OF INTEREST (page 31), DEFERRED MAINTENANCE AND WEAK QUALITY DEPARTMENTS (page 45) og EXAMPLES OF ABUSES ALLOWED BY LOOP-HOLES IN THE REQUIREMENTS (page 63) kan kun styrke vår overbevisning om at det eksisterende system som anvendes i SAS i dag er det beste og billigste som kan brukes for å opprettholde nåværende sikkerhetsnivå.

Innen luftfart er det som kjent ingen margin for mekanikerfeil, og selv om teknisk sikkerhet er et resultat av et gjennomorganisert vedlikeholdssystem,

må vi ikke glemme at det personlige ansvar er drivkraften bak den høye etiske og fagmessige standard som her er en absolutt nødvendighet.

I PM av 30JUN 1982 redegjør STODT for sin oppfatning av Maintenance Release problematikken. NFO kan ikke si seg enig i hverken spørsmålsstillingen eller konklusjonene. Vi mener altså at "nødvendig modernisering" nødvendigvis ikke må være ensbetydende med en fjerning av f.eks MPC.

Før å oppnå den ønskede effektivisering innen Light Maintenance vil NFO derimot foreslå følgende:

- Økt effektivisering kan oppnås ved å overføre oppgaver f.eks. til linjestasjonene: utbedring av Remaining Items, datainnlesning og gangtidsbestemte mindre arbeider m.v.
- Økt salg av Light Maintenance
- Omorganisering av arbeidsunderlag innen Light Maintenance (arbeidskort kontra MAI)
- Smidigere planlegging av vedlikeholdsarbeid og sjekker (debriefing og forberedende arbeid før fly kommer inn)
- Forenkling og effektivisering av RELS-systemet
- Rasjonalisering av skole- og utdanningssystemet (overføring av grunnutdanning til det offentlige skoleverk)
- Gjennomgang og oppdatering av eksisterende Handling Agreements - spesielt i forbindelse med sub-charters !

Avslutningsvis vil NFO få gi uttrykk for at selskapet bør ta sine samarbeidsformer opp til ny vurdering. Et nærmere samarbeid med arbeidstakerorganisasjonene i spørsmål om planlegging og gjennomføring av vedlikeholdsarbeid - vil etter vår oppfatning fremme personlig ansvarsfølelse, gi økt motivering og høyere innsats, elementer som er avgjørende for det fremtidsrettede og dynamiske sluttprodukt - nemlig et effektivt, rimelig og fleksibelt vedlikeholdssystem innen SAS.

Vi våger derfor den påstanden at en opprettholdelse av vårt nåværende vedlikeholdssystem er en forutsetning for den høye tekniske standard og effektivitet som fortsatt bør være selskapets varemerke (!) .

NORSK FLYTEKNIKER ORGANISASJON

ARE YOU A MEMBER

OF NFO?

MEDLEMSKAP I 

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:

.....

Husk stoff til INFO
senest 1 Desember.

