



MEMBER OF
AIRCRAFT ENGINEERS INTERNATIONAL

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

MEMBERSBLAD

FOR norsk flytekniker organisasjon

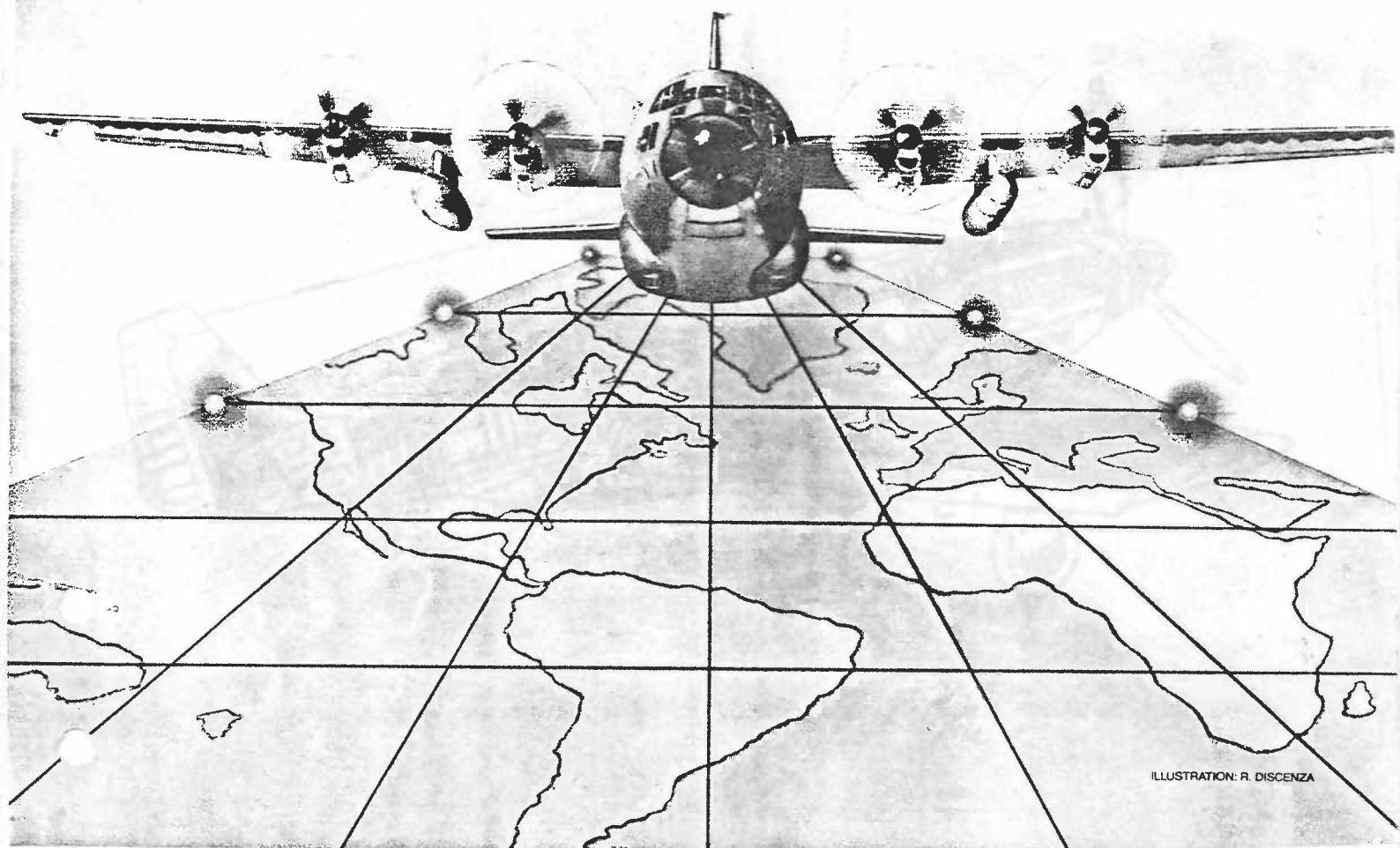


ILLUSTRATION: R. DISCENZA

GOOD JUL

nummer 4-82

INFOMedlemsblad For
Norsk Flytekniker Organisasjon

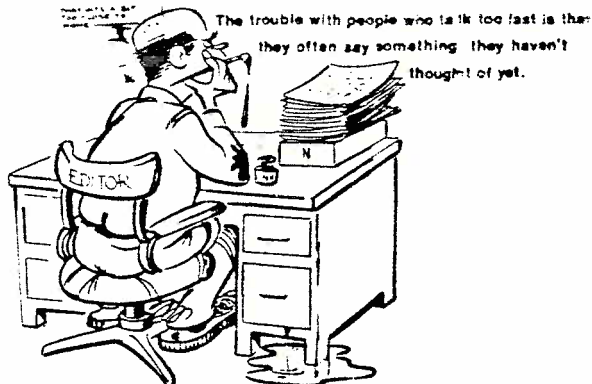
Utkommer 4 ganger pr. år.

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: John Giæver, PRIFO,
Telef. (02)133669Nestformann: J. Langebrø,
Braathens SAFE, Sola,
Telef. (04)651586Sekretær: E. Throndsen, SAS
Telef. (03)812010Kasserer: D. Langeland, FOF,
Telef. (02)539255Styremedl.: E. Førriisdal, SAS,
Telef. (03)840972Styremedl.: K. Paulsen, SAS
Telef. (03)850575Styremedl.: A. Rosenberg,
B. SAFE, Fornebu
Telef. (02)132985

Styremedl.: H. Hansen, FOF,

Styremedl.: S. Pedersen,
Sterling Airways,
Telef. (02)997273Styremedl.: T. Tøsse, Widerøe, Bodø
Telef. (081)24808**KJÆRE LESERE!**

Det å redigere INFO kan til tider være nokså deprimerende. Jeg forsøker å oppfordre dere til å sende stoff, slik at det blir litt variert lesning i hvert nr., men reaksjonene uteblir.

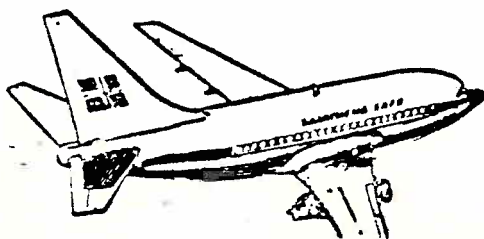
Jeg vet at INFO leses av fler ikke-medlemmer av NFO enn av medlemmer og jeg er sikker på at mange av dere ikke-medlemmer "klør" i fingrene når det gjelder å ta til motmæle overfor enkelte av INFO's artikler. Hvorfor ikke gjøre det da, det er ikke et krav at artikelforfatterne skal være medlem av NFO.

Det står en hver fritt i å komme med innlegg og synspunkter.

Dette nr. er stort sett lik de andre, hovedtyngden av stoff kommer fra NFO avd. SAS, jeg synes dere andre nå burde satse hardt og gjøre 1983 til et INFO-ÅR, sende stoff til hvert nr. det må være mottoet. Og husk frist for innsendelse av stoff, den datoen er nemlig veldig viktig for redigering og trykking av INFO.

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

red.



I N N H O L D

SIDE 3: FORMANN HAR ORDET

SIDE 4: HALVÅRSMØTET SFF/NFO

SIDE 4: DC-10 ULYKKEN PÅ MALAGA

SIDE 5: FLYKJENNING

SIDE 6: KLIPP FRA AFTENPOSTEN OG FLIGHT

SIDE 7: AIC-B 33/82 - 24 OKT

SIDE 8: NYTT FRA NFO-B.SAFE

SIDE 9: ----- "-----

SIDE 9: LØSNING PÅ FLYKJENNING

SIDE10: NYTT FRA NFO-SAS

SIDE11: ----- "-----

SIDE12: ----- "-----

SIDE13: GOD JUL FRA FOF OG WF



FORMANN HAR ORDET!



Den 30. nov. ble det halvårlige møtet mellom SFF og NFO avholdt i Stockholm. På dagsorden sto bl.a. informasjon fra SFF og NFO, DC9-80 utredningen og releas av flymateriel.

Det ble fra NFO's side informert om den go-solw som nettopp var avsluttet i SAS, og hvilke resultater denne aksjonen hadde gitt, og hvilke erfaringer man hadde fått.

Fra SFF's side ble det informert om de tiltak Svensk Transport (LO) har satt igang for å splitte SFF. Frem til møtets dato viste det seg at SFF hadde tjent på denne aksjonen, og i skrivende stund har den gitt SFF 30 nye medlemmer. Aksjonen har altså slått i negativ retning for Transport. At et LO-forbund får penger til å drive en slik kampanje virker jo uhørt, men det er tydelig at de føler seg presset av SFF.

Når det gjaldt problematikken med DC9-8I så viser det seg at det ikke har skjedd noe særlig nytt. Det siste vi vet er at det vil bli kjørt diff-kurs ved OSLTH, hvilke kompetansebevis som gis ved bestått kurs er vel ikke helt klarlagt.

Når det gjaldt MRL-gruppen og dens videre arbeid, så var det til møtet ikke kjent noen ny dato for møte i denne gruppen. Det ble fra begge parter uttalt at man her måtte stå sammen og kjempe felles sak.

Videre ble problemet med den økende utførelse av RLC på store fly diskutert. Det viser seg at det nå utføres stadig fler RLC enn tidligere, dette gjelder spesielt charter fly som går ut fra Sverige. På enkelte turer har det forekommet opptil - 3 - tre RLC etter hverandre, selv med anm. har det vært foretatt RLC. Det ble vedtatt at SFF skulle ta saken opp med myndighetene.

Neste møtet vil bli holdt i Oslo våren -83.

Spantax-ulykken i Malaga:

Trolig brudd på flyver-rutinene

HALFDAN WIIG

Punkttert nesehjul og påfølgende svikt i rutinene for å avbryte avgangen fra rullebanen, var trolig årsaken til den alvorlige flyulykken utenfor Malaga i Spania i september. Dette fremgår av den foreløbige rapporten fra den spanske flyhavarikommisjonen. 55 personer omkom og 50 ble hardt skadet da et Spantax DC-10-fly rutsjet utfor rullebanen, traff en lastebil og eksploderte.

I rapporten heter det at det ikke er funnet feil ved selve flyet, men at rester etter det ene nesehjulet ble funnet på rullebanen. Computeren som både registrerte flyets tekniske tilstand og flyvernes handlemåte, viser at kapteinen bremsset med flyet

lenge etter at man hadde nådd den såkalte V 1-hastighet, en kritisk grense hvor det ikke er chance til å få stoppet på den gjenværende del av rullebanen. Ifølge rutinene skal man da ikke avbryte avgangen.

I forbindelse med granskningsrapporten har produsenten av DC-10, McDonell Douglas, oppfordret flyselskapene til å sjekke flyenes understell og å gjennomgå avgangsrutinene med sikte på å finne eventuelle svakheter.

Det må understrekes at dette ikke er et krav som er pålagt flyselskapene, sier informasjonssjef Bjørn Bjørnhovde i SAS til Aftenposten. Alle flyulykker fører imidlertid til at vi sjekker rutinene for å se om det er noe vi kan lære. Det er en helt vanlig instruks at man ikke kan avbryte avgangen når den kritiske hastighetsgrensen er nådd, sier han.

SAS har idag fem DC-10. Sjekkingen og undersøkelsene har til nå ikke vist noen svakheter

Engineers say Malaga is "totally unsafe"

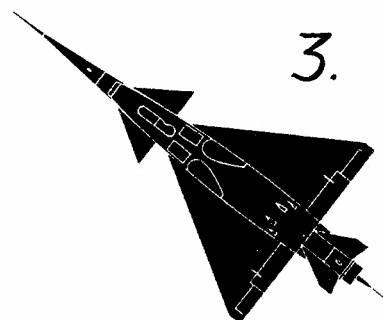
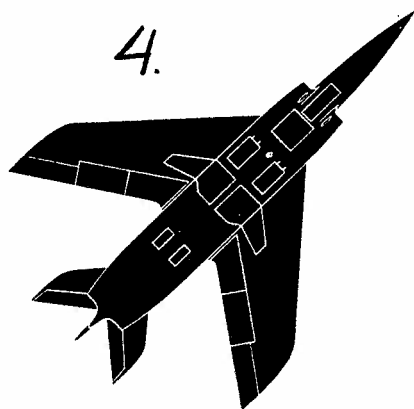
The Spantax DC-10 which crashed at Malaga on September 13, was not checked out by a licensed aircraft maintenance engineer before take-off, according to the Licensed Aircraft Engineers' meeting at Lisbon (ITF, International Transport Workers Federation, 133 Great Suffolk Street, London SE1 1PD; tel 01-403 2733). The following resolution has been agreed: "The ITF Licensed Aircraft Maintenance Engineers, having been informed by the Spanish delegation that Malaga Airport is a non-maintenance airport, condemns such practices as being totally unsafe and resolves that, on receipt of detailed information on the circumstances from the ITF's Spanish aviation affiliate, the ITF secretariat shall protest in the strongest possible terms to the Spanish civil aviation authorities".

"The ITF also believes that the US Federal Aviation Administration plan to introduce "safety regulation by objective" would have the effect of permitting airlines to set their own individual safety standards. This could lead, ITF says, "to maintenance and overhaul work being carried out by employees other than by licensed engineers".

The meeting has also noted that licensed aircraft mechanics acting on behalf of government authorities and at the same time employed by the airline concerned "results in safety problems which are becoming increasingly unacceptable". The ITF feels obliged, it says, "to bring this matter to public attention".

It does not want the responsibility for "any measures taken by airlines for commercial reasons and adversely affecting passenger safety".

FLY - KJENNING!



løsning på side 9.

Share your Experience

Skjerpet kontroll av DC-10

Av MORTEN AASBØ

SAS vil nå innskjerpe prosedyren i forbindelse med avgang for sine DC-10 fly. Det er flytypens produsent som anbefaler denne innskjerpningen etter DC-10 ulykken i Malaga tidligere i høst.

Informasjonssjef Bjørn Bjørhovde i SAS understreker at selskapet alltid ser over sine prosedyrer og praksis i forbindelse med flyhavari andre steder.

— Vi vil nå gå igjennom den spanske havarirapporten for på nytt å vurdere vår

prosedyre i forbindelse med avgang. Samtidig vil vi gå igjennom kontrollprosedyren for flyenes dekk.

Den foreløpige havarirapporten etter Spantax-ulykken i Malaga tyder på at et defekt neshjul, sammen med menneskelig feil, var

ulykkesårsaken. Vibrasjoner fra det ødelagte neshjulet førte til at flykapteinen avbrøt take-off-operasjonen.

Dette førte til at DC-10 flyet kjørte ut av rullebanen og kolliderte med flere biler, før det kom i brann. 50 mennesker omkom i ulykken.

Boeing examines 737 corrosion

NEW DELHI

Indian Airlines and other carriers have reported a new series of corrosion problems with early Boeing 737-200s, reports Chris Kjelgaard from New Delhi. Operators of early 737-200s are now finding cracks caused by corrosion in the stress areas around the bottoms of the rear pressure bulkheads.

This is seen as a separate problem to the belly-panel corrosion which is thought to have contributed to the August 22, 1981 crash in Taiwan of an early model 737-200 belonging to Far Eastern Air Transport, in which all 110 occupants died. According to a Boeing spokesman, the original 737 belly-corrosion alert prompted a manufacturer's Service Bulletin dated December 4, 1981, and FAA Airworthiness Directive dated January 9 covering aircraft Nos 1-418.

Intensive inspections carried out by Indian Airlines after the Taiwan crash also revealed severe corrosion in the pressure bulkhead separating the air-conditioning bay from the forward cargo bay. This corrosion would not have been found by normal inspection procedure—it came to light only upon complete removal of the belly panels and intensive investigations of the bottom of the aircraft.

But the new problem came

to Boeing's attention only recently. Boeing mailed an interim structural advisory notice to 737 operators on October 12. Indian Airlines had not yet received this advisory when, on October 18, 737 VT-EAJ suffered a total depressurisation of the passenger cabin while flying from Bombay to Goa. The crew made a safe emergency descent and landing.

This depressurisation was found to be caused by a U-shaped crack at the web joint of the rear pressure bulkhead and the supporting frame beneath, at body station 1016. Indian Airlines has since found a similar crack in 737 VT-ECQ. The cracks have so far also been found in six other aircraft belonging to two other airlines. The area where the cracks have occurred is not inspectable during routine maintenance operations, say Indian Airlines engineers. The cause of the corrosion has been breakage of a 1/4 in diameter drainage hole at the base of the bulkhead. Once the crack begins, pressurised air from the cabin tends to enlarge it.

Indian Airlines says that the hole is given only a cursory mention in the 737 maintenance manual, and no inspection procedures are recommended there. Boeing now recommends enlarging the hole's diameter to 3/8 in and modifying the levelling and sealing procedures.

Indian Airlines has now also found a 737 skin-bonding delamination problem in an early aircraft. This is again corrosion-related, caused by water forcing its way in between the two 0.035 in bonded sheets forming the outer skin of the aircraft. Later 737s did not have the problem, because their skins are formed over single 0.06 in sheets. The airline says that it has also experienced bonding delamination problems with Airbus A300s throughout its operating history with the type.



TEL: OSLO (02) 33 38 90
TELEGRAMADRESSER:
AFTN - ENCAVASI
KOMM - CIVILAIR OSLO
TELEX 71032

NORGE
LUFTFARTSVERKET
INFORMASJONSTJENESTEN FOR LUFTFARTEN
POSTBOKS 8124, DEP, OSLO 1

AIC
B 33/82
24 OKT

**B 33 FLYTELEFONISTCERTIFIKAT FOR FLYTEKNIKERE I TILKNYTNING TIL
FLYTEKNIKERSERTIFIKAT TYPE I OG TYPE II.**

1 Flytelefonistsertifikat for flyteknikere

- 1.1 Luftfartsverket har 22.9.82 fastsatt forskrift om flytelefonistsertifikat for flyteknikere med 1.1.83 som ikrafttredelsesdato.
- 1.2 Forskriften bilagt teoripensum og krav til praktisk utdanning blir kunngjort i BSL C 7-13.
- 1.3 Flytelefonistsertifikat for flyteknikere vil ikke bli utstedt som eget dokument, men registrert med eget nummer som blir påført flyteknikersertifikatet.

2 Flyteknikersertifikat type I og type II

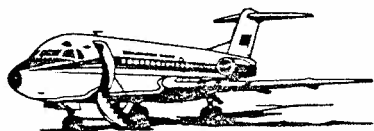
- 2.1 Flyteknikersertifikat type I og type II vil bli tatt i bruk fra 1.1.83. De hittil benyttede flymekanikersertifikatene vil etterhvert utgå etter nedenstående bestemmelser. BSL C 7 Flytekniske sertifikater vil bli revidert.
- 2.2 Flyteknikere som ønsker å fornye eller utvide sine sertifikater etter 1.1.83 må i tillegg til sertifikatet og den vanlige dokumentasjon sende Luftfartsverket:
 - 2 fotografier (3 x 4 cm)samt for de som ønsker flytelefonistsertifikat for flyteknikere,
 - bevis for gjennomgått utdanning og beståtte prøver i samsvar med BSL C 7-13.
- 2.3 Ved utstedelse av nytt flyteknikersertifikat vil gammelt sertifikat bli ugyldiggjort og tilbakesendt sertifikatnehaveren.
- 2.4 Innehaver av flyteknikersertifikat med gyldighet som ligger utenfor en periode på 3 måneder, og som ønsker flytelefonistsertifikat for flyteknikere, kan sende Luftfartsverket sitt sertifikat sammen med bevis for gjennomgått utdanning og beståtte prøver. Flytelefonistsertifikatet vil i slike tilfelle bli stemplet i det eksisterende sertifikatet.

3 Merknad

- 3.1 Flytelefonistsertifikat for flyteknikere gir innehaveren bare rett til å betjene radiostasjon under tjeneste i luftfartøy under opphold på bakken, og må ikke forveksles med flytelefonistsertifikatet, BSL C 5-4.

– Slutt –

BRAATHENS SAFE



Her kommer det noen ord fra oss igjen, dvs. det er fremdeles liv i oss. Noe skjer det som sagt her i vest også fra tid til annen. I løpet av året -82 har arbeidsstokken ved Insp.Avd./Line Service Sola forandret seg mye. Et drøss av nye ansikter er dukket opp etter ferien, en lurte egentlig om en var kommet på rett sted. Endel eldre er forsvunnet slik at mye rutinert folk er erstattet av nytt urutinert folk med de problemer som følger derav. Til sine tider er belastningen på de eldste i meste laget.

Dette har så slått ut igjen på inspeksjonstidene som endel ganger er blitt overskredet.

Snags, T.O.'s og ekstra arbeider er det heller ikke blitt mindre av med en økende alder på flyparken. Derfor har også året -82 heller ikke vært uten innleie av folk fra forskjellige kanter i og utenfor Skandinavia. Det man håper på nå er at man skal beholde de som er ansatt pr. dags dato og noen flere nye nå som det er innført ansettelses stopp og eventuell avgang i H.S. Tiden vil jo vise det, men la oss håpe det beste for alle.

☆

I NFO avd. BR.SAFE er det i løpet av 82 kommet flere nye medlemmer slik at vi pr. idag er 103 i alt. Om det blir noen fler i de nærmeste måneder er vel usikkert, da kursopplegget for -83 vel skal ta seg vesentlig av storebror - 767. En ny instruktør er også ansatt for å ta seg av lærlinger etc. i de nærmeste år, han kommer jo fra våre rekker.

☆ ☆

Det lokale oppgjøret er i havn når dette leses, mer eller mindre vellykket, alt etter hvordan en ser det. Diffrensieringen til fagarb-

eideren er det vondt å få gehør for ser det ut til, så her får en videre vurdere det første sertifikattillegget nøye.

Ellers bar jo oppgjøret noe preg av de mange konkurser etc. som en stadig hører om og leser om hver dag, en skal jo ha en jobb å gå til siden også.

☆ ☆ ☆

Andre spennende ting er også igang igjen, og det er skiftfølgetongen, som inntreffer med jevne mellomrom. Hver gang en har lært skiftet så noenlunde må man få et nytt.

Som alltid i denne bransjen er det behovet for nattarbeid som krever flere netter av de som går dette. Hvor mange netter som er forsvarlig å gå i denne bransjen skulle det vært ønskelig å vite. Får bare håpe at besetning og passasjerer ikke får lide for at en trøtt og utslitt mekaniker gjør sitt livs tabbe etter et langt nattskift.

☆ ☆ ☆ ☆

Ved Insp. Avd. skal det også gjeninnføres skift for å få nok timer, uker og måneder i året for å ta oss av de store inspeksjonene. Det vil basere seg på formiddag - og kveldsskift ca. hver 4. uke. Noe bedre tross alt om ingen liker det etter å ha gått dagtid endel år. Alt ifra I.I.83 dersom bedriften greier å bli enig med oss. Line Service skiftet blir nok den store ulven, med en vesentlig økning av nettene, mellom 25 og 30 pr. år.

☆ ☆ ☆ ☆ ☆

Forsvaret er igjen ute med sine overhalingsanbud på sine store fly av typen Hercules og Orion. Vårt selskap har også denne gang lagt inn sitt anbud, meningen er å benytte Busy Bee hangaren på Gardermoen og norske mekanikere som skal være på "gress" i det området. Etter det vi har fått vite skal det være ca. 15-20 mann i distriktet.

forts.:

Dette er blitt opplyst oss etter forrige artikkel i avisa om samme sak.

☆ ☆ ☆ ☆ ☆ ☆

Angående innholdet i avisa så er det fra enkelte medlemmer reist kritikk over det de mener er ut-henging av personer etc. som vi bør holde oss for gode til. Dette bør vel enhver av oss som skriver innlegg ta oss adnotam og etterkomme. Personlig tror jeg at en mer seriøs avis vil gi oss bedre rykte og tiltro, det er jo det vi streber etter, ikke sant?

☆ ☆ ☆ ☆ ☆ ☆ ☆

Undertegnede fikk i løpet av oktober være med en tur til Britannia i Luton, for å se på deres måte å utføre inspeksjoner på. Det var en interessant tur, jobbmessig sett, noe å hente var det også, selv om ikke deres liv passer oss helt. Men en ting kan de få ha i fred for meg, og det er arbeidsmiljøet. Kaffepauser i hangaren i sur stripperlukt med mat, kaffe og røyk. Røyke kunne de gjøre overalt i hangaren, selv om en skiftet brakes eller CSD. Det var muligens røykeforbud inne i vingen, Ellers virket det som om det var rutinerte folk, som fikk jobbene unna, der hvor vi fulgte med.

Til slutt vil vi på Sola få ønske alle god jul og godt nytt år.

J. Langebro

B. SAFE



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

LØSNING PÅ FLYKJENNING.

1

AIRBUS A300B-2

2

CONVAIR XB-58 HUSTLER

3

NORD 1500 GRIFFON

4

DASSAULT ETENDARD II

5

HAWKER SIDDELEY 748 SERIES 2A



"I can't find where it says you can do THAT!!"

Reviderte diettsatser
fra november.
Ref. ATH 6.9.1.

1.1. For de første 30 døgn (24 timers periode)
A utbetales diettgodtgjørelse med kr. 320,- pr. 24
timers periode. F.o.m. det 31 døgnet er diett-
A godtgjørelsen kr. 256,- pr. 24 timers periode.
(For beregning av tid som kvalifiseres til
diett, ref. ATH 6.8.pkt. 5). Forhøyes
A diettgodtgjørelsen utover kr. 320,- pr. 24
timers periode, reduseres beløpet etter 30 dager
med 20%, henholdsvis 30%, for gift og ugift
personell.

1.4. Kursdiett utbetales med en godtgjørelse på
kr. 240,- pr. 24 timers periode.

1.5. Flytekniker som utfører tjeneste som
flygende flytekniker (teknisk service på flyet
på bakken), skal under slik tjeneste ha diett
etter de samme bestemmelser som gjelder for
flygende personell (øvrige besetningsmedlemmer).
Dietten gjelder for perioden fra 45 min. før
avgang til 30 min. etter landing. Nevnte
A diettsats utgjør for tiden kr. 400,- for 1/1
A døgn, kr. 200,- for 1/2 døgn og kr. 100,- for 1/4
døgn.



PÅ VEGNE AV STYRET I NFO AVD. SAS,
VIL JEG FÅ ØNSKE ALLE EN GOD JUL
OG ET GODT NYTT ÅR.

K.H.P.

OBS !

Ref. ATH 3.5.1.

3.5. Andre ytelser

3.5.1. Lån

Fast ansatt personell i SAS Norge har anledning
til å søke om et personallån maksimert til kr.
5.000,-. Forutsetning for å få søknaden innvil-
get er at lånet skal brukes til boligformål.
(F.eks. oppussing). Søknad skal sendes til
A OSLIS.



NFO AVD. SAS HAR FÅTT SIN FØRSTE
PENSJONIST!

Vårt første medlem som har gått av
for aldersgrensen er Oskar Sandbæk,
ved OSLTS-S.

Oskar var en av gutta fra Scandia
og DC-3 tiden, men han hadde også
sertifikat på DC-6, DC-7, DC-8,
DC-9 og Caravelle.

Oskar var for en del år tilbake
aktiv foreningsmann i det som da
het AFF.

Selv om Oskar de siste årene har
vært fast her ved TS, så betyr ikke
det at han ikke har fartet omkring.

I sine yngre dager var han i OM,
og besøkte vel de fleste av våre
stasjoner fra Kirkenes til Afrika.
Oskar fungerte som "Senior" ved
TS-S den siste tiden før han gikk
av med pensjon i juli.

Vi vet at Oskar har ei koselig
hytte på Krokskogen som han var på
så ofte han kunne.

Vi håper at han nå har fått enda
bedre anledning til å være på
hytta og ønsker ham lykke til som
vår første pensjonist.

T.T.

SVINN - HVA ER DET ?

Etter å ha lest referatene fra Avdelingsutvalget, forøvrig ganske deprimerende lesning, ble jeg oppmerksom på at man vil starte en kampanje mot svinn.

Det er forøvrig noe uklart hvor omfattende denne kampanjen skal være, om det er system-wide eller kun lokalt.

Siktemålet skal være å redusere "privat-arbeid" og andre former for svinn av arbeids-tid og materiell, og her er det kanskje mulig det er noe å hente innen teknisk avdeling ved å fjerne standard-tider på jobber, eller ved å ha fly på bakken til en hver tid.

Men, er man ikke her tilbake til gamle synder fra "tiden før Janne", ved først å angripe "grass-rota" når man skal spare penger?

Etter min mening er det noe høyere opp i organisasjonen man bør begynne med en mentalitets-endring. Det jeg i første omgang tenker på, er "møtene" som avholdes i et skremmende stort antall, i høst spesielt i CPH og ARN, uvisst av hvilken grunn??

Dette resulterer ikka bare i tapt arbeidstid ved at møtedeltagerene reiser, men møtene blir preget av tidspress, og så det mest avgjørende: De som skal ta avgjørelser som kanskje 10, 50 eller 150 mennesker venter på er "ikke tilstede", noe som med all ønskelig tydelighet går fram av referatene fra Avdelingsutvalgene og Bedrifts-utvalget.

Møtene på interskandinavisk plan bør, slik jeg ser det, kunne reduseres vesentlig ved hjelp av de utmerkede kommunikasjonsmidlene SAS har bygget opp, og som "grass-rot planet" blir oppfordret til å bruke.

Dette ville ganske sikkert spare SAS for en del penger, samtidig som det ville være mulig å treffe de overordnede og det ville være mulig å få tatt avgjørelser som man lenge har ventet på. Det å starte en mentalitetsendring nedover i organisasjonen ville da også være mulig.

Men det er selvfølgelig lettere å se andres feil enn sine egne??!!

O.H.

HVA ER DET SOM SKJER I SAS?

At det for tiden er noe som skjer i SAS, er det vel ingen tvil om. Det har vært store omveltninger i selskapet når det gjelder å vise ansikt utad. At dette har fått positive følger for de fleste ansatte er det vel heller ingen tvil om, selv om det har kostet mye, for mange.

For oss på den tekniske siden har det ikke vært noen store omveltninger foreløpig, men at noe er i emning er vi alle klar over.

Vi i NFO har jo vært utsatt for endel overraskelser av negativ art i den senere tid, men til nå har vi greid å holde stand.

At også det har noe med "Nya SAS" å gjøre er det vel ingen tvil om, men det ser ut til at det kan ha vært ett og annet feilskjær, noe som vel må godtas i slike sammenheng.

At SAS gjør det bra viser jo det fremlagte regnskap, som er bedre enn på mange år.

Som nevnt tidligere har ikke vi på den tekniske siden merket så mye til "Nya SAS" og vi har da heller ikke blitt nevnt i de fargerike brosjyrer som er spredd utover. Vi tror likevel at vi er en del av SAS som trengs for at det hele skal gå så knirkefritt som mulig. Vi gjør hva vi kan for at flyene skal bli klare til tid, enten det gjelder "night-stop" eller "turn-around".

Jeg vet at mange grupper har blitt belønnet, på mange måter, for sin innsats når det gjelder "Nya SAS". Vi på den tekniske siden hører bare noe når det er i negativ retning, dette gjelder dessverre også enkelte andre grupper innen selskapet.

Jeg ser derfor den gaven som vi alle er blitt tildelt til jul, som et tegn på at også vi på den tekniske siden er husket denne gang.

Til slutt vil jeg få takke deg J.C. for den positive overraskelse og ønske deg en god jul og et fremgangsrikt nytt år.

T.T.

INTERSKANDINAVISK MAINTENANCE RELEAS ARBEIDSGRUPPE.

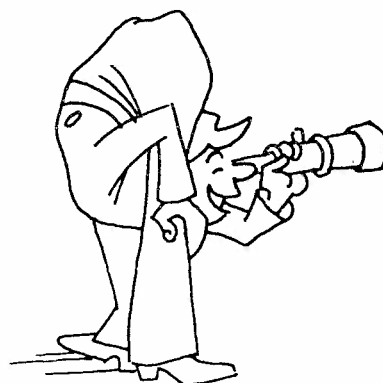
Det er med adskillig undring man ser på utviklingen i denne arbeidsgruppen som har som primær målsetting å diskutere kun de faglige interessene i de tre lands tekniske avdelinger.

For å repetere litt av hendelsesforløpet, så fikk NFO som første fagforening i SAS indikasjoner som tydet på en omlegging av vedlikeholdsrutinene i SAS, samt et nytt opplæringsopplegg kalt TTG. NFO fant disse opplysninger meget alarmerende, og klarte med betydelig press å få SAS til å signere en protokoll der det går frem at forandringene i vedlikeholdsopplegget og TTGen skal stilles i bero til tingene har vært diskutert i et interskandinavisk forum hvor samtlige berørte fagforeninger skulle være representert. Det er altså NFO som eneste forening som har denne protokoll.

Så går man til verket for å diskutere saken og dermed skjer det utrolig barnslige at LO i Danmark, Sverige og Norge (SAS Verkstedklubb) ikke kan diskutere saken felles med NFO og SFF. Dermed lager man store komplikasjoner i den videre saksgang. Etter samtale med medlemmer og tillitsmenn i Verkstedklubben så er det meget betegnende at svært få kjenner til dette i det hele tatt. - - Og det er jo ikke så rart at man ønsker mest mulig å tåkelegge disse sentraldirigerte utspill, for det er vanskelig å få Verkstedklubbens medlemmer til å forstå dem.

Som et resultat av den LO-torpederte Interskandinaviske gruppe er nå saken løftet over på det regionale plan og her skal alle berørte norske fagforeninger diskutere sammen, også NFO og Verkstedklubben og hvorfor dette er så totalt annerledes med de samme personene, er det vel bare de med sviktende logikk som forsvarer.

Eller kunne man ikke følge de politiske direktivene på det regionale plan, om ikke å samtale med NFO - det ville jo sette Verkstedklubben utenfor i et hvert forum som NFO deltar.

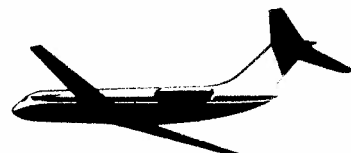


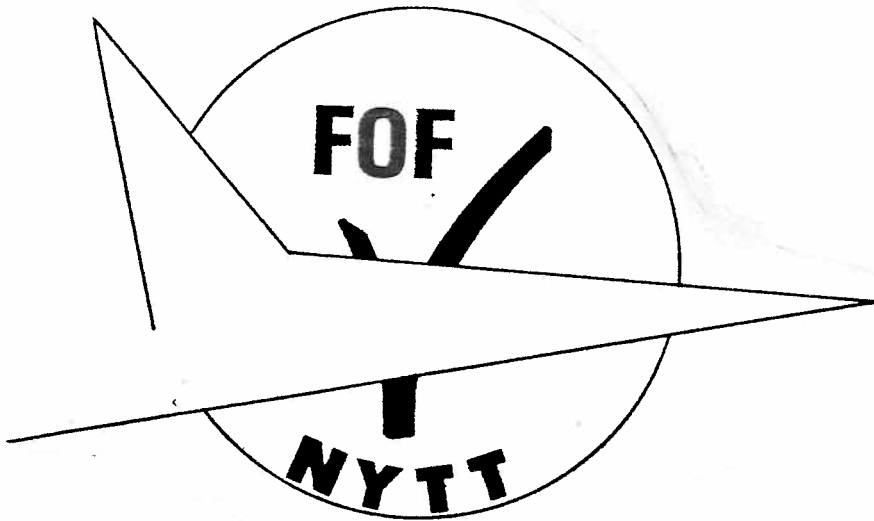
Hindsight is always an easy way to evaluate a situation.

Så hvorfor denne utrolige furtne holdning på det interskandinaviske plan, er det hjertesorg over å diskutere på NFO's protokoll Verkstedklubben plages av?

Spander noen linjer om den saklige grunn for denne inkonsekvens i Maintenance Release gruppa, i neste nummer av ORIENTERING.

E.T.





NYTT

FRA

NYTT FRA **NFO**

WIDERØE'S

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: SÉRT.NR.

ADRESSE: ANSATT HOS:
.....

Husk stoff til INFO
senest 15. Mars!

