

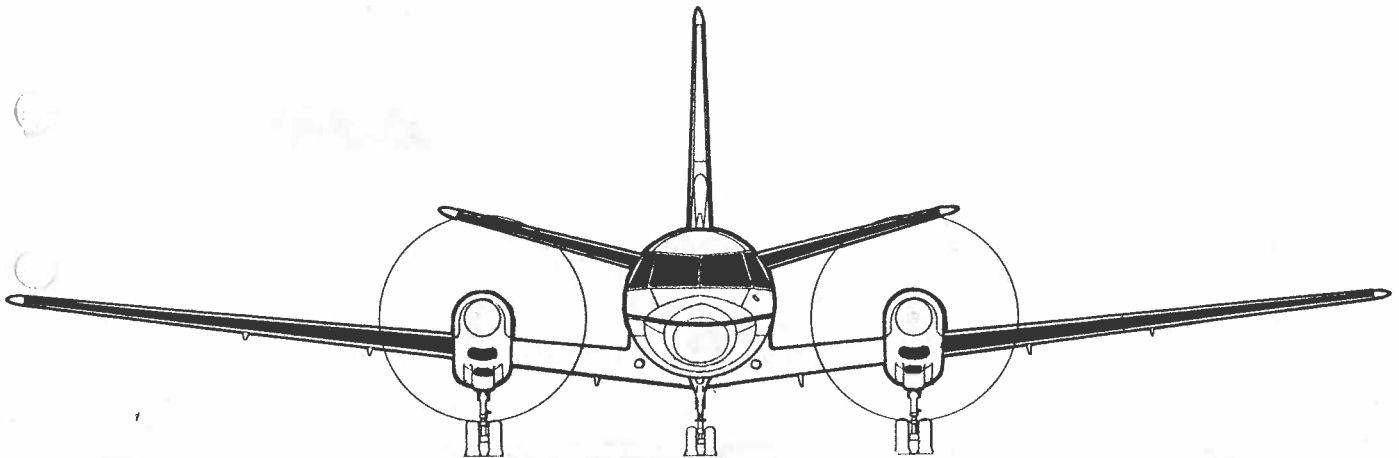
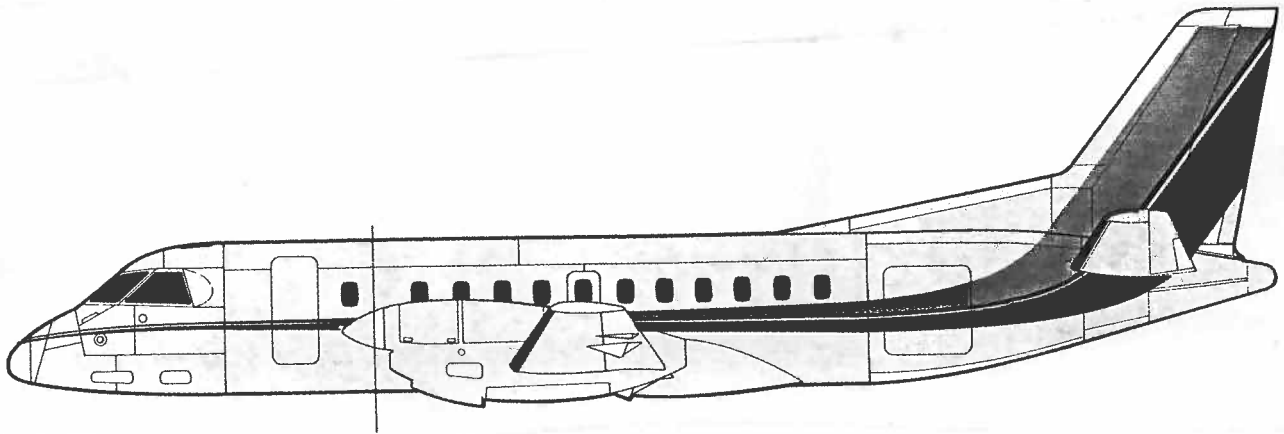


MEMBER AV  
AIRCRAFT ENGINEERS INTERNATIONAL

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

# **MEDLEMSBLAD**

## **FOR** norsk flytekniker organisasjon



nummer **1 - 1988**

**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 tillat ved oppgivelse av kilde.

**N.F.O. SENTRALSTYRET:**Formann: **E.Throndsen, SAS. OSLTS-E**Nestformann: **J.Langebro, BSAFE. Sola**Sekretær: **H.Hansen, FOF. Oslo**Kasserer: **D.Langeland, FOF. Oslo**Styremedl: **K.Paulsen, SAS**Styremedl: **M.Arnese, SAS**Styremedl: **E.Førrisdal, SAS**Styremedl: **A.Rosenberg, BSAFE**Styremedl: **S.Pedersen, STERLING**Styremedl: **P.Dahl, WF**Styremedl: **T.Tessem, WF**

☆ ☆ ☆ ☆ ☆ ☆

INFO's REDAKSJONSKOMITÉ

A.Rosenberg, BSAFE, FBU.

P.Dahl, WF, BOO.

J.E.Pedersen, FOF, FBU.

T.Lund, FOF, FBU.

O. Haldar, SAS, FBU

S.Hansen, SAS, EVE.

S.Pedersen, STRL., GEN.

**KJÆRE LESERE !**

Som dere ser så har vi atter en gang klart å karre sammen stoff til en ny utgave av INFO. Og som så mange ganger tidligere er også denne utgaven preget av SAS, og det er jo synd.

Det ble på representantskapsmøtet valgt en redaksjonskomite, som ved siden av å holde redaktøren i "ørene", skulle sørge for stoff til bladet. Det ble også pålagt redaktøren å holde møte med noen av komiteens medlemmer før utgivelsen av hvert nr.

Til denne utgaven har ikke dette blitt fulgt opp, hverken av red. eller kom.medlemmene.

Vi får håpe at det til sommerutgaven blir mulig å få til et slikt samarbeid, slik at INFO kan komme opp på det nivå som er ønskelig fra NFO's medlemmer.

Til slutt vil jeg få si at selv om det er valgt en redaksjonskomite, så er dere andre ikke på noen måte fritatt fra å sende inn stoff. Evt. innlegg kan dere levere, enten til det lokale komitemedlem, eller sende det direkte til INFO-redaksjonen, senest 15.juni.

red.

# Innhold

- Side..2 Kjære lesere  
Side..3 Formann har ordet.  
Side..4 Billigst, Good Luck Airways  
Side..5 Slik har vi det i Sterling  
Side..6 Nytt fra NFO-SAS  
Side..8 Flykjønning  
Side..9 Nytt fra NFO-WF  
Side.10 Vinterferien til fjells!  
Side.11 NFO og studiemiddler  
Side.11 Løsning på flykjønning  
Side.12 Reiseskildring fra Møre



## FORMANN HAR ORDET.

På siste representantskapsmøte ble det valgt ny sentralstyreformann.

Etter å ha sittet i dette verv siden konstituerende møte 7.mai 1975 gav Giæver fra seg sitt siste tillitsverv i NFO, etter 14 års sammenhengende tjeneste totalt sett.

Som nyvalgt formann ønsker undertegnede å gi uttrykk for den naturlige tvil som melder seg ved å tre inn som første "arvtager" etter "Giæver-epoken!"

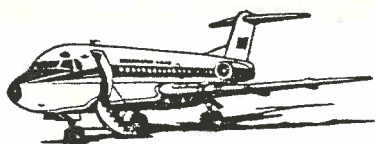
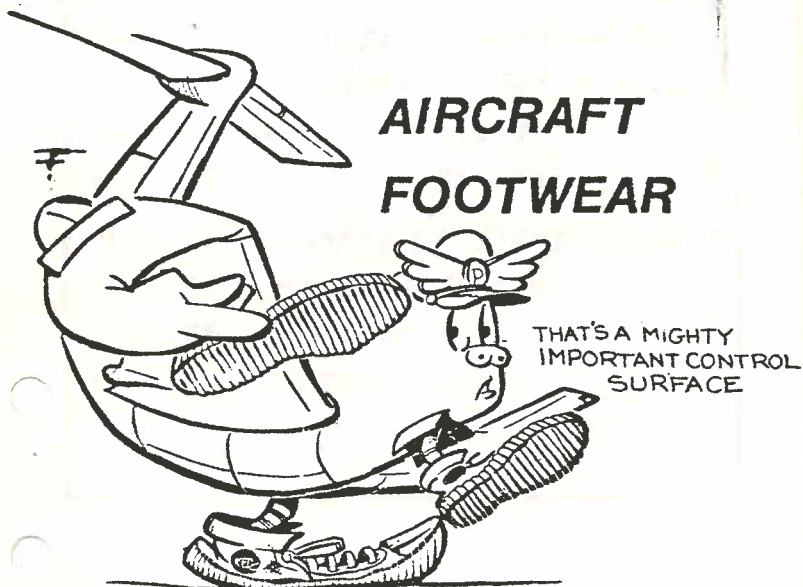
Formannsvervet har hele tiden vært ivaretatt på en utmerket måte, og som nyvalgt er min innstilling å forsøke ånden brakt videre. Personene er dog forskjellige og kan aldri bli like.

I alle fall må konklusjonen være at NFOs prinsipielle holdninger som tidligere, skal bestemmes av sentralstyret.

Disse holdninger er sentralstyreformannen talsmann for!

Erik Throndsen

## AIRCRAFT FOOTWEAR



## There's No Magic in Safety



## JUST COMMON SENSE



IKKE HURTIGST  
— KANSKJE IKKE BEKVEMMEST  
— MEN:

## BILLIGST!

Sats Deres penger der det er meningen: Under Sydens sol, ikke på unødig luksus underveis.

Vår nyoverholte JU-52 m/innlagt leselys og kompass bringer Dem fra vår terminal på Eggemoen (Bussrute 36 fra Oslo, be om omstigning v/Norderhov), direkte til Tenerife m.m.

Avgang: første torsdag i hver måned.

**GOOD LUCK AIRWAYS,**

Flybransjen har kommet inn i en periode her hjemme der hårfine endringer i kostnadene bak hvert solgte flysete betyr enten overskudd eller underskudd, dette gjelder da spesielt chartermarkedet.

Charter operatørene konkurrerer om å selge sine tjenester til så lave priser at det må få virkning på den tilbudte service.

Denne priskrigen har nu gått så langt at det har medført krav hos flyoperatørene om å senke kostnadene under det nivå som dagens selskaper må innvistere i hvert tilbudte sete for å kunne opprettholde den service vi har i dag.

Salderingsposten i SAS har blitt F/E, samt flyteknikerne i forbindelse med charter.

I begrepet service-tilbud, mener vi at dagens nivå for enhver pris må beholdes, allerhelst forbedres.

Viktige komponenter i begrepet service er blandt annet, sett fra vår synsvinkel,

- regularitet
- sikkerhet
- høy teknisk standard
- godt omdømme blandt befolkningen.

Dette er ting som får folk til å velge SAS.

Dessverre har man vært nødt til å finne komponenter i kostnadsbildet som det er mulig å fjerne. Omlegging til et vedlikeholdssystem med pilot-check, og lavere kvalifisert personell til å utføre checker, er det meningen å introdusere på bekostning av F/E og flytekniker.

Det er en meget kortsiktig og svært lite gjennomtenkt plan som her er lagt frem, selv den kostnadsbesparelse man har lagt frem innholder feil.

En problemstilling som er aktuell, og ikke tatt med i denne sammenheng er følgende:

I dag belastes flight mech og F/E charteroperatørene med alle kostnader i forbindelse med utførelse av check etter landing. Denne tar fra en halv time til tre kvarter, utført av en flytekniker. Ved overgang til pilot-check vil det måtte medføre at pilotlønn samt deler av setekostnaden og diet utgifter vil måtte belastes den tiden piloten bruker til utførelse av checken. Med mitt kjennskap til pilotkostnader (lønn + diet etc) kontra kostnadene for en flytekniker, vil disse måtte bli mye høyere.

Dessuten må det tas med i sammenhengen at dette indirekte vil medføre krav om endring av:

- antall flydde "legger"
- reduksjon av pilotenes totale arbeidstid
- flere piloter

En annen ting som også kommer inn i bildet er at ved snag så må det hentes tekniker fra basen, vi vil få en lenger ground stop, vår filosofi om "on schedule" kan glemmes og sist men ikke minst, vi vil få en dårligere teknisk standard.

Dessuten må selskapet ha folk på stasjonene likevel for å utføre service på flyet, slik som

- fueling
- avising
- tømning av toaletter

- fylling av vann
- cleaning
- etc.....

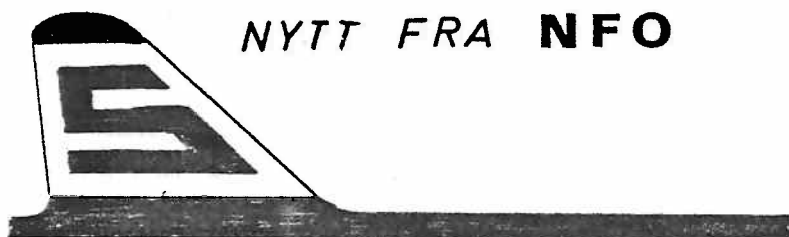
La ikke flyteknikerne bli salderingsposten i et spill man ikke kan vinne ved å redusere på steder sikt vil putte selskapet inn blandt de døende selskaper.

La oss gjennom samarbeid og høy teknisk standard fremby et produkt som vil være konkurentene overlegne.

M.Arnese, NFO SAS



"Awright ... who used my screwdriver for a chiesel?"



NYTT FRA NFO

## SLIK HAR VI DET I STERLING.

Vi tilhører ikke de som tar mest spalteplass i bladet, men skal nå prøve å fortelle litt om hvordan vi har det. Etter brannen vi hadde på våren -81, mistet vi kontorene, verkstedet og taxfree-lageret. I perioden etter leiet vi litt plass hos SAS Catering, som var i en gammel tysker brakke som var satt opp før isolasjonen var funnet opp. Vinteren 81/82 måtte selvfølgelig bli den kaldeste som hadde vært på en årrekke, i en periode januar/februar var det flere netter vi hadde ned mot - 30°. Det ble en meget vanskelig vinter å komme igjennom. Men i juni -82 begynte ting å skje, fra entrepenøren startet tok det bare 4 mndr. før det sto ferdig et nybygg på 1000 m. Her har vi nå fått inn alt bakkeutstyret, her er også taxfree-lager, kontorer, kantine, overnattingsrom og lager for flydeler.

Vi har nå prøvet det i vinter, og det fungerer utmerket.

Vi har også hatt en del kurs virksomhet, 3 mann har gått typekurs på B-727 i CPH. Høy-sesong for charter starter jo i april og vi skal ha fast stasjonert en B-727 og en Super Carravelle, det er forventet ca. 28 avganger i uken. Selskapet benytter ikke utestasjonerte teknikere i sommer med unntak av Rhodos hvor det er natt-stopp, så vi må følge med på alle Carravelle-flights. B-727 har F/E som er tidligere tekniker med sertifikat, så de klarer seg selv. Det ser altså ut til å bli en meget hektisk sommer her på GEN.

S.P. Sterling



## LEDERSKOLERING INNEN SAS.

Som ledd i utviklingen av "Nye SAS" mottok Ansattes Faglige Samråd (AFS) innbydelse om å delta i SAS management program. AFS takket ja og dermed havnet undertegnede på kurs.

Med små forventninger, men med desto større usikkerhet til hva det hele skulle dreie seg om, stilte undertegnede opp med blankpussede sko, press i bukse og tannbørste under armen, utenfor Leangkollen hotell i Asker den 24. januar i år.

Etter innsjekking og unnagjort formiddagskaffe ble kursdeltakerne sammen med undertegnede geleidet til "vårt" felles rom, hvor vi i 5 dager til ende skulle arbeide oss igjennom SAS's nye strategier og mål, resurstenking, økonomi og økonomiske styremiddel, resultatfilosofi og markedsføring m.v., godt ispedd vidioinnslag av "Janne" m.f. som på en enkel måte viste oss veien bort fra "gamle" og inn i "nye SAS"

Med dette programmet ble det til at kurskveldene ikke tok slutt før godt over ni med unntak av torsdag kveld som var avsatt til kursavsluttning med en bedre middag.

Innfridde så kurset forventningene? Tja, jeg hadde ingen, men tar man i betraktning kursets formål, som var å prøve å ensrette alle småmagnetene i SAS's mellomsjikt, og ikke bare topp og bunn, så er det bare tiden som vil vise det.

*Kjell H. Paulsen*

## MAINTENANCE RELEASE/TTG.....

Som dere alle er klar over, pågår det arbeide med disse tingene i en arbeidsgruppe som SAS har nedsatt.

Som følge av vår protokoll i sin tid skulle det nedsettes inter-skandinavisk arbeidsgruppe som skulle være med i det fortsatte arbeidet med denne saken.

Som følge av at Svensk Transport annså NFO som en konkurrerende organisasjon, har de lagt alle hindringer i veien for og fremme medlemmenes interesser i den komteen, som vår protokoll forutsatte.

Enden på dette ble at de respektive land nedsatte regionale arbeidsgrupper.

Disse gruppene har nå avgitt sine synspunkter i dette arbeidet. Vi-NFO har hatt et fortløpende og godt samarbeide, i relasjon til vår TC, for overføring av våre synspunkter og forslag.

Vi må konstatere at resultatet frem til nu har i liten grad har påvirket prinsippene.

Vi har fått gehør for detaljer og som man skriver i referatet :  
"-Ett flertall synspunkter från de regionala grupperna genomgicks och det beslöts att dessa skulle innarbetas i en ny draft, om det var forenligt med MOM-instruktionens syfte eller förtydligande berört avsnitt." Sitat slutt.

Som et resultat av det arbeide denne gruppen har gjort nu, vil dette medføre tildels meget store endringer i dagens organisasjon. Nye og unødvendige personell kategorier skal innføres. Men de skal ikke få noen arbeidsoppgave fordi de ikke har tilstrekkelig med utdannelse.

I istedenfor å ha en kvalifisert mann til og utføre arbeidet på flyet under ground-stop eller turn around må man i henhold til SAS forslag ha to mann nu.

Det er latterlig at et firma kan gå inn på slike idiotisk og meget kostbare løsninger.

Men siden firma tjener penger for øyeblikket, betyr vel kanskje ikke en dobling av arbeidsstokken på Line noe?????.

MORTEN

## INNFØRING AV MÅNEDSLØNN FOR FLYTEKNIKERE I SAS.

NFO's avdelingsstyre i SAS vedtok 28. februar å godkjenne det siste utkast til månedslønnsavtale for flyteknikerne.

Med dette ble det satt endelig sluttstrek for en sak som går helt tilbake til 1974-75, og som har vært til behandling mer eller mindre kontinuerlig frem til nå. I den første perioden ble månedslønns spørsmålet behandlet ganske grundig, men dabbet kraftig av rundt -76/77. Det virket som om bedriften på det tidspunkt ikke var særlig innstilt på noe avtale. Temaet ble derfor ikke drøftet nærmere før sommeren -78, men også den gangen døde diskusjonen hen. Først mot slutten av -79 ble månedslønns spørsmålet tatt opp igjen, og denne gang begynte en å gå noe dypere inn i materien. Fart på forhandlingene ble det likevel ikke før mot slutten av -81, og grunnen til det var nok at månedslønnsavtale spørsmålet ble sett i sammenheng med de lokale lønnsforhandlingene. Utløpsdatoen for lokalavtalen ble bl.a. av denne grunn utsatt en mnd., dette for at det skulle være mulig å kunne utarbeide et forslag til avtale. Hele romjula gikk med til disse forhandlingene og sent på kvelden 29. desember -81 kom et anbefalt forslag til avtale på bordet, samt avtale om et generelt tillegg og egen avtale om lønn under militærtjeneste. Videre var man enig om å drøfte komp. dager som erstatning for å arbeide flere påfølgende helligdager og avspaseringsmulighet for overtid på linjestasjonene, men p.g.a. at teknisk sjef var på ferie på dette tidspunkt ble det til at disse punktene skulle drøftes noen dager senere. Noen avklaring på disse punktene har forøvrig enda ikke funnet sted, beklageligvis.

Allerede før januar måned var omme viste det seg at en del av forutsetningene som var lagt til grunn i avtalen vanskelig kunne gjennomføres og styret besluttet derfor å si denne opp igjen.

Månedslønns spørsmålet sto etter dette ikke øverst på NFO's dagsorden og temaet ble derfor ikke brakt på bane igjen før under gåsakte aksjonen i november i fjor, og denne gang av SAS. SAS og NFO ble under disse forhandlingene bl.a. enig om å bibeholde ordningen med minimum skift prosent på linjenettet og dermed forsvant et av hovedankepunktene mot å skrive en ny avtale. Justeringen av avtalen ble etter dette gjennomført og resultatet av disse forhandlingene ble fremlagt og behandlet på styremøtet den 28 februar i år. Styret godkjente så avtaleutkastet.

Nå kan en vel si at det ikke er alt som tar like lang tid i SAS. Bekreftelse for det er at flyteknikerne allerede 20 mars vil få sin lønn utbetalt med bakgrunn i denne avtalen.

KHP.



"The guy at the IA sent me over here..."

## NFO OG MAINTENANCE RELEASE.....

Som følge av arbeidet med fortydning av begrepet, vi konstaterer vi at det er tildels stor avtand i synet på Maintenance Release og Airworthiness Release.

SAS vil at MPC skal omfattes av AIRWORTHINESS RELEASE og ikke Maintenance Release slik som nu. Men i det øyeblikk det foreligger en anmerkning skal den samme sign som ga A/R være en M/R.

Når skal da man vite hva det ene er kontra det andre ??

Dette preger hele det fremlagte forslag til løsning av problemet. Vi må bare konstatere at vi bør benytte ICAO som underlag for de definisjoner som begrepene skal beskrive.

Legger man ICAO til grunn for Airworthiness Release som begrep, skal dette gis etter følgende arbeidsoppgaver:

A/R means to certify that an aircraft or parts thereof comply with current airworthiness requirements after being overhauled, repaired, modified or installed.

Jeg kan ikke se at inspection (= sjekk) inngår inn under dette begrepet. Det er derfor min påstand at SAS her legger seg ut med gjeldende ICAO bestemmelser og internasjonale felles bestemmelser. Hva og hvor skal så MPC (=inspection) finne sin plass og under hvilket begrep hører den hjemme ?

Ved konsultasjon med gjeldende ICAO finner vi at:

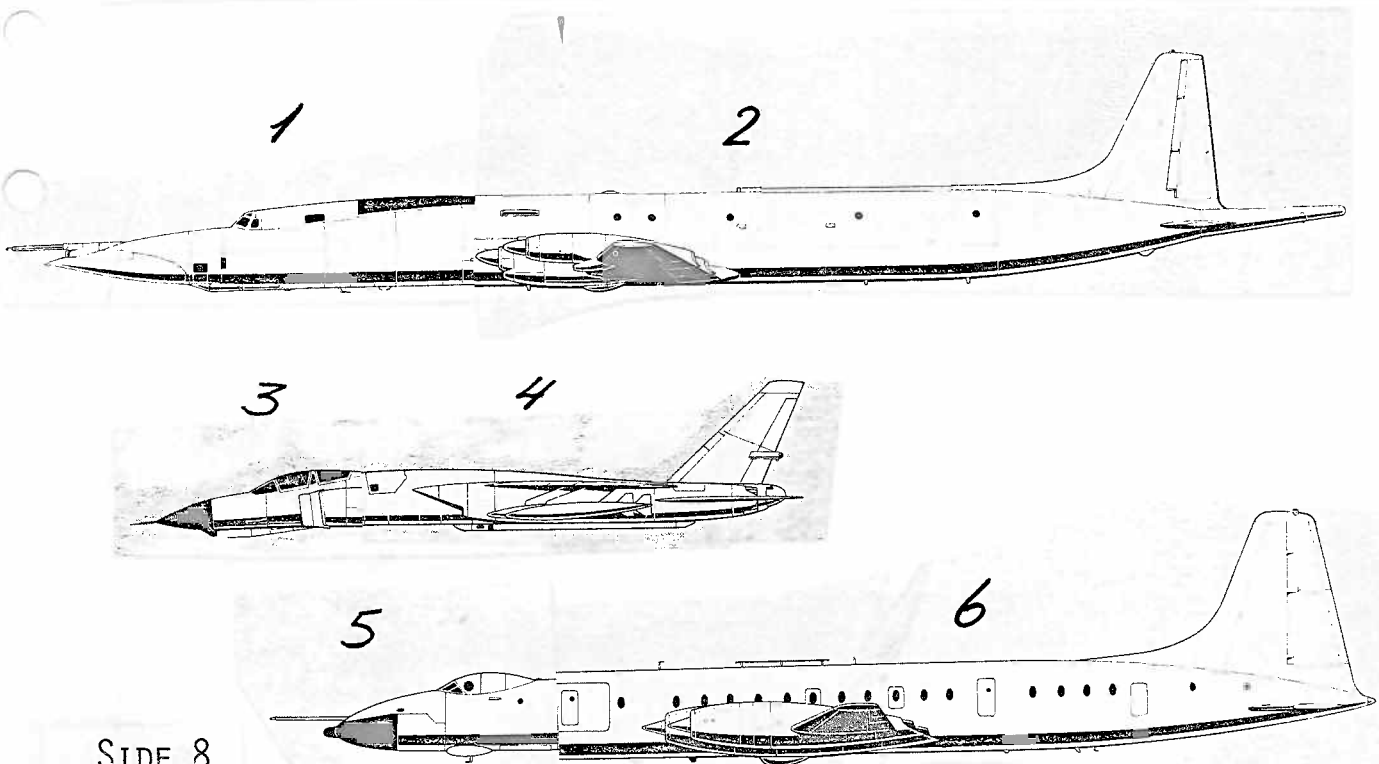
Issuing a maintenance release (Certificate of Safety for Flight) means to certify that the inspection and maintenance work has been completed satisfactorily in accordance with the methods prescribed in the Maintenance Manual by signing the Maintenance Release referred to in § 8.7 of ICAO annex 6, fifth Edition.

Dette bekrefter vår påstand om at sjekk få følges av en Maintenance Release sålenge denne er et Maintenance Requirements.

MORTEN

KJENNER DU DISSE FLYTYPENE ?

HVIS IKKE, FINNER DU LØSNINGEN PÅ NEST SISTE SIDE



## NYE RUTER I NORD.

Hvis Stortinget sier ja vil Widerøe Flyveselskap fra 2. mai i år overta en del av SAS sine ruter i Finnmark. Det er en del av den såkalte SAS-pakken. For at Widerøe skal være i stand til å gjøre det må selskapet kjøpe inn to nye DHC-7, ergo en fordobling av "syver" flåten. Dette fører igjen med seg at det må ansettes ca.20 mann til på teknisk i Bodø. Dette er fortsatt ikke gjort selv om det bare er to mndr. igjen til flyene skal være på rute. Flygende personell er allerede ansatt og skolert, så der er de vel forberedt. Typisk! Svaret vi får når vi etterlyser fortgang i å få ansatt nye mekker, er at selskapet må vente på det endelige ja fra Stortinget. Men hva da med flygeransettelsene og et uventet nei fra Stortinget!! Nok om det.

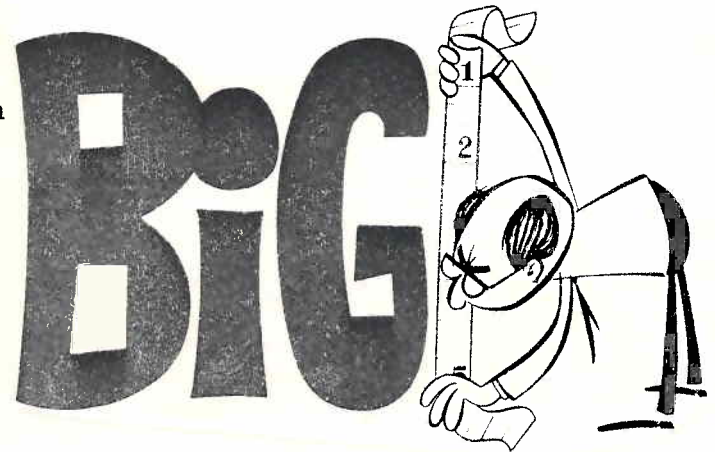
I pakken fra SAS lå det også litt "daukjøtt" (les 3 mekker, 2 fra Kirkenes og en fra Bardufoss). Disse går for tiden på "syver"kurs her hos oss i Bodø. De har forresten bare lovord å si om skoleavdelingen og opplegget der. Det var likevel bittert for oss at vi måtte ta "fremmedarbeidere" inn i firmaet, men la gå vi er blitt overkjørt før. Det er meningen at SAS-mekkerne skal ta D.I. på "syverne" på heholdsvi Bardufoss og Kirkenes der flyene har night-stop. Bodø og Hammerfest avlaster når det er behov. Vi er litt på kant med selskapet når det gjelder night-stop i Kirkenes og ikke i Hammerfest slik vi mener det burde være. Vi mener vår frykt for at nedbyggingen av Hammerfest som base er begrunnet. Der har vi noe å kjempe for. Slik planene ellers er så skal all snag-jobbing og vedlikehold foretas ved basen i Bodø. Vi håper vi skal greie vår del av jobben selv om vi er skeptiske som vanlig.

Mangel på plass er et stadig tilbakevenende problem i stort sett hele Widerøe, vi venter med stor spenning på neste utvidelse. Noen råd eller vink fra oss som brukere trengs vel ikke! Eller kanskje gjør det det?

Vi ønsker oss i all beskjedenhet lykke til i det vi håper at SAS, og ikke minst våre reisende passasjerer blir fornøyd med oss og vår regularitet.

Hilsen fra et selskap i ekspansjon?

K.Ånneland WF - Bodø



## VINTERFERIEN PÅ GLOMSRUD ?

Det er ikke alltid like lett når man skal velge reisemål i vinterferien. Noen ønsker å reise til de varme soner, for å rusle rundt i shorts og ta en øl på ett og annet hjørne, andre tar en tur i fjell-Norge.

Vi valgte det siste og tok med familien til Glomsrud på en ukes vinterferie. Vi hadde bestilt hver vår "B"-leilighet, denne har kjøkken, bad, stue og hems med dobbeltseng og køyer m.a.o. god plass til fire personer.

Jeg reiste opp på fredag, Kristian kom lørdag og dermed var vi klare til en ukes fjell-ferie.

Lørdag var jo dagen for en liten "fest", men vi hadde jo store planer om skitur på søndag så vi gikk tidlig i "bingen" alle sammen. Søndag var ikke den dagen med det beste været, men det var ikke kaldt og bare lett snøfall, så tur ble det.

Mandag derimot slo til med "topp" vær og det holdt resten av uken. Dette førte til at det ble både en og to skiturer pr. dag. Terrenget på Golsfjellet er idielt for oss i "trim"-klassen, her kan du gå en ganske lang tur uten at du behøver å slite med lange moter og stup-bratte utforkjøringer.

Etter en skitur kan det jo smake med litt å drikke, enten av det ene eller det andre slaget. Her har du da muligheten til å slukke tørsten i baren, eller ta litt av det du evt. har i ditt eget kjøleskap.



Det er jo nettopp her en av fordelene med leilighetshoteller dukker opp, du er på en måte på "hyttetur", men kan likevel gå i baren å ta en øl eller noe annet å drikke. Ikke bare det, selv om du har med noen ferdige middager hjemmefra er det jo ok å ta en tur "ut" å spise en kveld.

I restauranten kan du få deg en rimelig og god middag, hver kveld om du vil.

Nettopp fordi det var vinterferie ble det også arrangert spesielle ting for de små nesten hver kveld. Det var bl.a. karneval, fakkeltog på ski med servering av Gløgg og skirenn med premieutdeling. Slike tiltak er jo veldig fine, for det er ikke alltid like lett å aktivisere de små når de skal være på ferie og borte fra hjemme-miljøet en hel uke.

Det er også en liten slalåmbakke rett utenfor døren, og den ble flittig brukt av de fleste, enten på ski eller på akebrett, begge deler kan du forresten låne på hotellet. Ski må du betale litt for, men akebrett koster ingen ting.

Dette er i det hele tatt et ok. sted for deg som vil dra til fjells å slappe av med hotellkomfort, men likevel være på hyttetur.

Vel, slik tilbrakte vi vinterferien og vi gjør sikkert turen omigjen, gjerne en uke til sommeren. Til slutt, vi får jo 10% når vi gjør opp regningen, "så sett det gjerne på rommet"! NB! Gå ikke glipp av fredagsbiffen, og ta gjerne en rødvin til, det skjerper appetitten.

Terje & Kristian m/familier  
skift 5

## NFO OG STUDIEMIDDLER.

Alle medlemmer blir trukket et beløp som sammen med bedriftens andel innbetales til Opplysning og Utviklingsfondet.

NFO har igjennom en årrekke forsøkt å få disse midlene til foreningens disposisjon, og dette har nå lyktes.

Midlene blir overført årlig til NFO's studiefond. Studiefondet forvaltes av et studieutvalg som NFO's representantskap har nedsatt.

Studieutvalget konstituerte seg den 3 mars d.å. og har følgende sammensetning for året 1983:

Morten Arnesen SAS, OSLTS-E  
telef. 02-596888

Sam Pedersen, Sterling GEN,  
telef. 02-978210

J. Jeremiassen, BSAFE, SVG  
telef. 04-430793

T. Tessem, Widerøes, BOO  
telef. 081-23070

H. Hansen FOF, OSL,  
telef. 02-530900

D. Langeland, FOF, OSL  
telef. 02-530900

Morten Arnesen ble valgt til formann, og kasserer jobben tilfallet sentralstyrekasserer D. Langeland.

Studietillitsmennene i de respektive selskaper skal - innenfor de økonomiske rammer selskapet er tildelt - fremme skoleringen av tillitsmenn, samt fremtidige tillitsmenn. Avdelingene kan også sende medlemmene på kurs i den utstrekning midlene strekker til. Vi ser dette som et verdifullt tilskudd til det eksisterende tillitsmannsapparat i NFO. Vi håper vi gjennom dette kan øke forståelsen for, samt samspillet mellom partene i arbeidslivet. Samtidig kan dette gi NFO's tillitsmenn den nødvendige tillitsmanns opplæring som de sårt har trengt.

Derfor vent ikke ta kontakt med din studietillitsmann, han kan gi deg et tilbud.



"Smythe...I'd LIKE to talk to you about your attitude."

LØSNING PÅ FLYKJENNING ;  
1. Tupolev 22-Blinder  
2. Illyushin Il-38 May  
3. Mc Donnell Douglas F-4E Phantom  
4. North American Rockwell RA-5C  
Vigilante  
5. Hawker Siddeley Vulcan B.2  
6. Bristol Britannia C.1

## REISESKILDING FRA EN TUR PÅ MØRE

### I EMBEDS MEDFØR.

En fredag kveld i mars, ca. kl. 21, ble jeg oppringt fra Fornebu. En F-28 hadde stoppet på Vigra på vei til Bergen p.g.a. hydraulisk lekkasje. Jeg ble forespurt om jeg kunne reise med en gang, det ventet en annen F-28 på Fornebu. Denne skulle gå til Vigra med teknisk personell og overta den forsinkede Bergensruten.

Jeg var på Fornebu etter en halv time. Det var samtidig tilkalt en annen mek., slik at vi var to stykker. Da vi hadde lastet ombord verktøy, spare-parts etc., ankommer SAS catering med flybrett.

Dette viste seg å være mat kun til piloter og c/a. Her hadde altså flyet stått og ventet på oss, man visste vi skulle jobbe på en plass hvor det ikke er mulig å få seg en matbit på natterstid.

Piloter og c/a skulle fly Fornebu-Vigra - Flesland. Nå har kanskje noen mer behov for mat enn andre, men det virket unektelig noe forunderlig. Vi får så beskjed fra flykontoret at det vil stå mat til oss på Vigra ved ankomst, og at flyet skulle i "pos" til Fbu/Gm når feilen var utbedret.

På vei til Vigra får vi beskjed fra flykontoret at alt er stengt på Vigra, altså null mat!

Dessuten er det bestemt at flyet skal gå til Sola når det blir klart. Jeg må innrømme at jeg allerede nå angret på at jeg hadde sagt ja til denne jobben.

Vel, vi fikk overta to flybrett fra crewet, noe vi var takknemlig for, de syntes vel synd på oss ?

Etter noen timer var feilen utbedret, og siden mulighetene for innløsning på Vigra om natten heller er små, ble vi med flyet til Sola. Vi kunne selvfølgelig ha lagt oss på trafikkontoret på Vigra under et grønt pledd, men det var ikke særlig fristende. Jeg minner om at vi hadde reist på meget kort varsel, vi hadde kun det vi gikk og sto i, ingen toalettsaker etc.

De som har jobbet med hydraulisk lekkasje på F-28 vet hvordan en blir seende ut.

Vi landet på Sola ca. kl. 0230, og etter mye frem og tilbake fikk vi rom på Sola Strandhotell (anekset). Etter ca. tre timers søvn, dro vi til flyplassen for å ta første flyet hjem til Fornebu. Det var ikke så enkelt.

Det var (selvfølgelig) ikke ordnet med billetter til oss, men etter en del mas og med hjelp av en hyggelig dame i skranken, fikk vi billetter og stand-by! kort. Flyet var nemlig fullt, og det var så vidt vi kom oss med.

Jeg skriver ikke dette fordi denne turen var spesiell, tvert i mot, dette er et helt vanlig (eller mangel på) opplegg når teknisk personell må ut i "løypa" på kort varsel for å jobbe. Det er kanskje for mye forlangt at det tas et par telefoner og at det arrangeres litt på forhånd?

Det er ikke særlig fristende å si ja til en slik tur når en vet at i tillegg til jobben en skal utføre får alle disse problemene å stri med.

Og ikke nok med dette, etter å ha sendt reiseberegning til Sola, blir denne gransket og korrigeret, flyets flight-log blir studert for å se om vi har prøvd å lure til oss 10 min. for mye i flytid. Etter en rekke telefoner og korrespondanse Fornebu - Sola, får en da sine surt ervervede kroner. Det er tilfeller hvor det har gått opptil 6 mndr. før en reiseberegning har blitt godkjent, så en må ikke tro at det er p.g.a. penger en tar slike turer.

Kanskje denne lille historien kan forklare hvorfor noe av den så omtalte "SAFE-ånden" har forsvunnet? Kanskje de som ennå lurer på hvorfor det kan være vanskelig å få teknisk personell til å ta utejobber forstår hvorfor? En er i hvertfall sikker på en ting etter en slik tur: Det skal bli lenge til neste gang!

# 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 15 juni!

