

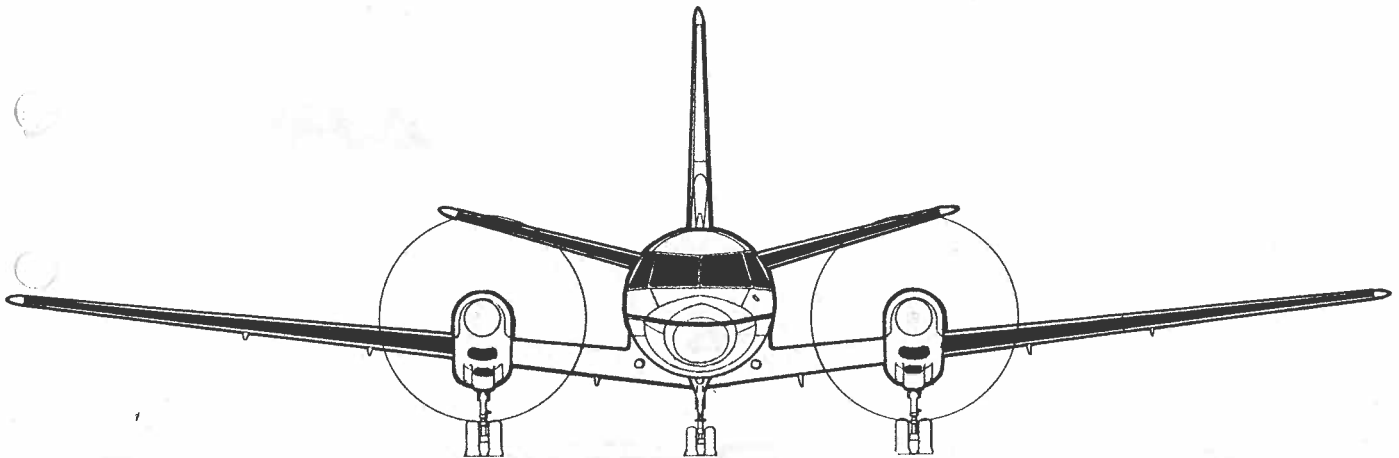
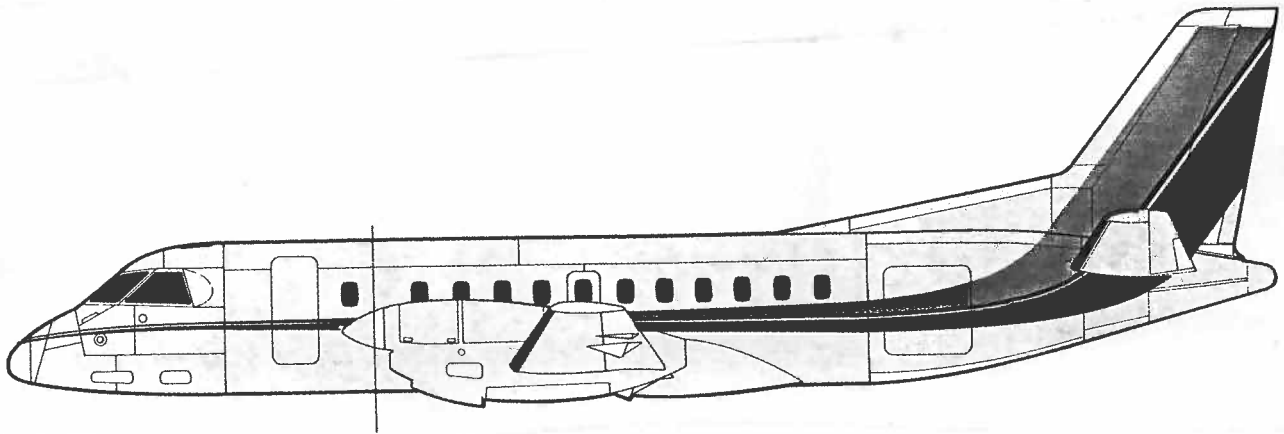


MEMBER AV
AIRCRAFT ENGINEERS INTERNATIONAL

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

MEDLEMSBLAD

FOR norsk flytekniker organisasjon



nummer **1-1988**

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 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.

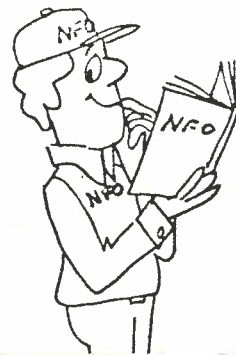
Vi får håpe at det til sommerutgaven blir mulig å få til et slikt samarbeid, slik at INFO kan komme opp på det nivå som er ønskelig fra NFO's medlemmer.

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.

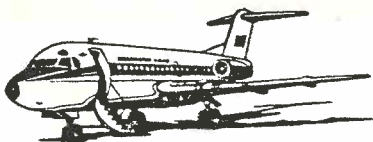
Etter å ha sittet i dette verv siden konstituerende møte 7.mai 1975 gav Giæver fra seg sitt siste tillitsverv i NFO, etter 14 års sammenhengende tjeneste totalt sett.

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





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.....

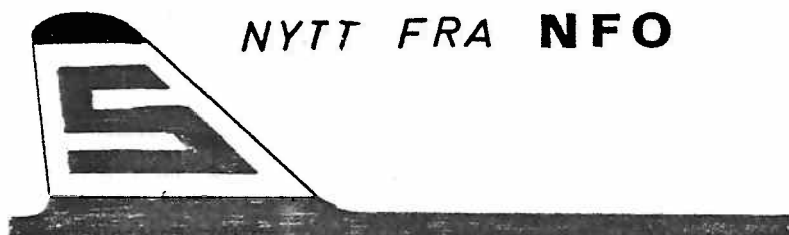
La ikke flyteknikerne bli salderingsposten i et spill man ikke kan vinne ved å redusere på steder sikt vil putte selskapet inn blandt de døende selskaper.

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?"



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

