



INFO

MEMBER OF
AIRCRAFT ENGINEERS INTERNATIONAL

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

medlemsblad for NORSK Flytekniker Organisasjon



NFO ut av PRIFO

GEOD JUI

NR. 4 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.Arnesen, 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 !**

Vi skriver desember og året 1983 er snart forbi. 1983 vil vel ikke være blandt de år som inngår i NFO's historie som mest hendelsesrikt. Dette har vel egentlig vært et år som NFO har kunnet bruke på "seg selv". Det har ikke vært nødvendig å sette ressurser inn på mange fronter for "å leve videre". Jeg tror også at våre tillitsvalgte trenger et slikt år, slik at de kan hente seg igjen, få en god oversikt og ikke minst, stå bedre rustet ved neste korsvei.

Dersom vi skal ta frem noe som vi vil huske 1983 for, så må det vel være utmeldingen av PRIFO. Det har blitt snakket endel om nettopp dette av de som ikke er medlemmer av NFO. Noen har sett utmeldingen som et svakhetstegn innen NFO, men jeg synes det er gledelig å se at samholdet innad bare virker bedre og sterkere ettersom årene går.

Til slutt kjære lesere vil jeg få ønske dere alle en god jul og et godt nytt år.

red.

Innhold



FORMANN HAR ORDET.

Siden forrige INFO har vår forening ved uravstemming gått ut av PRIFO med overveldende flertall. Dette medfører igjen at NFO totalt "står på egne ben". Det står igjen å få iland en hovedavtale hvilket jeg mener mulighetene er gode for.

I den videre utvikling for NFO er det nødvendig for oss å ta konsekvensen av den senere tids situasjon foreningen er kommet i. Med dette mener jeg at tiden da NFO var nødt til å slå til med knyttneven i en ustanselig markerings karusell i alle saker, store eller små, begynner å ebbe ut. Vi skal sakte men sikkert forsøke endre noe på vår profil, prioritere våre utspill i noen grad.

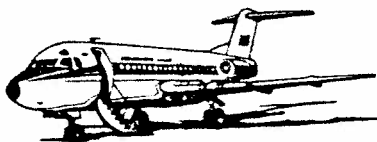
Dette må ikke forlede våre forhandlingspartnere til engang å håpe på en svekket holdning fra vår side. Derimot skal de være klar over at vi er en seriøs organisasjon som ikke lar "blodet" flyte i enhver sak, men i prinsipielle spørsmål som blant annet sertifikatets stilling, vårt avtaleområde/avtaleverk og økonomi vil vi være meget konsekvente.

Avslutningsvis vil jeg på vegne av NFO's Sentralstyre få uttrykke meget stor tilfredshet med deltagelsen fra medlemmene i overnevnte uravstemming og at Sentralstyrets anbefaling ble til de grader manifestert. Jeg tolker dette slik at Sentralstyret har medlemmenes ubetingede tillit.

Med den siste utgaven av NFO INFO i -83 ønsker jeg alle medlemmer og lesere en God Jul og et Godt Nytt År.

Erik Throndsen

- Side..2 Kjære lesere
- Side..3 Formann har ordet
- Side..4 Nytt fra sentralstyret
- Side..5 Tid for flykjenning
- Side..5 Husker du dette
- Side..6 Crash report blames warning system fault
- Side..7 Skiftarbeid og pensjonsalder
- Side..8 Selvangivelsen I983
- Side..8 Svar på flykjenning og spørsmål fra side 5
- Side..9 Safety prob: Concorde close to catastrophe
- Side.I0 Nytt fra NFO-BSAFE
- Side.II Nytt fra NFO-FOF
- Side.I2 Nytt fra NFO-FOF
- Side.I3 Nytt fra NFO-WF
- Side.I4 Nytt fra NFO-SAS



NYTT FRA SENTRALSTYRET.

Som Sentralstyrets formann nevner i sin spalte, så er uravstemmingen om fortsatt medlemsskap i PRIFO avholdt og resultatet kjent for de fleste. For de av dere som ikke kjenner tallene, ble de som følger: 274 stemte for utmelding, 8 stemte mot og 4 stemmer ble forkastet. Men i allefall vår tid i PRIFO er forbi og vi er igjen alene, en ikke ukjent situasjon for NFO. Vi gjorde ett forsøk på å bli tilsluttet YS-P, men her ble vi veid og funnet for lett.

Resultatet av utmeldelsen skulle ikke gi dårligere vilkår for medlemmene enn de vi hadde innen PRIFO og dette har vært viktige saker for Sentralstyret den siste tiden, nemlig juridisk bistand og forsikring. Når det gjelder juridisk bistand har Sentralstyret fått et gunstig tilbud fra J.E.Nilsen. Dette ble vurdert på siste møte og Sentralstyret gikk enstemmig inn for at J.E.Nilsen skal fungere som NFO's juridiske rådgiver.

Hva forsikring angår så vil den kollektive forsikring fungere som tidligere, det vil altså ikke bli noen endringer. Forsikringen vil automatisk løpe videre og på de samme betingelser. Når det gjelder dødsforsikringen så arbeider Sentralstyret med denne saken, slik at man her kan komme til en noe bedre ordening enn vi har i dag. Info i denne forbindelse vil bli gitt så snart noe konkret foreligger.

Så er også høstens "sprøeste" eventyr, nemlig glidnings forhandlingene avsluttet. Det virker som det er større sprik enn på lenge i hva selskapene har hatt å tilby. De som har kommet best ut, er uten tvil FOF, Widerøe derimot bunner tabellen. Om det er FOF's forhandlere som er spesielt dyktige, eller FOF's ledelse som er spesielt gavmilde er vanskelig å si, men vi håper det her er en god kombinasjon.

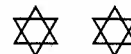
De andre selskapene har vel ingen direkte grunn til å slå seg på brystet, hverken ledelsen eller forhandlingsutvalgene. Når det gjelder forhandlingsutvalgene, så gjennomgår de nå en selvransakelses prosess. Det vil bl.a. bli kjørt kurser for våre medlemmer i -84 med nettopp dette for øyet at man skal kunne stå sterkere når man er i forhandlingsposisjon.

Vel dette var alt fra Sentralstyret i denne omgang, vi takker for året som har gått og ønsker vel møtt i 1984.

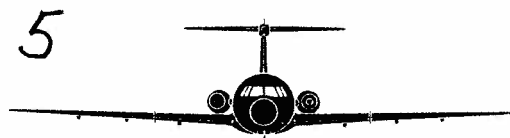
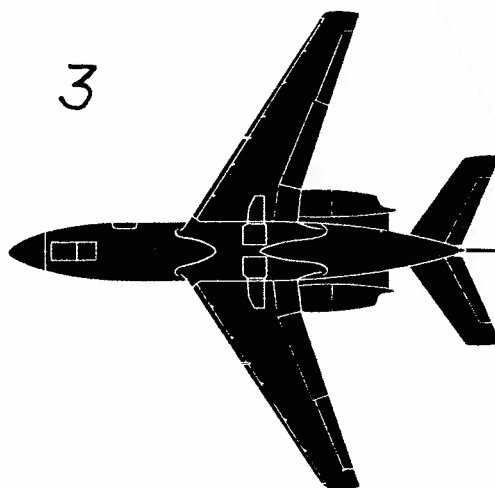
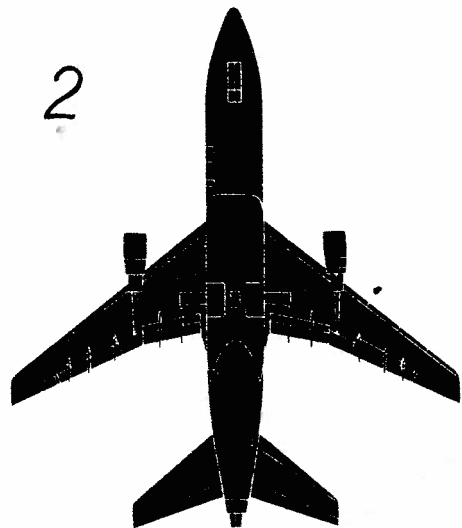
red.



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



TID FOR LITT FLYKJENNING



HUSKER DU DETTE?

1. Når fløy CV-990A for første gang, og hva slag motorer var den utstyrt med?
2. Når fløy DC-4 for første gang og når ble produksjonen avsluttet?
3. Når fløy DHC-6 Twin Otter for første gang?
4. Når fløy C-5A Galaxy for første gang og hva slag motorer er den utstyrt med?
5. Når fløy TU-I54 for første gang og hva slag motorer er den utstyrt med?

løsning side 8

Crash report blames warning system fault

by PETER DURISCH, Air Correspondent

THE OBSERVER, SUNDAY 20 NOVEMBER 1983

AFTER two and a half years of painstaking investigations, British Aerospace design and engineering skills are expected to come under attack in a Department of Transport report.

The investigation follows the crash of a Dan-Air HS 748 aircraft at Nailstone, Leicestershire, in which all three people on board were killed.

The report, by the department's Accident Investigation Branch at Farnborough, will also condemn the present warning systems which failed to alert Dan-Air as an operator that the HS 748 has a long history of cargo door failures. The aircraft is in service with the Queen's Flight, where it is usually described under its military name, the Andover.

The Dan-Air accident occurred in June, 1981, when the mail plane was approaching East Midlands airport on a flight from Gatwick. About four minutes from the airport, when the aircraft had descended to about 6,000 ft, the cargo door suddenly came off.

The door wrapped itself round the tailplane, causing the aircraft to go into an uncontrollable dive. The captain managed to pull out of the dive at the last moment, but violent g-forces

ripped the wings off. The plane hit the ground, killing the pilot, co-pilot and a postal assistant.

Subsequent investigations showed there had been 36 reported cases of defective cargo doors on the HS 748 since it entered service in 1962. Engineering sources say that in 13 of these cases the door 'became detached' in flight.

It is understood Dan-Air was unaware of the full extent of the plane's troubled past at the time of the Nailstone crash. According to official reports at the Civil Aviation Authority offices in London, the first three instances of door problems occurred on Aerolineas Argentinas flights in 1962.

● In August, says the file, 'the rear baggage door failed, severely damaging the forward passenger bulkhead.'

● The next day another HS 748 was cruising at 10,000 ft 'when the steward reported that the cabin door had opened and the hostess had fallen out.'

● Five days later another identical aircraft lost a door 'which became trapped in the leading edge of the tailplane.'

Hawker Siddeley, now part of British Aerospace, made strenuous efforts to combat the problem, but doors continued to give serious problems in following years, even though a

secondary bolting system was incorporated in all doors.

In July, 1977, a British Airways HS 748 left Sumburgh in the Shetlands. The official CAA report said: 'Shortly after take-off for Aberdeen, the rear baggage door separated and damaged the leading edge of the tailplane.'

British Airways took immediate corrective steps. The doors of its HS 748 aircraft now boasted two primary bolts, two secondary bolts, an aneroid bolt activated by pressure and a 'speed-bolt' which locks automatically when the aircraft reaches 90 to 100 knots. There were also warning lights in the cockpit if the door was not shut properly.

After Sumburgh, the hope in aviation circles was that the HS 748 cargo door was fail-safe. In the normal course of events, all these incidents and subsequent modifications to the door should have been notified to operators of the aircraft through normal channels, especially via British Aerospace.

Then came the 1981 Dan-Air crash. Engineering experts were of the opinion that it was an accident which simply could not happen. But it did.

Investigators took the aircraft remains from Nailstone to Farnborough and reconstructed the

entire fuselage. Some months ago the first draft of their report was sent to interested parties.

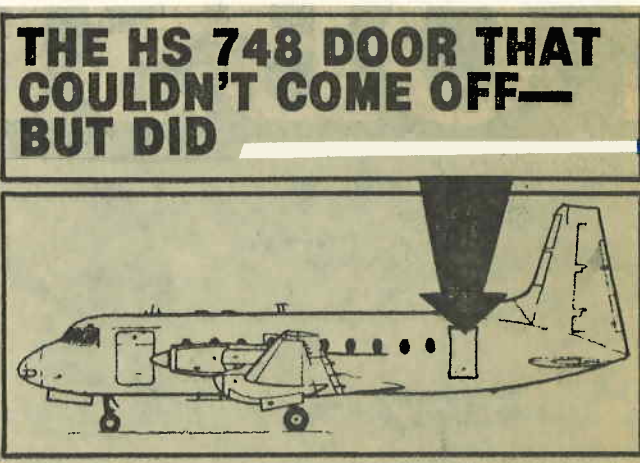
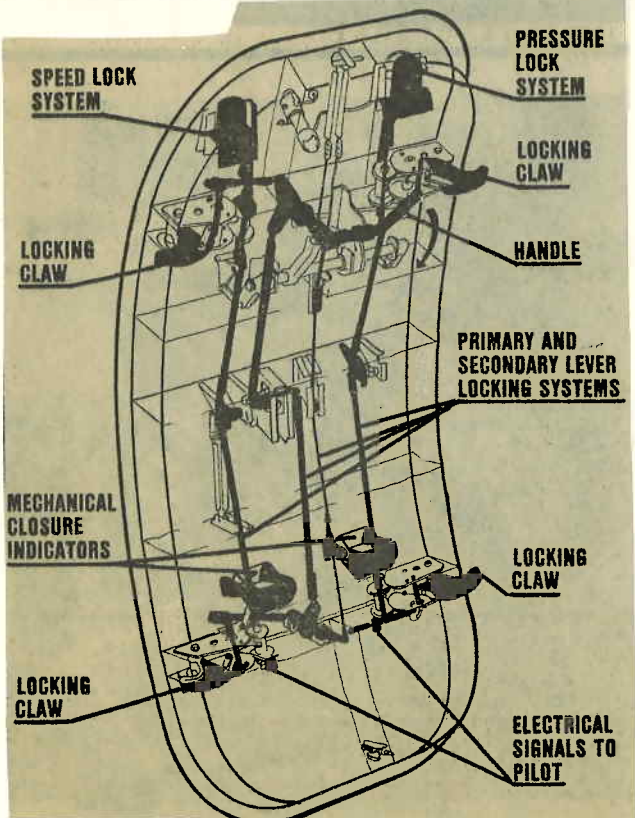
The draft report is understood to have caused deep concern at British Aerospace, which made voluminous comments to the investigators. They noted these points and made some changes to their report, but still they did not mollify the British plane-maker.

The report is now in its final form, ready to go to the printers. Interested parties have until the end of the month to make a formal objection; if there are none, it will be published early in January.

If there are objections, an independent Review Board will be established which could further delay publication for up to six months.

The HS 748 is still on sale at a price of about £3 million. A total of 366 have been made to date.

Both British Aerospace and Dan-Air declined to comment on the report because of statutory constraints. A spokesman at the Civil Aviation Authority would not discuss the report, but added: 'It is the manufacturer's responsibility to correct any faults. It is also his responsibility to advise operators of any problems that have arisen.'



Fred Olsen er det eneste selskap i Norge som har denne flytypen og de kan fortelle at de ikke har hatt noen problemer med den nevnte dør.

red.

SKIFTARBEID OG PENSJONSALDER.

I den senere tid har spørsmålet om redusert- fleksibel pensjonsalder dukket opp fra bl.a. LO og YS hold. Argumentene går i hovedtrekk ut på problemene med de eldres helse, som kan være høyst forskjellig.

Men også det at Norge er et av de land i Europa som har en så høy pensjonsalder som 67 år. Et annet argument som har dukket opp i kjølvannet av den store arbeidsløsheten er troen på å kunne få sysselsatt flere unge ved at de eldre gis mulighet til å pensjonere seg før fyltde 67 år.

Jeg har ikke til hensikt å kommentere ovennevnte argumenter, men heller forsøke å se pensjonsalder spørsmålet ut fra vår egen situasjon som flytekniker og som skiftarbeider. Som nevnt har saken minst to sider, som hver for seg og sammenlagt må kunne legges i vektskåla for redusert- / fleksibel pensjonsalder. Skift gang er vel den siden som utvilsomt har mest bakgrunnsmateriale gjennom undersøkelser. Videre er det vel denne siden som har blitt best vurdert både politisk og økonomisk. Her kan nevnes NOV innstillingen av 1979:56, Skift- og turnusarbeid som fortsatt etter 3 år sansynligvis ligger i bunnen av saks-stabblene i kommunal- og arbeidsdep., grunnet mulige konsekvenser ved de foreslåtte tiltakene.

Som kjent er det bare **kun** et fåtall som ser seg i stand til å delta i skiftarbeid frem til pensjonsalder, og som har helse i nogen lunde behold. En fleksibel pensjonsalder, med mulighet til å gå i pensjon fra fylte 60 år, slik Luftforsvarets tekniske befal har vil kunne være med på å gi våre eldre arbeidstakere mulighet for en meningsfylt pensjonist tilværelse som kompensasjon for mange år i skiftarbeid, isteden for at enkelte av disse blir en belastning for sosialbudsjettet.

En annen og kanskje mindre påaktet side er våre flyteknikers arbeidsoppgaver, ansvar og krav til kvalifikasjoner, sett i sammenheng med pensjonsalderen slik luftfartsmyndighetene har gjort med den flygende besetningen.

Den daglige eksamen våre flyteknikere står over for gjennom sitt arbeid tar ikke hensyn til vedkommendes alder, men pålegger han det samme ansvar og krav. Det samme gjelder også når sertifikat på nye flytyper skal tas ut.

Selvsagt er dette riktig, men så bør også de offentlige myndigheter ta konsekvensen av dette ved å legge forholdene tilrette for de som måtte ønske å "hoppe av" før fylte 67 år. Forslagsvis ville mye ha vært gjort ved å gi flyteknikerne mulighet til å gå i pensjon fra samme tidspunkt som flybesetningen, dersom vedkommende ønsket det.

Nå må det ikke forstås dithen at eldre arbeidstakere er å anse for ubrukelige. Som kjent er det tildels betydelig forskjell fra individ til individ, og det er nettopp derfor nødvendig at pensjonsalderen ikke bare reduseres, men at den enkelte gis mulighet til å velge pensjoneringstidspunktet selv.

La oss derfor nå håpe at de store organisasjonene klarer å få til at den generelle pensjonsalderen blir fleksibel. Hvis ikke de prioriterer dette høyt nok, må spørsmålet bli en sak for NFO å jobbe med i de kommende tariffoppgjør.

K.H.P.



"Boy! Getting approvals for Purchase Requisitions is TOUGHER everyday!"

