



MEMLEMSBLAD FOR

norsk flytekniker organisasjon

FORHANDLINGSSITUASJONEN.

BRUDD I FORHANDLINGENE

28.MARS 1984.

ETTER TRE MØTER MELLOM NAF OG NFO,UTEN FREMGANG
OMKRING HOVEDPUNKTENE,FANT NFOs FORHANDLERE DET
NYTTELØST Å FORTSETTE.PLASSFRATREDELSE ER MEDDELT
NAF/RIKSMEGLINGSMANNEN OG KAN TIDLIGST FINNE STED
14.APRIL,SÅ FREMT MEKLING IKKE FØRER FREM,
NÆRMERE INFORMASJON FØLGER.

NFOs SENTRALSTYRE.

NUMMER 1 1984

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



Medlemsblad For

Norsk Flytekniker Organisasjon

Utkommer 4 ganger pr. år.

Redaktør: Terje Tveten, TS-E, SAS.

Adresse: Postboks 60, 1330,
Oslo Lufthavn.

REDAKSJONSKOMITE

SAS: Odd Haldar, OSLTS-E

Widerøes: Trygve Tessem, Bodø

FOF: Helge Hansen, OSLTR-A

BU: Arvid Rosenberg, FBU

STERLING: Bjørn Nordli, GEN

Tanker og meninger i "INFO" behøver ikke å være NFO's offisielle syn.
Ettertrykk og sitat er tillatt ved oppgivelse av kilde.

NFO's sentralstyre 1984

Formann: ERIK THRONSEN, SAS,
Telefon 02-596888

Nestformann: HELGE HANSEN, FOF,
Telefon 02-530900

Sekretær: MORTEN ARNESEN, SAS,
Telefon 02-596888

Kasserer: DAGBJART LANGELAND, FOF,
Telefon 02-530900

Styremedlem: E. FØRRISDAL, SAS,
Telefon 02-596888

Styremedlem: H. SCHJELDRUP, SAS,
Telefon 02-596888

Styremedlem: K. NAAS, BU, Sola,
Telefon 04-651011

Styremedlem: I. SØRAUNET, BU, TRD,
Telefon 07-825950

Styremedlem: A. ROSENBERG, BU, FBU
Telefon 02-524656

Styremedlem: B. NORDLI, Sterling,
Telefon 06-978586

Styremedlem: T. TESSEM, WF, Bodø
Telefon 081-23070

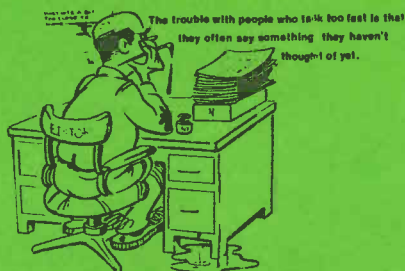
Styremedlem: K. ÅNNELAND, WF, Bodø
Telefon 081-23070

Kjære lesere

Ja, så er tiden inne for en ny utgave av INFO. Jeg skal innrømme at vi enda ikke har klart å få til den store forandringen på bladet, men det arbeides med saken. Roma ble jo heller ikke bygget på en dag. Redaktøren har søkt hjelp hos "ekspertisen" og håper at dette kommer til å sette sitt preg på bladet etter hvert.

Neste nummer av INFO vil komme ut i løpet av juni, så det ville være fint om det innsendte stoff kom til redaksjonen før 1. juni.

Red.



INNHOOLD

- Side 3. Formannen har ordet.
- Side 4. Tariff 84- konflikt
eller minnelig løsning
- Side 5. Norsk Luftfartsplan
- Side 7. INFO fra styret i NFO
avd. SAS
- Side 8. Orientering om den nye
sykelønnsordningen
- Side 9. Hva vil vi med NFO?
- Side 10. NFO's representantskaps-
møte 1984
- Side 11. Nytt siden sist
- Side 14. Yrskskolen og flyselskapene
- Side 15. Er dette "Nye SAS"?
- Side 16. "Nye SAS", skift og overtid
- Side 17. Utenlandsregulativet er
revidert.

Formannen har ordet

NFO avholdt seminar i forhandlingsteknikk på Müller Hotell i tiden 27-29/1-84. Inkludert i dette vårt Representantskapsmøte. Kurset var en stor suksess, mye nytt kom for en dag og opplegget teknisk sett virket meget bra. Når det gjelder Representantskapsmøtet, så ble dette avholdt i Müller's konferansesal i tradisjonelle former. NFO hadde invitert to styrerepresentanter fra Mekanikerforeningen i Helikopter Service (flyteknikere) som observatører på Rep.møtet og deltagere i kurset. Dette for å utvikle det faglige samarbeid som allerede er etablert gjennom NFO's Tekniske Utdannelseskomite. En annen side var å presentere vår organisasjon slik at HS ved fremtidige vurderinger av sitt organisasjonsforhold vet hva NFO står for, og hvordan vi arbeider.



En annen viktig sak er vårens tariffopp-
gjør, og NFO har sammen med resten av
Norges befolkning hørt NAF's triader om
nulloppgjør, konkurranseevne og begrens-
ninger i den lokale forhandlingsretten
hva økonomi angår. Hver for seg, og også
samlet er dette meget sentrale ting og
med en rekke forslag til endringer i
Overenskomsten går NFO til forhandlinger
med en meget nøktern attitýde.



Avslutningsvis har vi to saker som må
avklares til vår tilfredshet før for-
handlingene starter, nemlig Hovedavtalen
som NAF har sagt opp og spørsmålet om
tariffavtale for NFO avd. SAS's fly-
inspektør-medlemmer. Skulle ikke dette lykkes vil atmosfæren
bli meget anstrengt allerede i revisjons-
forhandlingenes innledning.

Erik Throndsen

TARIFF 84 - KONFLIKT ELLER MINNELIG LØSNING ?

Vårens vakreste eventyr -tariff-oppgjøret- nærmer seg med raske skritt.

Hvordan er så situasjonen for NFO's vedkommende? Tariffkomiteen er liksom kontraktsforpliktet til en optimistisk holdning, men det er vel på sin plass med litt kaldt vann i blodet.

Som de fleste husker kom vår nåværende overenskomst til verden under vanskelige omstendigheter våren -82. Selv med Riksmeglingsmann Webster som jordmor (far), var en del skjemmende fødsels-skader ikke til å unngå under den tøffe nedkomsten.

Tariffkomiteen har derfor ved årets oppgjør sett seg nødt til å prioritere en oppflikking av avkommet i den grad dette er mulig. Selv med forbundsvise oppgjør denne gang, har vi ingen illusjoner om at NFO skal klare å oppnå større generelle tillegg enn andre forbund, og vi satser derfor mer på nødvendige justeringer av avtaleteksten vedrørende overtid, skiftarbeid og tjenestereiser m.v.

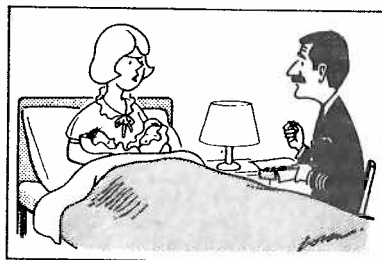
I skrivende stund har vi heller ikke fått avklart avtalesituasjonen for inspektørene i SAS, noe vi fikk tariffestet forrige gang. Videre sitter vi med en oppsagt Hovedavtale som skal utgjøre Del I i vår overenskomst, og det sier seg selv at disse forhold må avklares før selve tarifforhandlingene tar til. Hovedavtalespørsmål kan f.eks. ikke sidestilles med interessedivider i forbindelse med vanlige tarifforhandlinger og må derfor finne sin løsning på utsiden av det kommende oppgjør.

NAF har i år lagt seg på en særskilt restriktiv og aggressiv linje foran oppgjøret, noe som ikke akkurat letter situasjonen. Selv om en hel del spørsmål som f.eks. garantiordningen, lik arbeidstid, lavere pensjonsalder og regjeringens omtalte 5% grense for lønnsvekst fra 1983 til 1984, ikke akkurat kan sies å angå NFO, vil vi nok bli be-

rørt på lik linje med dem som har slike ting som hovedsak under oppgjøret. Det er ingen hemmelighet at NFO hadde sett en større lønnsdifferensiering mellom de enkelte faggrupper i vår bransje, mener erfaringsmessig er dette svært vanskelig å få gehør for under hovedoppgjøret. Som oftest må en nøye seg med å kjempe mot ytterligere lønnsutjamning - og det kan meget vel bli resultatet denne gang også - hvem vet ?

Det har selvfølgelig liten hensikt å spekulere i det som evt. kommer til å skje under oppgjørets gang, vi får heller ta problemene som de kommer. Hovedsaken må da heller være at Sekretariatet holder medlemmene i de enkelte avdelinger løpende orientert under forhandlingenes gang.

Tariffkomiteen.



Can't you think of better names than Aileron and Rudder?

Norsk Luftfartsplan

Med St.meld nr. 36 for 1983-84 har Luftfartsverket i likhet med Statens vegvesen og Norges Statsbaner fått sin langtidsplan for investeringer og byggearbeider. Luftfartsplanen står i en viss særstilling i det utviklingsforløpet i investeringene og i driften av luftfartssystemet drøftes opp mot utviklingsforløpet på inntektssida, dvs. avgiftspolitikken, gjennom krav til kostnadsdekning og selvfinansiering.

Kjell Ødegård
byråsjef
Samferdselsdepartementet



Meldingen tar således opp rammebetingelser for den sivile luftfart som avgifter, kostnadsdekning, takstpolitikk overfor flyselskapene, planlegging av lufthavnene, økonomistyring, helikoptertrafikken på kontinentalsokkelen, utviklingen av kortbaneflyplasser og driftsbetingelsene for kommunale flyplasser.

Samferdselskomiteen har særskilt bedt departementet om:

- å basere planen på trafikkprognoser
- å innarbeide og avveie nødvendige investeringer ved Fornebu i forhold til byggearbeider ved andre flyplasser
- å vurdere planleggingsprosedyrene.

Disse anmodninger peker ut sentrale problemområder i - og formål med - planarbeidet.

Trafikkprognoser

Med de vekstforutsetninger i økonomi og oljepriser m.v. som er valgt, gir prognosemodellen en trafikkvekst på i gjennomsnitt 4,4 pst. pr. år 1982-85 og 3,2 pst. pr. år 1986-89.

Transportøkonomisk institutt utviklet i 1976 den modell som er benyttet for fremskriving av Oslo-området flytrafikk. Prognosene for stramruteplassene utenfor Oslo-området bygger på Oslo-modellens beregninger.

Intertrafikken mellom stamflyplassene er foreløpig ivarett ved å legge til en fast prosentandel til

den Oslo-rettede trafikk. For å ta bedre hensyn til intertrafikken i Nord-Norge og på Vestlandet, har Luftfartsverket i samarbeid med TØI tatt opp arbeidet for å komplere Oslo-modellen.

Hensikten vil være å få et modellapparat for å anslå hvordan passasjertrafikken vil utvikle seg under bestemte forutsetninger om modellens forklaringsvariable, f.eks. å måle hvordan endrede priser på flyreiser og endringer i rutestruktur vil påvirke etterspørselen etter flyreiser.

For å forenkle arbeidet med og behandlingen av luftfartsplanen er bare ett utviklingsforløp i totaltrafikken lagt til grunn. Hvilken betydning det vil få for planen som styringsredskap hvis prognosene ikke slår til - for flyplasssystemet i Oslo-området og for planen generelt - er det like viktig å ha forståelse for som selve prognosen.

Trafikkvekst. Påvirkning av inntekter og kostnader

Samme trafikkprognoser er benyttet i planen både på inntektssiden og kostnadssiden. Avgiftsinntektene er for de trafikkavhengige deler bestemt ut fra antatte trafikkøkninger. I investeringssammenheng benyttes samme prognoser i dimensjonering av ekspedisjonsbygninger og parkeringsarealer m.v. Om vi ser bort fra rasjonalisering og effektivisering, får lavere eller sterkere trafikkøkning enn forutsatt vanligvis utslag både

på inntekter og kostnader. Om trafikken skulle øke mer enn antatt, øker i så fall driftskostnadene og behovet for kapasitetsutvidelse/investeringer fremskyndes, men samtidig øker også inntektene som gjør det mulig å realisere nødvendige tiltak.

Prisdifferensieringen flyselskapene iverksatte sist sommer påvirket til eksempel nivået på trafikken, men det gir ikke uten videre grunnlag for å endre vekstforutsetningene (trenden). Dersom prisdifferensiering skulle påvirke trenden, måtte det innføres stadig nye og større rabatter.

Øker trafikken mer enn forutsatt, vil ikke det nødvendigvis føre til behov for nyinvesteringer på flyplassene, ikke i de tilfeller en har overkapasitet i anleggene eller når veksten skjer i trafikksvake perioder. Det vil avhenge av hvor og når trafikkøkningen skjer. Rabatttilbudene er utformet for å øke trafikken på de tidspunkter hvor flyselskapene har ledig kapasitet, dette er ikke nødvendigvis sammenfallende med ledig kapasitet på flyplassene, jfr. Bodø som fikk kapasitetsbrist sist sommer om ikke før.

Når dette nevnes, er det for å få frem for det første hvor viktig det er at markedsmessige tilpasninger fra flyselskapenes side også er tilpasset terminalholderens kostnadsstruktur, og omvendt. Dernest bør ikke en debatt om prognosens treffsikkerhet virke for sterkt inn

på vurderingen av planens brukbarhet som styringsinstrument. De plantekniske sammenhenger mellom faktisk trafikkvekst, inntekter/kostnader, trafikkprognoser og krav til utbyggingsstandard må først gås etter i sømmene. Det vesentlige er at en under oppfølging av planen i budsjettssammenheng og ellers følger med i disse sammenhenger og korrigerer etter hvert i forhold til de politiske styringsmål.

Økonomistyring

I meldingen legges det vekt på at de offentlige tiltak innen luftfarten blir prioritert slik at de fortrinns og kvaliteter flytransporten har i forhold til andre transport, skal styrkes.

Likesses det som viktig at utbyggingen av flyplassene kan skje i et tempo som er tilpasset den utvikling samfunnet ønsker i flytrafikken, og som blant annet kommer til uttrykk i etterspørselen.

For å oppnå dette må avgiftene settes slik at de gir tilstrekkelig inntekter for å gjennomføre nødvendige utbyggings tiltak. Samtidig bør avgiftene utformes slik at de avspeiler kostnadene ved bruken av flyplassene. Også kostnader forbundet med reduksjon i uønskede miljøvirkninger må inngå i kostnadsgrunnlaget for avgiftene.

Fra en samfunnsøkonomisk synsvinkel vil kostnadsorientering av avgiftssystemet og planens krav til selvfinansiering gi garanti for en ikke for sterk satsing.

Den forholdsvis sterke reelle økning i den økonomiske planrammen 1986-89 i forhold til rammen 1982-85 på vel 4 pst. pr. år i gjennomsnitt, må ses i sammenheng med prognosen (som av mange er betraktet som lav) og de plantekniske sammenhenger som er tilstede.

Med hensyn til statens anlegg og tjenester for helikoptertrafikken i forbindelse med oljevirksomheten på kontinentalsokkelen, er meldingens opplegg at denne ressursinnsatsen fullt ut må dekes av inntekter fra virksomheten selv, dvs. uten belastning for det øvrige luftfartssystemet.

Spørsmålet om å etablere et økonomisystem for Luftfartverket i likhet med systemene som anvendes i statens forvaltningsbedrifter behøves tatt opp ved revisjon av planen. Samtidig vil departementet utrede alternative måter å organisere og finansiere lufthavnene på både m.h.t. drift og investeringer.

Departementet må således vurdere avgiftssystemet som ledd i den fremtidige økonomistyring.

På noen avgiftsområder blir det mer konkret bebudet en viss omlegging. Det gjelder avgifter på trafikk med mindre fly, avgifter på helikoptertrafikken og støyrelaterte avgifter. Å lokalisere og bestemme kostnadene bare på disse områder vil kreve et betydelig utredningsarbeid.

Lufthavnplaner

Kravene til planlegging innen sivil luftfart har endret seg i takt med de økte krav som stilles til samferdselsplanlegging generelt og til planleggingen i kommuner og fylker. Luftfartverket er allerede gitt ansvaret for at en samordnet fysisk/økonomisk oversiktsplanlegging blir gjennomført.

Ut fra dagens forhold og antatte utvikling må det for hver større lufthavn foretas en vurdering av alle aktiviteter med sikte på prioritert tiltaksprogram med målsettinger og virkninger.

I utarbeidelsen av disse lufthavnplanene må statlige, fylkeskommunale og kommunale interesser samt brukerinteressene bli

best mulig koordinert. Det innebærer at planleggingen må bli åpen.

I planleggingen kan således forskjellige fagmyndigheters forskrifter, retningslinjer og krav bli ivarett, både Luftfartverkets egne og andre etaters. Støy vil i denne oversiktsplanlegging måtte bli ivarett på lik linje med andre hensyn med sikte på en samtidig avveit arealdisponering og helhetsløsning.

Investeringsprogrammet bygger på bestemte krav til standarder og normer i luftfartanleggene. Valgte kriterier for dimensjonering av ekspedisjonsbygninger tar utgangspunkt i passasjeraltet i 30. travleste time i dimensjoneringsåret. Denne timetraffikk utledes av årspassasjeraltet.

Med bakgrunn i Luftfartverkets egne erfaringer foreslås en minste-

standard på henholdsvis 13 m²/pr. passasjer i dimensjonerende time for nasjonale/internasjonale lufthavner, og 10 m²/pr. passasjer i dimensjonerende time for nasjonale lufthavner.

Akseptgrensen for trengsel i kombinasjon med dårlige arbeidsforhold for de som har sitt arbeid i ekspedisjonsbyggene ligger i de områder som foreslås som minste akseptable standard.

Som eksempel på ekspedisjonsbygninger med for lav arealstandard nevner meldingen Bodø med 8,3 m²/pr. pass i dim. time. Som eksempler på tilfredsstillende arealstandard nevnes Årø med 21,8 og Værnes med 18,0 m².

Med 4% årlig vekst i trafikken vil en åpningsstandard på 20 m²/pr. pass. i dimensjonerende time bli redusert til 13,5 i løpet av en 10-årsperiode.

Flyplasssystemet i Oslo-området

Det er utført konsekvensanalyser for 4 alternative trafikkfordelinger mellom Fornebu og Gardermoen.

Alternativ	0	I	II	III
Fornebu (mill. pass.)	7	5,5	4	0
Gardermoen (mill. pass.)	0	1,5	3	7
Investering (mill. kr)	1650	1340	1370	1560

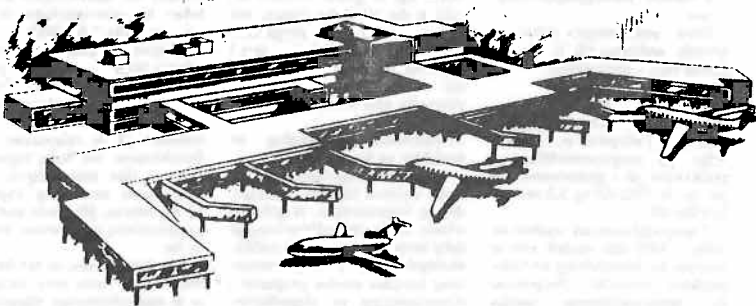
Statens og flyselskapenes årlige merkostnader til investeringer og drift samt trafikantenes årlige merkostnader (inkl. tidskostnader) i alt I, II og III i forhold til alt. 0, vil i størrelsesorden kunne bli som vist nedenfor.

Alternativ	0	I	II	III
Årlige merkostnader (mill. kroner)	0	100	400	500
Antall husstander støybelastet over EFN 65 dBA med - liten utskifting av fly - forventet utskifting av fly	1810 240	1210 210	940 180	740 320

EFN- Ekvivalent flystøynivå

I utbyggingen av Fornebu/Gardermoen er det prinsippale spørsmål for Stortinget om en skal opprettholde Fornebu som ruteflyplass i fremtiden eller ei. Velges den strategi at Fornebu legges ned og at all rute- og chartertrafikk skal gå over Gardermoen, bør investeringene på Fornebu avsluttes når ombyggingene i tilknytning til ny 4. etasje på ekspedisjonsbygningen er fullført.

I meldingen konkluderes med at de samfunnsøkonomiske kostnader for utbygging og drift bør tillegges betydelig vekt ved valg av flyplassløsning. Ut fra denne vurdering peker alternativ 0 seg ut som gunstigst dersom de miljømessige viltene på sikt ikke blir større



Utkast til ny terminal på Fornebu

Etter vel 3 mndr. med nytt styre i NFO avd. SAS er det på sin plass med informasjon til medlemmene.

Dette vil i fremtiden fortrinnsvis foregå gjennom INFO, bortsett fra spesielle saker.

En sak som kanskje er av stor interesse er kjoleadressene vi fikk i forbindelse med NCI. Her har det vært avholdt et møte med deltagere fra STO, CPH og OSL. Flere forslag til nye farger ble fremlagt, men det ble vedtatt å sy tre prøver i fargen lyseblå (vår gamle farge) etter samme modell som den nye (NCI) kjoleadressen. Disse vil bli lagt ut i STO, CPH og OSL, kommentarer mottas med takk.

Maintenance Releas saken og Line-check mekanikerer har jo versert frem og tilbake i lengre tid, men anses nok en gang for gravlagt etter at gjeldende håndbok nå er blitt revidert.

Inspektøravtalen er jo også en sak som har pågått en del år. Parallellt med dette har det pågått forhandlinger for de utestasjonerte flyteknikerne. Her var det heller lite å hente, noen små forandringer ble det jo, men kravene ble langt ifra oppfylt. Tilbudet ble sendt til de angjelende medlemmer til uravstemning. Resultatet her ble 50/50 slik at det ble opp til avd. styret å avgjøre saken. Sentralstyret kunne vanske-

lig se at det å gå ut i en konflikt ville løse problemene, så avtalen ble underskrevet.

SBC - Scandivavian Business Computer har vært på trappene en tid nå. Dette er et frittstående selskap som skal leie fly og tjenester fra andre selskaper, bl.a. B.B., FOF og WF i første rekke. Dette vil man forsøke å komme igang med snarest mulig. En del av disse flyene vil bli bygget om (NCI).

DC-9-80 og signering av A/C-log er en sak som har avstedkommet mye korrespondanse og mange møter. Det blir nå avholdt diff-kurser ved OSLTH, og de første teknikerne er klare til å ta imot flyet. På ekstraordinært styremøte 9. feb ble det vedtatt at ved bestått diff-kurs kan man signere i A/C log på fly som er registrert utenfor skandinavia, men kun så lenge det finnes en gyldig handling-avtale med vedkommende selskap.

Ellers kan vi opplyse at det for tiden pågår forhandlinger om ny hovedavtale mellom NFO og NAF. Tariff-forhandlingene startet 22 mars, da ble våre krav fremlagt for motparten.

SRI.

Luftfartsplanen i mill. 1984-kroner:

	1982-85	1986-89
1. Investeringer (stamflyplasser)	910	1 260
2. + Driftsutgifter	1 950	2 125
3. + Kortbaneplasser	140 ¹⁾	140 ¹⁾
4. = Finansieringsbehov, ordinært	3 000	3 525
5. + Ekstern finansiering av Sola	20	30
6. + Helikopterbaser	90	145
7. = Finansieringsbehov i alt	3 110	3 700
8. Avgiftsinntekter m.v.	2 710	3 410
9. Underdekning, ordinær finansiering (4-8)	290	115

¹⁾ Totale overføringer til kommunale kortbaneplasser.

ved Fornebu enn ved Gardermoen. Mens flyselskapenes drifts- og kapitalkostnader er større under alt. II enn for alt III, er det omvendt m.h.t. trafikantenes tilberedningskostnader. I bekvemheten av alt. III er fortsatt ved legging av Fornebu. Dersom Fornebu derimot skal holdes åpen for allmennflyging og som base for flyselskapene, vil statens driftsutgifter øke mens flyselskapenes investeringskostnader blir lavere.

Departementet mener at Fornebu må opprettholdes og foreslår gjennomført et 1. byggetrinn 1984-1989 som er felles for alternativene I og II. Første byggetrinn forutsetter utvidelse av ekspedisjonsbygningene på Fornebu og Gardermoen med henholdsvis 10000 og 2500 m² som representerer vesentlig økt komfort for de reisende. Planen vil gi 17 m² pr. passasjer i dimensjonerende time ved utløpet av 1989.

I opplegget er innebygget frihet

til senere å velge mellom alternativene I og II for den videre utbygging fra 1990. Velges alt. III vil investeringsomfanget under 1. byggetrinn måtte økes i forhold til alt. I og II med 110 mill. kroner.

Det forutsettes at støybelastningen ved Fornebu ikke skal overskride de nivåer som vil framgå av nye støysoner for trafikken 1983. Det må aksepteres en forbigående økning i støyen i den periode som går med for å sette Gardermoen i stand til å ta imot overføringer fra Fornebu. Fram til år 2000 skal støyen reduseres i forhold til nivået 1983 med 5dBA.

Forslaget representerer en satting på Fornebu med Gardermoen som avlastning for bestemte trafikkoppgaver som chartertrafikk og oversjøiske ruter. I siste halvpart av 80-årene vil også rutetrafikk måtte overføres p.g.a. maksimaltaket for støy på Fornebu.



FOLKETRYGDENS KAPITTEL 3 - KONTANTSTØNAD VE' SYKDOM OG TUSEL KALT "SYKELØNNSORDNINGEN" ENDRES FRA 1.MARS 1984.

Innføring i bruk av egenmelding kom ved lovendring, gjeldende fra juli -78 og var klart en forenkling av regelverket med hensyn til korttidsfravær. Den avlastet legestanden og gav oss fordeler ved å slippe reisetid og ventetid på legens kontor. Vi vil i høy grad være tjent med at denne rett til egenmelding alltid er til stede, og bør derfor begrense bruken slik at retten ikke blir tatt fra oss for perioder ved karenstid på 6 mndr.

En lege har derfor plikt til å skrive en erklæring for et fravær selv om det bare er en dag.

Nye regler i egenmeldingsordningen:

1. Varigheten av arbeidsforhold som gir adgang til å nytte egenmelding.

Ventetiden for rett til sykepenger fra arbeidsgiver inntreffer når arbeidstakeren har vært ansatt hos vedkommende arbeidsgiver i minst 2 mndr. Fra samme tidspunkt inntreffer adgangen til å bruke egenmelding for nyansatte.

2. Egenmeldingsperiodens lengde.

En egenmeldingsperiode er 3 kalenderdager.

De nye reglene betyr at en nå går over til å nytte kalenderdager i stede for fraværsdager når egenmeldingsperioden beregnes. Dette betyr at dersom en arbeidstaker bruker egenmelding en fredag, må det legges frem sykemelding fra lege fra og med mandag hvis vedkommende fortsatt er syk, selv om lørdag og søndag ikke har vært arbeidsdager. Retten til å benytte egenmelding i den arbeidsgiverperioden (for 2 uker framover) er dermed også brukt opp.

Dette betyr videre at hvis en rabeidstaker benytter egenmelding en fredag, og har vanligvis 5 dagers arbeidsuke, og er tilbake på arbeid mandag, regnes dette som bare 1 dag. Da kan en nytte egenmelding 2 dager til i samme arbeidsgiverperiode.

3. Når retten til sykepenger i egenmeldingsperioden bortfaller.

Retten til sykepenger i egenmeldingsperioden skal falle bort dersom fortsatt arbeidsuførhet/sykdom ikke blir bekreftet av lege den fjerde dagen. Dette betyr at arbeidsgiveren skal ha melding den dagen legen bekrefter sykdommen.

4. Begrensning av egenmeldingsretten i spesielle arbeidsforhold.

Egenmelding kan ikke nyttes når det får til følge at arbeidstakeren blir borte fra arbeidet også etter at vedkommende er blitt arbeidsfør/frisk igjen. Dette er situasjoner som vil kunne oppstå for arbeidstakere som skulle ha reist offshore, eller oppdrag utenfor egen bedrift på en av de tre egenmeldingsdagene. Dersom denne situasjonen kan oppstå, må det legges frem sykemelding fra lege for å få sykepenger.

5. Antall egenmeldninger.

Arbeidstakerne får rett til 4-egenmeldingsperioder i løpet av 12 måneder.

Dette betyr at en arbeidstaker kan ha inntil 3 fraværsdager i 4 arbeidsgiverperioder - (3 arbeidsgiverperioder for ikke å miste retten) - i løpet av 12 måneder.

I fraværsdag med egenmelding i en arbeidsgiverperiode, er det samme som at en har brukt 1 egenmeldingsperiode, og at det er 3 perioder igjen - (2 for ikke å miste retten) - i løpet av 12mndr

HVA VIL VI MED N.F.O.?

I de 15 årene som har gått siden NFO (AFF) ble gjenopprettet som fagforening for flyteknikere, har man som kjent oppnådd store fremgangener for vår yrkesgruppe. Ikke bare økonomisk, men først og fremst ved å oppnå en rekke avtaler som regulerer arbeidsforhold, utdannelse osv. Man har også oppnådd å få et godt samarbeid med Luftfartsverket og internasjonale organisasjoner. Man kan kanskje si at det er takket være NFO at det i det hele tatt finnes flyteknikere i den form vi kjenner han idag.

Dette har man selvfølgelig ikke fått gratis. De tillitsvalgte har hele tiden lagt ned et enormt arbeid som både har kostet svette og kroner, og som ikke minst har vært en belastning for familien, ettersom en stor del av fagforeningsarbeidet må foregå på fritiden. Personalavdelingen tar som kjent ikke særlig hensyn til at de fleste i NFO arbeider skift.

Det har derfor forundret meg at det stadig kommer for dagen mer eller mindre personlige avtaler mellom enkelte medlemmer i NFO og selskapene, og da spesielt med enkeltmennesker i organisasjonen,

avtaler som kanskje på kort sikt kan være til fordel for den enkelte, men som på sikt kan få uheldige konsekvenser. Påstanden om at det er enkelte mennesker i bedriftene som stadig prøver å få til slike avtaler, kan selvfølgelig være riktig, men det skal tross alt minst to parter til for å få til en slik avtale.

På denne bakgrunn synes det som om det er på tide med en debatt om hva vi vil at NFO skal være for medlemmene. Jeg vil derfor stille en del spørsmål som synes relevante i denne forbindelse:

Skal NFO kun ta seg av de økonomiske avtalene, eller skal den også beskjeftige seg med faglige saker?

Skal NFO delta aktivt i forbindelse med forfremmelser, stasjoneringer, avløsninger osv., eller skal dette være helt opp til bedriftene og enkeltmedlemmene?

Skal NFO arbeide for større åpenhet innen bedriftene slik at eventuelle misligheter og uheldige forhold som finnes kan avdekkes og rettes opp?

O.H.

Reduserte egenmeldingsperioder fra 6 ganger pr. 12 måneder til 4 ganger, betyr altså:

DET BLIR MED TILBAKEVIRKENDE KRAFT

Som overgangsregel betyr dette:

De arbeidstakere som pr. 29. feb. 1984 i de siste 12 måneder har 4 eller 5 egenmeldinger mister ikke retten automatisk pr. 1.mars 1984. Men første gang pr. 1.mars 1984 som en arbeidstaker da benytter

I egenmelding, og det da ved å telle 12 måneder bakover i tid har 4 egenmeldinger eller fler vil - kunne - miste retten i 6 mndr.

Arbeidstakerens plikt til å melde fra til arbeidsgiver om sykefravær, også når det foreligger sykemelding fra lege.

Det er et krav at arbeidsgiver skal ha melding om ethvert sykdomsfravær fra første fraværskdag ved egenmelding, som ved lege-erklæring.

NFO's representantskapsmøte 1984

Årets representantskapsmøte ble avholdt på Müller Hotell, Mastemyr, i forbindelse med at YS-F/NFO kurs i Transaksjonsanalyse/Forhandlings-teknikk - altså en helt ny vri.

Såvel kurset som selve Representantskapsmøtet må betegnes som en suksess - og det er å håpe at denne formen kan benyttes ved senere anledninger. NFO har omsider fått beskikket sitt hus når det gjelder opplæring og skolerung av sine tillitsvalgte, idet et eget Studieutvalg med egne studietillitsmenn i den enkelte avdeling nå er vedtektsfestet - samt at våre tidligere problemer med penger fra Opplysnings- og Utviklingsfondet nå er historie. En skikkelig tillitsmannsutdanning vil derfor kunne påregnes av de som i fremtiden skal ivareta våre interesser overfor utenverden.

På dette kurset deltok 2 representanter fra Mekanikerforeningen i Helikopter Service (HS), og de deltok også som observatører på selve Representantskapsmøtet.

I stikkords form kan gis et kort resymé fra møtet:

- Sentralstyrets Årsberetning, Regnskap og Budsjett ble enstemmig godkjent.
- Det ble budsjettert midler til forbedring og effektivisering av medlemsbladet INFO
- NFO's Vedtekter ble vedtatt oppdatert og evt. omredigert i forbindelse med et mindre og hendigere format
- En rekke vedtektsendringer ble vedtatt, bl.a. i forbindelse med opprettelse av et eget Studieutvalg, vår uttreden av YS m.v.
- Årsberetningens hovedsaker: Tariff -83/ PRIFO-YS/ NFO's Hovedavtale/ Pilot Check/ Maintenance Release/ Fremtidig Flytekniker utdanning/ Forsikringsordninger/ Tariff- og TU-komiteens rapport for 1983 og Studieutvalgets Årsrapport med Regnskap og Budsjett
- Valg i henhold til Vedtektene: Ingen større endringer i Sentralstyret, Studieutvalg, Tariff- og TU-komiteer. Arnesen (SAS) ble ny sekretær og Hansen (FOF) rykket opp som nestformann etter Langebro (BU) som

hadde frasagt seg gjenvalg -Innkome forslag (16 ialt) omhandlet for det meste vedtektsendringer, nye satser for til-litsmannsarbeid m.v. og ble stort sett vedtatt uendret.

Etter at inntrykkene har fått feset seg, er det vel riktig å si at dette er den hittil mest positive sammenkomst innen foreningen siden NFO kom seg på bena i 1969. Bl.a. var samværet med representanter fra HS hyggelig, spesielt den seansen som ettertid vil bli husket som "det store Dass-møtet". En engere forsamling inntok nemlig hotellets herretoalett i kjelleren medbringende nødvendig fludium, og etterhvert utviklet det seg høytflyvende, saklige og til dels høyrøstede betraktninger om både NFO, HS, arbeidsgiverne, myndighetene og andre begredligheter som gjør livet vanskelig for oss "gutta". Medlemmer ute i lovlig ærend ble bryskt avvist i døra med at "her e er det møte", og at man heller burde benytte "damedoen". Ettersom timene gikk ble det opprettet en skikkelig supply-tjeneste inn til den "engere krets" - og man må formode at de fleste problemer fant sin løsning innen "møtet" ebbet ut av seg selv på morgenkvisten!

Tør vi håpe på en reprise ?

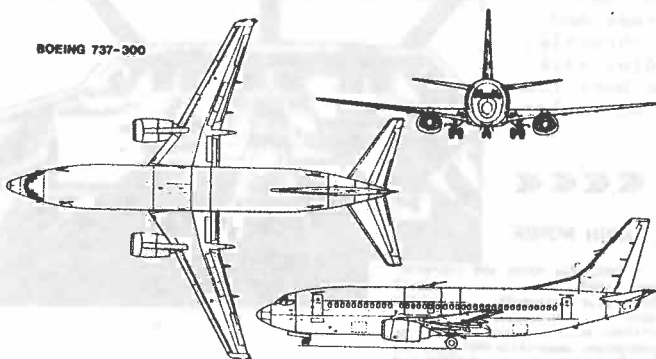
S.H.

NYTT SIDE, SIST

Boeing har presentert og begynt test-flyging av B-737-300. Dette er en ny utgave av B-737 med nye motorer, CFM 56-3, som er langt mer støysvake en JT 8 motorene. Flyet har også fått ny avionic, stort sett på linje med de nyutviklede flyene fra Boeing, B-757 og B-767.

Den Vest-Tyske regjeringen har gitt de tyske selskapene som deltar i Airbus prosjektet et lånetilsagn på 430 mill. Nkr. for å starte utviklingen av A-320. Det ventes at den Engelske regjeringen vil gjøre det samme med det første.

BOEING 737-300



PSA i California har bestilt 20 BAC 146, og har tatt option på ytterligere 25. PSA vil dermed ha en flåte bare bestående av BAC 146 og MD-80 (DC-9-80).

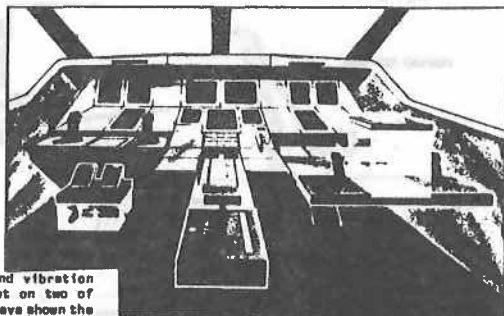
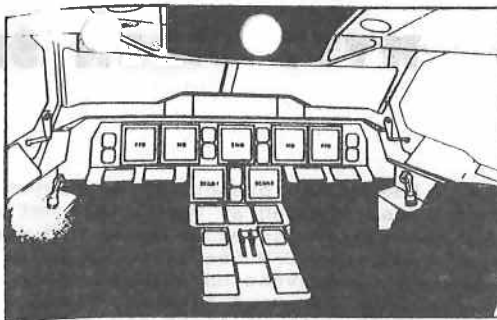
Mc Donnell Douglas har skrinlagt planene om å produsere en modernisert DC-10, kallt MD-100. Det eneste sivile flyet Mc Donnell Douglas nå produserer er MD-80 (DC-9-80). DC-10 blir fortsatt produsert og en del brukt fly blir ombygget for U.S. Air Force under betegnelsen KC-10 for In-Flight-Refueling og transport.



Mc Donnell Douglas har kjøpt opp Hughes Helicopter og vil satse på utvikling og produksjon av helikoptere, en bransje MDD tidligere ikke har deltatt i.



Airbus Industri har nå i et års tid prøveflyet en A-300 med hva de kaller Side-stick, en "stikke" monteret på sideconsolen i cockpitt, i stedet for den konvensjonelle "stikka". Overføringen av kontrollen fra cockpitt er fullstendig elektrisk (Fly-by-wire), via computer som vil holde flyet i en stabilisert I G flyving så lenge "stikka" ikke er påvirket. Også Boeing har satset en del på "Fly-by-wire" og "side-stick", hvilket vil åpne for nye muligheter for utforming av cockpitt med instrumentpanel og "skrivebord" osv. Det blir også drevet forsøk med elektrisk overføring av throttle, flap- og speedbrake-handle, slik at konstruktørene kan se bort fra alle trinser, braketter og kabler i cockpitt området.



TRACKING DOWN CABIN NOISE

Line maintenance crew is asked to seek out an irritating noise reported by a DC-8 crew following passenger complaints. Extensive efforts to locate the cause and source are fruitless, much to the exasperation of the line maintenance crews on all shifts. The ground crew run up the engine as a last resort and measure noise levels in excess of 100db - equivalent to the sound of a rivet gun going at full blast from about eight yards away.

The results are researched by a carrier's acoustic design specialists, who find a solution.

The vibration absorbers installed on each engine mount yoke were not tuned to the proper frequency. There were two reasons:

- a Last repair facility that had worked on the aircraft had inadvertently tuned them at too high a frequency.
- a Because of a reduction of the aircraft's cruising speed in order to conserve fuel, the engines were running at a lower rpm, and retuning to this lower rpm had not been coordinated.

THE SOLUTION

The vibration absorbers are called M1 and M2, according to their tuning. The highest noise levels, with a frequency of 125 Hz, were measured at approximately 82% M1. A computer run of 1,100 cruise observations revealed a most frequently used rpm of approximately 82% M1.

After the installation of properly tuned absorbers, the cabin noise level could be reduced by almost 10 db.

Extensive noise and vibration measurements carried out on two of the carrier's aircraft have shown the cabin sidewall structure to be the critical area for excessive noise generation, especially near seat row 23, where noise levels of 100db and more were encountered.

Where line maintenance comes in is that each engine vibration absorber is very accurately tuned to a certain frequency. If a vibration absorber is to be replaced, the ENTIRE assembly must be removed. To prevent detuning, the absorber must NEVER be taken apart.

However, the nut attaching the absorber weight to the beam may be backed off to permit the weight to be rotated until maximum safety cable slack is obtained.

'SPOOKY' FLASHLIGHTS

Line maintenance was running a cabin pressure test following a crew report of unusual noises heard inflight near a passenger door. Since the best way to check for the noise was to duplicate the inflight situation on the ground, the aircraft was pressurized.

During the pressurization test, the mechanic's attention was drawn to an onboard flashlight that had illuminated. Following up, the perplexed mechanic noted that all the other installed onboard flashlights also were on.

He assumed that there must be an earthly explanation for such a "spooky" behavior. There was.

Upon decreasing cabin pressure below 5.5 psi, the lighted flashlights went out.

PASSENGER SEAT ENTERTAINMENT CENTER

At least one U.S. manufacturer envisions aircraft seats serving as a complete entertainment center, where video games, calculators and, eventually, microcomputers will be added to the music, movie, television and telephone service now available to airline passengers.

A manufacturer has 12 seat installations ready to fly on a CP Air DC-10. These portable units will be installed in a section of the aircraft where the seat occupants cannot watch the onboard movie. The present design replaces the meal tray on the seatback. The games are embedded in the tray, with a membrane-type switch sheet covering five-or-six hand-held video games, to protect them from spilled drinks and other possible damage.

By 1985, the manufacturer envisions installations that can be employed as "flying secretaries." Could they go so far as to provide cockpit CRTs with video games as well?

- Courtesy Interavia Airliner.



MEASURING FIRE-EXTINGUISHER BOTTLES: A NEW METHOD

Present method of periodically weighing fire-extinguisher bottles to determine the amount of liquid in them is a time-consuming task, since the bottles have to be removed from the aircraft. Altogether, it takes about 34 man hours to get the job done.

By using a so-called radiation-type liquid level meter, the amount of liquid can be checked without having to remove the bottles from the aircraft, reducing the man hours to five or six.

In addition, this new method does not require disconnection and refilling of any of the piping, reducing the chances of running into additional maintenance-induced system leakage.

A possible drawback of this type of measuring is the fact that liquid levels are subject to variations with temperature changes. The weighing method has no such disadvantage.

This new method should be adaptable to all aircraft types, but it must only be used on bottles whose contents can be measured. It cannot be used on bottles containing Freon.

The operating principle of the liquid level meter is that radioactive radiation passes more easily through gas than through liquid. When measuring, the detector is placed around the bottle so that the bottle is between the radio-active source and the measuring element.

Depending upon the amount of radiation that reaches the scintillator (a sensitive element that generates light pulses when exposed to radiation), the photomultiplier will receive a certain amount of light pulses and produce a corresponding electrical signal.

When the detector is moved vertically along the bottle, the signal will vary, depending upon the presence of liquid. It is important to level the aircraft prior to conducting the checks, and the temperature of the bottle must be within specified limits.

★★★

B-767 POTABLE WATER SERVICE DOOR ADJUSTMENT

Boeing tried hard on this one and can be proud of its "goof-proof" potable water service panel doors.

Boeing placed a stop on the forward and aft drain panel doors to keep the L-shaped rotary drain valve handle from being left open when the service panel door is closed. But the company has found that, if the stop bracket is improperly positioned, it is possible to leave the drain valve handle partially open, allowing potable water to leak out. The leak leads to unwanted white ice accumulations.

As a consequence, Boeing recommends a check of the stop bracket adjustment.

With the service door open, loosen the two stop bracket fasteners sufficiently to permit the bracket to be moved under light force. Move the bracket to full travel of adjustment towards the drain valve handle (forward towards the hinge). Close the door carefully.

Slowly reopen the door and mark the stop bracket in relation to the mounting bracket. Move the stop bracket aft (away from the door hinges) 0.25 inches to obtain the proper gap. Tighten the fasteners and recheck for proper door closure.

HIGH PRESSURE GREASE GUN: EXERCISE CAUTION

Aircraft airframe lubrication is one of those routine tasks not generally considered dangerous or likely to cause injury. However, it was recently reported that a mechanic was injured during the lubrication of an F-27 landing gear.

A finger was injured when grease from the high-pressure gun pierced the skin. It is imperative when using this equipment that the hands are carefully located and braced, that the user's footing is firm and that a hand-held pressure gun is gripped solidly with the fingers placed away from the nozzle.

This tip was relayed to us by a maintenance base supervisor who passed by another hanger only to see a mechanic casually operating a high-pressure grease gun in a position in which he could have been injured. Be careful and cautious in this operation.

DC-10 CLOCK RED-DOT INDICATION: BATTERY PROBLEMS?

DC-10 electronic clock red-dot indication following an APU start may point to battery problems. It should be noted, however, that this indication also may occur when the aircraft batteries are in good condition.

One air carrier, after intensive investigation, came up with the following points of interest to the mechanic:

• Aircraft battery ground connection contact resistance, after replacement of the grounding bracket, was down to 1.5 milliohms, which is well within the limits. Removed batteries were checked for condition and discrepancies but were found to be normal, in condition and functioning.

• Both battery connectors were found to be in good condition.

• Remote control circuit breaker measurements revealed that the unit was functioning properly, but it was replaced and the removed part sent to the shop for closer examination. No malfunctions were found.

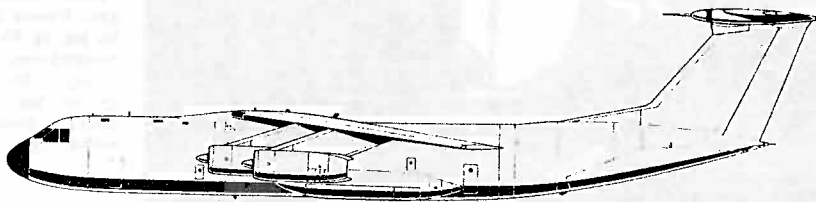
• Check of the contact resistance between batteries and the flight engineer's clock showed that the voltage drop over the power line was only 0.2 volts, which will not trigger a red-dot operation.

• Initiation of surge loads, other than the APU start circuit, showed a maximum voltage drop (emergency inverter) of one volt over the battery terminals.

It was then apparent that red-dot problems are not due to shortcomings in the electrical power system but in the oversensitive behavior of the electronic clock voltage level detector.

Although voltage of the clock power circuit sometimes drops to 14 volts upon initiation of the APU start sequence, this should be considered as normal system behavior.

★★★



Lockheed C-141 Starlifter

Som formannen i sentralstyret i NFO skrev i forrige nr. av INFO, kom Sogn Videregående Skole, Flymekanikerlinjen, NFO og SAS fram til en ordning med vikar for en av lærerne ved Flymekanikerlinjen, mens denne var på Brush-up-kurs på DC-9 i SAS.

Ettersom jeg var den heldige å få denne oppgaven, vil jeg komme med noen betraktninger om denne "opplevelsen". For det første, selve lærer-jobben, som var meget interessant og som dreide seg om Flylære (Flight Controls) i teori og en god del praksis på fly og systemer. Skolen har, en del vet, en F-86K og endel system-modeller i forbindelse med denne. "K"-en er her et meget godt hjelpemiddel i opplæringen av både system-forståelse, bruk av vektøy og måleinstrumenter, og ikke minst når det gjelder holdningen til sikkerheten i bransjen.

Men, for også her er det et stort MEN. Det jeg opplever som negativt ved skolen, er at den har for liten kontakt med "bransjen" gjennom flyselskapene. Elevene er som kjent på praksis ute i flyselskapene på Fornebu, men slik jeg opplever det

blir ane noe o fladisk, da flyselskapene ikke tar nødvendig vare på elevene når de er på praksis. Slik sikkerhetsopplegget på flyplassene er idag, er det svært vanskelig å komme i kontakt med flybransjen, bortsett fra den perioden elevene er på praksis, derfor burde denne effektiviseres.

I denne forbindelse vil jeg nevne at både skolen, LV og NFO arbeider for å finne en løsning, slik at Flymekanikerlinjen kan flyttes til Fornebu.

En annen sak er flyselskapenes generelt passive holdning til skolen. Det er en kjensgjerning at 80-90% av alle som begynner på de flytekniske avdelingene i selskapene, nettopp kommer fra Flymekanikerlinjen på Sogn.

Til slutt vil jeg bare frembringe mitt ønske om at samarbeidet mellom Flymekanikerlinjen og NFO vil fortsette, og at man også kan opprette samarbeid med Flymekanikerlinjen i Stavanger.

Når det gjelder flyselskapene, vil jeg håpe at de også kan utvide samarbeidet med skolene. OH.

Flymekaniker frister mest



Gutta fra Bjøråsep ungdomsskole på Romsås klatret helt opp i flyet på verkstedet på Sogn, da yrkesskolen holdt «Åpent hus». Både Ove, Jonny, Ronny og Ståle har fått grundig yrkesveiledning av lærer Steinar Buset. I åttende ble de utplassert i arbeidslivet og Jonny havnet på hotell. — Jeg vasket dasset hele dagen. Femte dagen streika jeg og fikk sitte litt i resepsjonen, forteller Jonny. — Så hotellnæringa er jeg helt ferdig med. Da heller flymekaniker. (Foto: Jon Hauge)

Er dette det "NYE SAS"?

Som siste del av et DC-9-80 difference-kurs, var åtte mann fra LGWOM, CPHTS og OSLTS, og to instruktører fra OSLTH på tjenestereise til ZRH. Dette endte desverre opp i en episode som gjør at spørsmålet: Er dette Det Nye SAS? , har blitt aktuelt.

Torsdag morgen dro vi avsted på våre SI - S2 billetter, med forsikring fra OSLTH om at booking og listing frem og tilbake var ordnet, og at det ikke var noe problem med plassen. Instruktørene hadde SI billetter hele veien, i henhold til gjeldende avtaler. Forskjellsbehandlingen her blir selvfølgelig brukt som et instrument av bedriften.

Etter en meget bra praksis hos Swiss-air, checket vi inn for å reise hjem med SK 602, lørdag middag. Skolens vinterferie begynte forøvrig etterfølgende mandag. Dette resulterte at vi med våre S2 billetter fikk Stand-by kort, og kom selvfølgelig ikke med flyet. Våre kollegaer som var på ferie på sine RI billetter og instruktørene på sine SI billetter kom med flyet, helt korrekt i henhold til billett-bestemmelsene.

I følge SAS stasjonssjef og SR-skranke personale var alle flightene fra ZRH til CPH fulle resten av kvelden. Vi tok derfor kontakt med en av de ansvarlige på TH over telefon for å få en telex til SAS stasjonssjef for om mulig å få våre billetter oppgradert til SI, slik at vi skulle ha en noe større sjanse til å komme hjem til våre respektive stasjoner. Flere av oss skulle på jobb dagen etter, og det er jo kjent at teknisk avdeling ikke er direkte overbemannet. LGW var blandt annet bemannet med avløsere fra OSLOM. I tillegg var det som nevnt lørdag middag og alle hadde familier hjemme som ventet. Vi ble over telefon lovet at man skulle gjøre det beste ut av saken, og vi skulle få svar via telex.

Tiden gikk, og vi var flere ganger i kontakt med ZRHKK som lovet å gjøre hva hun kunne for å få oss hjem. Noen telex derimot FIKK VI ALDRI. Teknikerne fra LGWOM måtte til slutt KJØPE billetter med et engelsk selskap for å komme til London, da de i alle fall ikke ville nå noen forbindelse i CPH.

For oss andre endte det med at vi kom med de siste SR og SK flyene fra ZRH, takket være stasjonssjefen fikk jeg klapp-setet i cockpit, det siste ledige setet den kvelden. Dette resulterte i at vi var hjemme klokken 2345 lørdag kveld. Vel hjemme i OSL, 12 timer etter at vi sjekket inn i ZRH, passe trette og arge undret vi oss hvorfor vi ikke hadde fått noen telex fra OSLTH. Det er derfor jeg spør om dette skal være "Det Nye SAS"? Kanskje OSLTH kan gi oss svaret i neste nummer ?

O.H.

(Annonzens)

**GRATU-
LERER,
SAS**

— med innsatsen.
Det er lov å prøve
seg. Men likevel: Det
er fortsatt bare
Spantax som er

SPANTAX

"NYE SAS", SKIFT OG OVERTID.

Da J.C. overtok ledelsen i SAS, ble det klart at man måtte rette opp den utviklingen som var resultatet av flere års manglende styring og motivasjon. Som alle vet idag, har dette gått over all forventning, til glede for alle som er ansatt i SAS. Strategien var klar, man skulle igjen sette passasjerene i sentrum, og yde den service kundene ville ha. Dette førte til en rekke om-møbleringer innen avdelingene, og det viktigste, de avdelingene som i første rekke kom i kontakt med kundene ble rustet opp, både når det gjaldt nødvendig personell og utstyr.

For teknisk avdelings del, har "Nye SAS" ført til at man har fått flere flyvninger, større utnyttelse av flyene, øket krav om at flyene skal gå "på tid", større krav til standarden i cabinen og galley. Disse momentene, i tillegg til det faktum at man har øket overhalings-intervallene og at flyene selvfølgelig blir eldre, har ført til en vesentlig øket arbeidsbelastning, spesielt på TS. Som eksempel kan nevnes øket antall inspeksjoner av problemområder, som trykk-skott osv., og gangtidsskift av komponenter som faller utenfor flyet's overhalings-intervall.

I tillegg kom i sommer (-83) problemet med at en av de andre basene ikke kunne klare det oppsatte programmet med A-checker (250 timer), pga. ferieloven i landet og bemanningen. Dette førte til at OSLTS tok på seg den oppgaven, som ble løst ved at man gikk inn på en avtale hvor noen (5-7 mann) fra ettermiddags-skift (1455-2350) begynte på A-checken når flyet landet, vanligvis mellom kl.2000 og 2200, og arbeidet utover natten til flyet var ferdig. Denne ordningen løste problemet for SAS i sommer-perioden, og ga en brukbar økonomisk ordning for de ansatte.

Utover høsten og vinteren har det vist seg at arbeidsbelastningen har øket, slik at ordningen med overtid etter ettermiddags-skift har blitt mer og mer vanlig. Samtidig har belastningen på dag- og ettermiddags-skiftet øket slik at det ikke er bemanning til å ta annet enn checker og no-go feil på flyene, mens andre feil og mangler må henstå til natt-stopp eller store checker.

Et annet resultat av belastningen er at utstyr og verktøy i hangarene gjennom flere år har forfalt slik at man nå har måttet ta tre mann ut av sine skift for kun å ta seg av utstyret og bringe det opp på et akseptabelt nivå.

På bakgrunn av den ovennevnte situasjon må man kunne stille en del spørsmål:

Er det ønskelig at bemanningen ved OSLTS skal være slik at man ikke kan ta seg av andre feil og problemer enn en hvilken som helst linjestasjon, til tross for at OSL har overhalingsansvaret og en stor del av dele-lagret for DC-9 ?

Er det ønskelig å bruke forskjellige former for akkord-system for å øke produksjonen ved OSLTS ?

Er det ønskelig å ruste opp OSLTS både med personell og tidsmessige lokaler og utstyr ?

Er det ønskelig at man utvikler flere kurs på opparbeidede fridager for ikke å komme i konflikt med produksjonen ?

Er det ønskelig og forsvarlig å basere virksomheten på overtid, når avdelingen i utgangspunktet går på helkontinuerlig skift ?

Er det samfunnsøkonomisk riktig å øke bruken av overtid, når man vet at arbeidsløsheten i Norge stadig øker (80.000 pr.31/1-84) ?

O.H.

UTENLANDSREGULATIVET ER REVIDERT.

Etter to forhandlingsmøter og en avstemming blant de utenlandsstasjonerte flyteknikerne godkjente NFO's styre avtaleforslaget. Vi vil nedenfor forsøke å redegjøre for de vesentligste endringene i den nye avtalen som skal gjelde frem til 31/I2-85.

Følgende paragrafer er endret, og endringene er:

- §2.3 Gift/sambo sidestilles, uten at en nødvendigvis må ha bodd sammen i 2 år slik som den tidligere avtalen forlangte
- §3.2 Etter den nye avtalen har også nå de som ønsker å tjenestegjøre på en utenlandsstasjon mellom 6 og 12 mndr. rett til å besøke stasjonen for å se på forholdene før avgjørelse om stasjonering tas.
- §3.4 Flytekniker som blir rammet av en bemanningsreduksjon på utestasjon vil nå ha de samme rettighetene som om stasjonen skulle legges ned innenfor de 2 første årene av stasjoneringstiden.
- §5. Kompensasjon for eventuell overtid, samt søn- og helligdagsarbeid er økt fra Skr. 1000,- til Skr.1400,- pr. mnd. Videre økes antallet kompensasjonsdager fra 10 til 12 pr. år. Ønsker en å benytte disse dagene reduseres den økonomiske kompensasjonen fra Skr.215,- til Skr.300,-
- §7.2 Utover utgiftene til visa, dekkes nå også annen nødvendig dokumentasjon for oppholdet på utenlandsstasjonen av SAS
- §9.1 Engangserstatning til tropeutstyr økes fra Skr.600,- til Skr.900,-
- §10.1 Premien til "Norsk Folketrygd vil fra nå av bli betalt av SAS i sin helhet.
- §10.3 Fra og med I/I-84 vil SAS dekke alle utgiftene til sykeforsikring, lege, sykehusavgift, medisiner samt tannlege

behandling og ikke som før at den utestasjonerte selv måtte dekke utgifter tilsvarende 3% av utenlandslønningen. Hvis tannlegebehandlingen derimot overstiger Skr.6000,- pr.person må utgiftene på forhånd godkjennes av SAS.

- §12.3 Ønsker den utestasjonerte å dele opp sommerferien i 2, vil den ansatte med familie få utstedt SII billetter til ferien i stedet for SI.

Utestasjonerte som har tjene-
stegjort mer enn 25 år, har nå rett til å ta ut 3 ekstra feriedager i tillegg til ferien. Dvs. den samme ordning som de som har fylt 60 år.

- §12.4 Utover feriebillettene kan nå den utestasjonerte med fam. få utstedt billetter for opp til 4 ekstra besøk i hjemlandet. Forøvrig gjelder den gamle ordningen med mulighet for å få godkjent ekstra billetter av Area Manager hvis dette skulle være påkrevet.

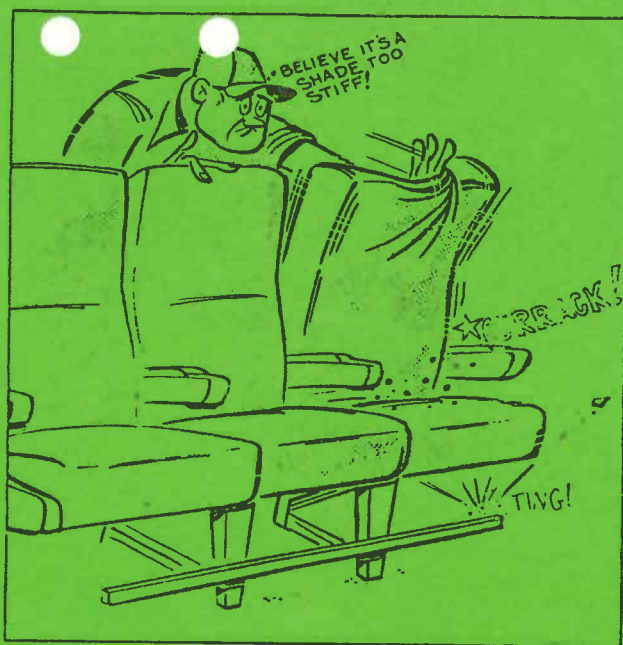
- §13.2 Etter nåværende avtale vil den delen av lønnen som betales i Skr. langt på vei være devalueringsforsikret. Evt. tap for den enkelte vil nå bli beregnet retroaktivt en gang pr. år. Videre vil også kostnadene til overføring og vekslingsgebyr kompenseres av SAS.

- §16 Forsikringssummen er økt fra Skr.150.000,- til Skr.200.000,

I tillegg til nevnte endringer har det tilkommet en protokolltilførsel som går ut på følgende:
SAS vil i innværende år utarbeide en betenkning vedrørende prinsippet for fastsettelse av hjemmelønnsdelen. Denne skal så drøftes videre med berørte faglige organisasjoner under andre avtaleår.

I tilknytning til §7.2 dekker nå SAS også utgiftene til utskifting av førerkort hvor dette er nødvendig.

KHP.



ARE YOU A MEMBER

OF NFO?



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
.....

