



MEDLEMSBLAD FOR NORSK FLYTEKNIKER ORGANISASJON

NFO:

Den eneste norske organisasjon
som ivaretar autoriserte
flyteknikers interesser.

NUMMER 2 - 1984



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 THRONSDEN, SAS,
Telefon 02-596888

Nestformann: HELGE HANSEN, FOF,
Telefon 02-530900

Sekretær: MORTEN ARNESEN, SAS,
Telefon 02-596888

Kasserer: DAGBJART LANGE LAND, 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. ANNELAND, WF, Bodø
Telefon 081-23070

Kjære lesere

Ja, så er det sommer igjen da, i hvertfall på kalenderen og ferielista. Hva været angår så er det vel ingen av våre landsdeler som til nå har hatt det store og stabile sommer vær. Men vår vane tro, vi venter og håper i det lengste før vi sier at dette er siste ferien i dette landet. Neste sommer er det like galt igjen, vi har liksom "tro på den Norske sommer".

For min egen del er det meste av ferien over, i strikkejakke og regntøy, selv om jeg ikke har vært nord for Mjøsa.

Som dere ser utgir vi også dette nr. i A-5 format, men om vi skal fortsette med det blir opp til dere. På midt-siden finner dere en kupong som vi vil at dere skal fylle ut og sende tilbake til redaksjonen. Vi ønsker at dere lesere skal avgjøre hvilket format INFO skal ha i fremtiden.

Til de av dere som enda har ferie til gode ønsker jeg en god sådan, og ellers en God sommer til alle.

red.

INNHOLD

Side.3 Formannen har ordet

Side.4 AEI annual konferens 1984

Side.8 Nytt siden sist

Side.9 Nytt fra B.SAFE

Side10 A dog named Sex

Side11 Betrakninger om tariffrevisjonen

Side12 Avstemningsresultatet

Side12 Det gjelder din lønn

Side13 AEI konferansen

Side14 Night-stopchecker ved OSLTS-S

Side15 Kulturuke

Formannen har ordet

Det som har opptatt NFO's sentrale organer, Sentralstyret og Tariffkomiteen i vårperioden er revisjonsforhandlingene på tariffavtalen og hovedavtalespørsmålet.

Hva det endelige resultatet ble antas å være kjent, men jeg finner allikevel grunn til å gi ytterligere kommentarer vedrørende forhandlingene generelt og hovedavtalespørsmålet spesielt

NFO's tariffkrav var godt forberdet gjennom Tariffkomiteen og Sentralstyret bifallt uten større diskusjon disse forslag. Man hadde mange elementer å velge mellom, men ante ganske tidlig at med NAF var det ikke mye å hente. Det ene oppgjøret etter det andre gikk utenom det vanlige hurtig til mekling, dette fikk også vi erfare ved forhandlingsstart. Det var i grove trekk "nei" over hele linja. Allt var avhengig av hvordan "jern-oppgjøret" gikk. NFO brøt forhandlingene og med den modellen NAF legger opp til her må vi basere oss på harde tak også i fremtiden.

Som hovedsaki hele oppgjøret lå NFO's Hovedavtale, oppsagt av NAF på grunn av at NFO i en beklagelig periode sto tilsluttet PRIFO.

I prinsipp var det her snakk om at NAF ikke ville gi oss en komplett og fullverdig avtale slik vi hadde hatt

SIDE 9

frem til da. Det var samarbeidsdelen som her var det store stridsspørsmålet hvilket YS også i sin tid fikk erfare da de forhandlet i samme ærend. På dette spørsmålet var NFO kompromissløs og faren for streik var klar. Igjen var det en styrke å vite at hele NFO sto klar til kamp på dette vitale punkt.

Etter brudd i mekling og besøk hos Retterdal ble mekling gjenopptatt med beskjed fra Statsråden at ingen streik skulle settes iverk før vi igjen hadde besøkt hans kontor. Såvidt vites er det at partene blir innkallt til Statsråden TO ganger en meget sjelden praksis.

Resultatet av hele opplegget ble at når motparten erfarte at vi ikke firte "fem på tolv", men sto på, at NFO fikk en ny og fullgod Hovedavtale med en samarbeidsdel som etter min oppfatning er vesentlig bedre en YS sin. Enkelte individer som har påstått at vi ikke ville få noen Hovedavtale og returnere til PRIFO skulle være ettertrykkelig satt på plass.

Oppgjøret er over og en forhåpentlig vis varmere årstid står for døren.

GOD SOMMER

Erik Throndsen

SIDE 3

AEI annual conference 1984 - Oslo



Fra venstre: Nottingham, sekretær i AEI, Newmann, formann i AEI og Leadbetter, kasserer.

Aircraft Engineers International, som NFO er medlem av, holdt i år sin 9. Annual Conference, og denne gang var det NFO som hadde gleden av å være vertskap.

Konferansen pågikk over 4 dager, hvorav siste dag (søndag) hovedsaklig var avsatt til sight-seeing og avslutning. For u-innvidde kan nevnes at denne årlige konferanse, hvor autoriserte flyteknikere kan møtes og drøfte felles problemer, har en klart faglig vinkling, hvor sertifiseringsspørsmål av alle slag blir diskutert, og hvor man søker å oppnå internasjonal anerkjennelse og derigjennom en viss innflytelse i de organer som trekker opp retningslinjene for de fremtidige ettersyns- og vedlikeholdssystemer for fly, deriblandt sertifisering av flyteknikere m.v. (ICAO).

Problemet for oss flyteknikere er at i mange land er de autoriserte oppslukt av store, sentrale organisasjoner, som følgelig ikke er særlig interessert i å tale slike små gruppers sak overfor nasjonale og internasjonale autoriteter. Derved har vi igjennom AEI vanskeligheter med å få kontakt med de vi vil nå, nemlig de autoriserte, i denne oppbygningsfasen AEI befinner seg i nå. Hittil har vi alltid fra ICAO's side blitt møtt med at vi var for små og representerte for få land til å få en offisiell anerkjennelse og dermed den plass vi mener å ha krav på som en av de faggrupper som er nevnt i ICAO Annex I som skal ha sertifikater for å kunne utføre de sikkerhetsmessige oppgaver som flyvedlikehold- og ettersyn vitteleg er.

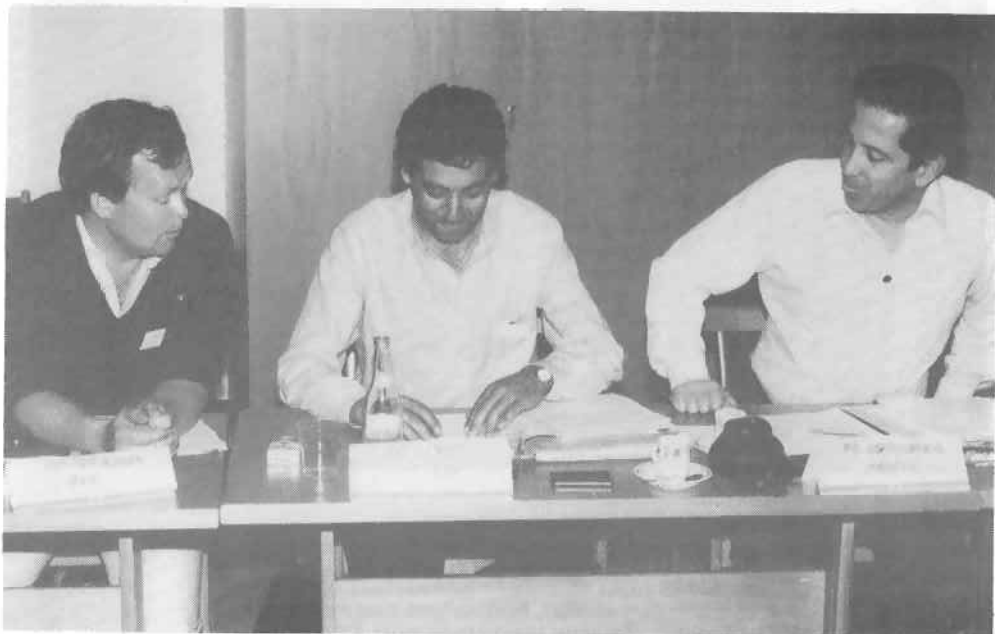
I år deltok det imidlertid observatører fra 3 (tre) ubetydligge land i denne sammenheng, nemlig Australia, Holland og Hellas. Hvorvidt disse vil slutte seg til AEI som medlemmer gjennstår nå å se, men vi har jo visse forhåpninger i så måte.

Fra dagsorden (som forøvrig besto av 18 punkter) kan nevnes at de s k "Delegates Reports" tok bortimot en dag å gjennomgå, og det viser seg at det rundt om tildels er store problemer både internt i selskapene og overfor de nasjonale luftfartsmyndigheter. I flere land vil CAA innføre s k "approval for Maintenance", dvs. overlate kontroll og ansvar til de enkelte selskaper, noe vi på det sterkeste motarbeider.

Ellers var det enighet om hvordan vi skulle opptre i forbindelse med bombevarsler etc. - i forbindelse med terrorhandlinger som f.eks. nedskytingen av den syd-koreanske jumboen o.l.

Det viktigste vedtaket på denne konferansen kan vise seg å bli det hvor man nedsatte en felles arbeidsgruppe for å ta seg av endringsforslagene til Annex I (flytekniske sertifikater), en sak som skal opp i ICAO PELTP/3 (Personnel and Licensing Training Panel) til høsten. Gjennom AEI har vi i flere år gjort anstrengelser for å få med et praktiserende, flyteknisk medlem i dette panelet, men uten hell. Med denne nyskapningen tror vi at vi kan komme dette målet adskillig nærmere, dessuten er det viktig å ha felles oppfatning om hva som bør bli den nye norm, blandt alle AEI's medlemmer, og å få disse synspunktene frem til de rette kanaler, og det mener vi å kunne oppnå selv uten et slikt medlemsskap som vi anmoder om.

Denne arbeidsgruppen (AEI Technical Panel) vil bestå av et medlem fra Scandinavia, et fra UK (England), et fra India og to medlemmer fra Australia (som har 1900 autoriserte medlemmer i en forening) - i tillegg kommer en observatør fra Hellas



Fra venstre: Throndsen (Norge), Samiotis (Hellas) og Kambourakis (Hellas).



*AEI-symbolet laget av indiske mekanikere overrekkes.
Fra venstre: Rao (India), Nottingham som er sekretær i
AEI (England, Newman som er formann i AEI (England)
og Rath (India).*

Nytt siden sist

American Airlines (AA) har satset på MD80 som sitt mellom-distanse fly i fremtiden. AA har bestilt 67 stk. MD82 og tatt opsjon på 100. AA har nå 20 stk i bruk og får 13 til i løpet av 1984. Dersom de omgjør opsjonen til fast bestilling vil det si at de totalt vil ha 200 MD80, det største flykjøp i historien når det gjelder antall fly og penger. (3300 mill. dollar)

Airbus Industrie har bestemt seg for å sette igang produksjon av A-320, en 150 seter for kort og mellom-distanse. Etter planene vil den første fly i februar-mars 1987, og settes i rute i 1988. A.I. forventer å selge 1000 A-320, og vil "break-even" ved 600 solgte fly. A.I. planlegger også å bygge TA-9, en strukket, ny-teknologi A-300.

ICAO vurderer nå å endre reglene for å fly over områder uten landingsmuligheter. De gjeldende reglene, kalt "90-minutters reglen", krever at to-motors fly ikke på noe punkt på en rute er mer enn 90 minutter fra en flyplass med begge motorene operative, eller 120 minutter på en-motor-hastighet. Disse reglene er 30 år gamle og basert på stempel-motor drevne fly. Både B-767 og A-310 er idag kapable til å fly lange ruter som etter de gjeldene regler trafikeres av 3- og 4-motors fly.

Boeing skrev i uken 12-19 mai kortrakt på nye fly verdt 1250 mill. dollar, bl.a. en ordre på 10 stk. B-747-300 til Saudia, med 70 seter på første klasse.

Douglas har startet produksjon av sivile DC-10 igjen, etter at Federal Express, som frakter små-pakker over hele USA, har bestilt 6 DC-10. De skal ha en DC-10-30 CF (Convertible Frighter) og fem DC-10-30F (Frighter) Dette har ført til at Mc Donnell Douglas igjen har begynt å se på muligheten til å produsere det de kaller MD-XXX, som vil bli en modernisert DC-10. En utgave som på tegnebrettet er 22 feet lenger en DC-10-30 og har 50 seter mer. Til nå har MD ordre på totalt 434 DC-10, hvorav 388 er levert.

Det sveitsiske selskapet Crossair har overtatt sin første Saab-Fairchild SF-340. Den ble levert noe forsinket på grunn av en del problemer som oppsto under sertifiseringen, bl.a. en del vibrasjoner under take-off som det var vanskelig å få rettet på.

British Aerospace har levert den siste BAC-III som vil bli bygget. Den er levert til et engelsk selskap, men skal operere som executive jet i Midt-østen.

Nytt i Braathens SAFE

Vi får vel gjøre et nytt forsøk på å tilfredsstille redaktørens behov for innlegg.

Her i vest er også sommeren kommet for fullt, og det er skjønt. Det gjør en noe lettere til sinns om det er mye å gjøre hjemme og på jobb.

Ved Tekn. avd. er det travelt som vanlig. Høsten og vinteren har gått med til forberedelser for B-767. I alt har 30 mann gått på kurs og vært hos Boeing i Seattle for simulatoruttreining og testing for LV. Halvparten var også en tur i Canada hos Pasific Western for familisering og jobbtrening. Noen i Vancouver og noen i Callgory. I alt var vi borte i 4 uker. Eneste bakdelen med turen var at det var vinter over der også, ellers var det en fin tur spesielt etter testingen for LV var ferdig. 4 timers sammenhengende opphold i simulatoren under testen var hardt og krevende. De som ikke fikk jobbtrening i Canada fikk den på Sola ved flyets ankomst. Det er en uke som man sent vil glemme, an mange årsaker.

Ellers går denne sommeren også, uten at det blir noen skikk på våre etterlengtede "brush-up"-kurs pga. dårlig planlegging i visse avdelinger. Et F-28 kurs med få mann ble isteden presset inn, samt et lite brush up kurs på B-737 i GOT. I aug./sept. starter et nytt B-767 kurs på Sola. Nå bør de rette instanser sette seg ned å få gjennomarbeidet et program for brush up kurs for årene fremover. Denne gangen trodde vi ærlig talt på det som ble lovet ifjor høst, men nå er strikken tøyd til bristepunktet.

Ryktene sier ellers at Busy Bee har tenkt å kjøpe flere F-27, og det må jo bety at inspeksjonsavdelingen må utvides for å klare arbeidsmengden. Utvidet hangar plass trengs også spesielt med tanke på B-767 inspeksjon.

Nå har vår første B-767 vært i drift i ca. 2 mndr. og alle er for-

nøyd hittil, så vidt jeg vet. Endel mindre tekniske feil har det vært, men ingen av alvorlig karakter. Det største problemet er vel å få overbevist enkelte høyt på strå å også dette flyet krever liggetid for å få unnagjort tekn. service etc. som står i forhold til størrelsen. Det er å tro på julenissen dersom en tror at en flytekniker på jobb av gangen er tilstrekkelig for å holde storfuglen i lufta til rett tid. Noen korte nattetimer løper fort avsted.

At B-767 er drivstoffvennlig i forhold til andre fly viser dette eks. fra en 2 timers tur fra Arlanda til London, hvor vi sammenlikner med en A-300. Vi tok av med ca. ett min.diff., og dette var det samme ved ankomst, vi gikk i fl.370 mens de gikk i fl.310. Vårt forbruk var 8500 kg mens Airbusen brukte 12500 kg. De hadde ca.35 pax mer enn oss.

Når en tenker tilbake på kurstiden på B-767 som var 4 mndr. teori og 1 mnd. i USA, så er det godt å vite at en er ferdig. Hvis en ser på hva som ble lest på fritiden, ca. 3 t. pr. dag i 4 mndr. blir det ca.350t, vil en forstå hva som ligger bak et slikt sertifikat. Desverre var det noen som ikke besto eksamen, disse måtte en tur til Luton i England for ny testrunde. Videre må jo de fleste av oss reise endel til STO for å få den nødvendige praksis for å få beholde sertifikatet. Alt i alt kreves det mye av den enkelte og dennes familie.

Derfor en liten historie på slutten, det er om den unge flymekanikeren som gjerne ville ta ut sertifikat. Han var sammen med ei jente, men det var vanskelige tider for det ble mye lesing. Det skulle bli bedre siden, de ble gift og fikk barn. Kona måtte hysje på ungene for enten sov far eller han leste til nytt sertifikat. Tiden den går og barnebarna kommer til og er på besøk. Bestemor hysjer igjen, bestefar leser til nytt sertifikat og trenger ro!

God sommer!

J.K.L.

A dog named Sex

(Written by a Norwegian)

For protection, my father got me a German Shepherd dog. Ven he found out I was Norwegian, da dog bit me. He vas a vonderful vatch dog. Vun night while I vas being held up by a robber, da dog vatched.

Most people who have dogs call dem Rover or Spot. I called my dog "SEX". As I later found out, Sex is an embarrassing name, Vun day I took Sex for a walk and he ran away from me. I spent hours looking for da dog. A cop came over and asked me, "What are you doing in the alley at 4 in the morning?" I replied, "Looking for Sex". My case comes up Thursday.

Vun day I vent to city Hall to get a dog license, and told the clerk, I would like a license for Sex." He said, "I would like one too." So I said, "But dis is a dog." He said, "I don't care how she looks, "So I said, "You don't understand: I've had Sex since I vas two years old." He said, "You must have been a very strong baby."

I told him dat when my vife and I separated, ve vent to court to fight for custody of da dog. I said, "Your Honor, I had Sex before I vas married." And he said, "Me too."

Den I told him dat after I got married, Sex left me, he said, "Me too." Vhen I told him dat vun time I had Sex on TV, he said, "Show Off!" I told him it vas a contest. He said, "You should have sold tickets."

I also told da judge about da time vhen my vife and I vere on our honeymoon and ve took along da dog. I told da clerk dat I wanted a room to sleep in and anodder room for Sex. Da clerk said dat every room in da motel vas for Sex.

Den, I said, "You don't understand, Sex keeps me avake at night," And da clerk said, "Me too."

I give up!

Betraktning om tariffrevisjonen 1984

For NFO's del er tariffrevisjonen nå over for denne gang - hva ble så resultatet og hva med utsiktene fremover?

Økonomisk ble vel resultatet som fryktet, det samme generelle tillegg og en ramme som for øvrige grupper, dvs. 5,9%. I midlertid ble sertifikattilleggene våre omgjort til prosentuelle størrelser, slik at vi ved senere reguleringer kan få en automatisk regulering av disse tilleggene som er så viktig for oss. Utover dette var det ikke mulig å komme uten konflikt, og selv med konflikt ville resultatet vært høyst usikkert, bl.a. på grunn av lønnsnemdsspøkelset.

Av tekniske endringer forøvrig i avtaleverket, ble resultatet ikke så godt som ønsket. NAF og arbeidsgiverne kjørte et beinhardt løp her, ved til stadighet å referere til det "generelle tiget" (Skytøen/Jern&Metall) som angivelig skulle vært gått, og at det følgelig var umulig å gjøre noe for NFO spesielt. Vi kan vel slå fast at det ikke er arbeidsgivernes for-tjeneste at flybransjen i denne omgang unngikk en avorlig konflikt!

For NFO var jo Hovedavtalespørsmålet av vesentlig betydning å få en tilfredsstillende løsning på - og det mener vi at vi klarte - selv om det ikke var mulig å oppnå vår opprinne-lige målsetning om at NFO skulle ha en Hovedavtale identisk med LO-NAF avtalen. Den avtale vi omsider kom frem til på "overtid", skulle sikre oss like rettigheter (og plikter) med øvrige LO-organiserte på samme arbeidsplass, og der lå i grunnen NFO's målsetning.

Øvrige endringer i overenskomsten er jo medlemmene kjent med gjennom uravstemningen. Vårt annet hovedproblem fra forrige oppgjør, nemlig krav om tariffavtale for inspektørene i SAS, fikk ikke en for oss tilfredsstillende løsning, selv om disse nå omfattes sv Flyteknikeroverenskomsten. Vi maktet ikke å avklare lønsspørsmålet i denne omgang, man ble henvist til de lokale lønnsforhandlinger i SAS (vanligvis i oktober måned).

Det er tariffkomiteéns oppfatning at det skal bli meget vanskelig å få til en akseptabel løsning for disse uten å risikere en lokal arbeidskamp i SAS - det er selvsagt meget beklagelig dersom selskapet inntar en slik steil holdning som vi har sterk mistanke om at de vil gjøre. På en annen side er det jo en viss rettferdighet i at det selskap som på tross av årelange forhandlinger ikke vil endre på et system som innebærer at et avansement fra flytekniker til inspektør skal være ensbetydende med en ganske betydelig lønnsreduksjon (!), må ta de belastninger som vi frykter nå ligger foran oss i denne sak. Det ville jo være urettferdig dersom SAS' problem er skulle veltes over på de andre selskaper som har løst sine lignende problemer for år tilbake!

Tariffkomiteén sitter også med en følelse av at den åpenlyse forfordeling som ved hvert oppgjør kommer de LO-organiserte til del, vil gjøre de etterfølgende lokale forhandlinger vanskeligere enn nødvendig. Vi tenker spesielt på at man under forhandlinger om Flyoverenskomsten (LO), uten engang å måtte ta runden om meklingsmannen, blir enig om generelle lønnstillegg som gir større uttelling til ufaglærte enn til våre medlemmer med offentlige sertifikater, samt den form for automatikk som i de senere år har kommet til syne, nemlig at verkstedklubbene i sine forhandlinger automatisk får de avtaler og fordeler NFO har slitt seg frem til - pluss litt oppå der igjen for at det skikkelig skal synes at LO-organiserte alltid er i stand til å oppnå mer enn NFO's medlemmer, og det engang uten å gjøre annet enn å gjennomføre noen ordinære forhandlingsrunder (f.eks. utøking av smuss tillegg og endring av den s.k "dagseparagrafen"). Vi må snart spørre om smusstillegget skal utgjøre mer enn sertifikattilleggene våre?

Denne politikk som fra NAF og arbeidsgiverne føres nokså konsekvent, er kun egnet til å skape uro innen enkelte bedrifter, og vi frykter at slik fremprovosert misnøye kan medføre andre utslag enn de som muligens er tiltenkt fra arbeidsgiverne,

side - ansvaret må i alle fall til-
ligge dem som på denne noe smålige
måte søker å desavuere NFO og for-
eningsens medlemmer.

I forbindelse med oppstart av lokale
forhandlinger i de enkelte bedrifter,
vil vi til slutt minne om at alle
krav, beregninger og evt. protokoller
må oversendes Sekretariatet snarest !

GOD SOMMER

NFO Tariffkomite.

Avstemningsresultatet

For de av dere som er interessert
i det, ga avstemningen følgende
resultat:

B.SAFE, avgitte stm. 79. av disse
78 JA, 1 NEI
F.O.F., avgitte stm. 17. av disse
17 JA
W.F., avgitte stm. 40. av disse
40 JA
SAS, avgitte stm. 119. av disse
103 JA, 11 NEI.
Dessuten ble 5 stemmer forkastet
i SAS.

Det totale resultat blir som
følger: Avgitte stemmer 255,
av disse 238 JA og 12 NEI, og
altså 5 forkastede.

Det gjelder din lønn?

I slutten av mai fikk vi i SAS en
"For din Info" fra informasjonsav-
delingen, undertegnet av STODI,
Personell og Organisasjon, en infor-
masjon om lønnspolitikken i SAS.
Bakgrunnen for informasjonen var
lønnsavtalen som var inngått mellom
SAS og cabin-crew, som ga et langt
høyere lønnstillegg enn for andre
grupper. Man ønsket også å infor-
mere om lønnspolitikken over lande-
grensene, hvor forskjellige arbeids-
taker-grupper må sammenliknes med
sammenliknbare grupper i ens eget
land. Dette burde selvfølgelig
fungere bra. Problemet blir selv-
følgelig de regionale personal-
avdelingenes evne til å finne rette
"båsene".

Det blir også skrevet at man ønsker
at alle skal føle at man blir satt
pris på, for det arbeid man utfører,
og at dette skal skje gjennom lønnen.

Samtidig som den nevnte informasjonen
ble sendt ut, kom Inside SAS med en
kronikk skrevet av Jan Carlson som
handler om "det ytre og det indre
hotet". Han setter her fingeren på

det som i lang tid har opptatt oss,
nemlig forskjellsbehandling mellom
grupper, noe som snarest burde av-
skaffes, men som det synes som om
enkelte ønsker å opprettholde som et
styringsmiddel. Som et eksempel kan
nevnes diet-regulativet hvor det
finnes flere forskjellige diet-satser
for forskjellige grupper. I Norge er
det for tiden en forskjell på rundt
100 kroner pr. døgn, selv om man bor
på samme hotel. Med andre ord et
skjult lønns-tillegg, stik-i strid
med påstandene i "For din info".

En annen ting som er med på å skape
"det indre hotet", er hvordan man
plasserer de forskjellige gruppene
i sine "lønnsbåser". Hva skal legges
til grunn, er det utdanning, an-
svar, sosial status eller evnen til
å drive press?

Men alle disse tingene er vel perso-
nal-avdelingen villig til å rette
opp ved høstens lokale forhandling-
er?

O.H.

AEI konferanse i Oslo 24.-28. mai 1984

Konferansen ble holdt på Mullerhotell Mastemyr i representative omgivelser. Delegater fra Sverige, England, Frankrike, India, Norge samt observatører fra Nederland, Grønland og Australia møtte. Observatørene vurderer medlemsskap. Dette er en meget gledelig utvikling for vår internasjonale organisasjon som i hovedsak stiller med sertifikatspørsmål ICAO ANNEX 1.

Som nevnt hadde vi Federal President of Australian Licensed Engineers tilstede, han representerte 1900 flytekniker fra Australia og dette var alle på hele kontinentet. Sammen med de andre observatørene et meget nyttig bekjentskap.

Det viktigste faglige som kom ut av konferansen var at det ble nedsatt et panel av representanter fra Norge, England, India og Australia som skal forberede våre holdninger og innflytelse ved ICAOs behandling av ANNEX 1 til høsten.

Som vertsskap kom NFO meget godt ut av det, med sightseeing på Oslofjorden, Holmenkollen og Bygdøy samt en aften i NFO regi. At sistnevnte ble vellykket og kostnadsmessig nøkternt skyldes ikke minst bidrag fra Edmund Grohshennig og Morten Arnesen som henholdsvis stilte privat bolig til disposisjon og besørgte utmerket koldtbord med norske spesialiteter.

Reklamemateriell som penner og koffortbånd ble gitt av SAS.

Neste konferanse holdes i England og vi imøteser ytterligere tilslutning innen da.

ET

Night-stop checker ved OSLTSS

Høsten 1982 ble det dannet en gruppe for å vurdere behovet for ansettelse av seniortechniker ved OSLTSS etter Hjermundrud/Sandbæk. Ved siden av dette ble stillingsinstruks og Tarmacs funksjon også vurdert.

En annen ting som også kom opp da var varierende praksis med å ta snag-frie checker(MSC)ute. Gruppen vurderte dette og ble enige om at man som en generell regel på alle ettermiddagsskift skulle ta et fornuftig antall check'er ut hvis værforholdene var akseptable. Dette har fungert utmerket. Utgangspunktet var således at man ved dette skulle avlaste de allerede dengang hardt pressede nattskift, samt bidra til økt produktivitet. Det ble også uttrykt forståelse for at denne gevinst ikke helt skulle bli borte ved å legge på tilsvarende mer planlagt arbeide(PMW)

De som har jobbet ved TSS i en årrekke har derfor en interessant utvikling å berette. Hva som en gang startet med å ta SWISSAIR ute lørdags ettermiddag har nå utviklet seg til enkelte netter å ta 9 -ni- av 15 overnattende fly ute. Pluss at man i tillegg begynner å kjøre på med planlagt arbeide Tar du den, så tar du den, og den, og den.

Dette var ikke meningen da saken ble behandlet i gruppen, man er på ville veier og strekker strikken helt ut. Man må imidlertid være varsom så ikke taket glipper og man får seg en formidabel smekk over egne hender.

Hva med et forrykende uvær i denne forbindelse, vil det si at 9 av 15 fly ikke blir ferdige... samtidig som hele problematikken danner et lite flatterende bilde av Hr. Carlzons nye drive om selskapets fortrefelighet.

Vi anerkjenner selvfølgelig at det er fullt lovlig å ta slike checker ute men påpeker naturligvis at det er lettere og overse en feil ute i mørke enn i en opplyst hangar, samt at forholdene idag ikke er lagt tilrette for slik utstrakt jobbing ute...for Fornebu er i denne sammenheng å betrakte som base eller er den ikke.....

En i uteseksjonen.

Kultur-uke

I kjølvannet av det nye SAS har det oppstått en rekke "nye" begreper og uttrykk. Disse skal i følge ekspertene bidra til ett eller annet som bedriften og de ansatte kan nyte godt av i fremtiden. Nu da alt går meget bedre som det heter, skal det for eksempel ikke snakkes om problemer. I dagens filologisk avanserte verden skal det kommuniseres på et gjensidig plan for å løse oppgaver.

Andre ord som er populære er: "Entreprenøranda", "Kreativitet", "Optisk resultat", "Strokes", "Produktivitet", mfl.

Hvilket forhold har så den enkelte ansatte til disse uttrykkene?

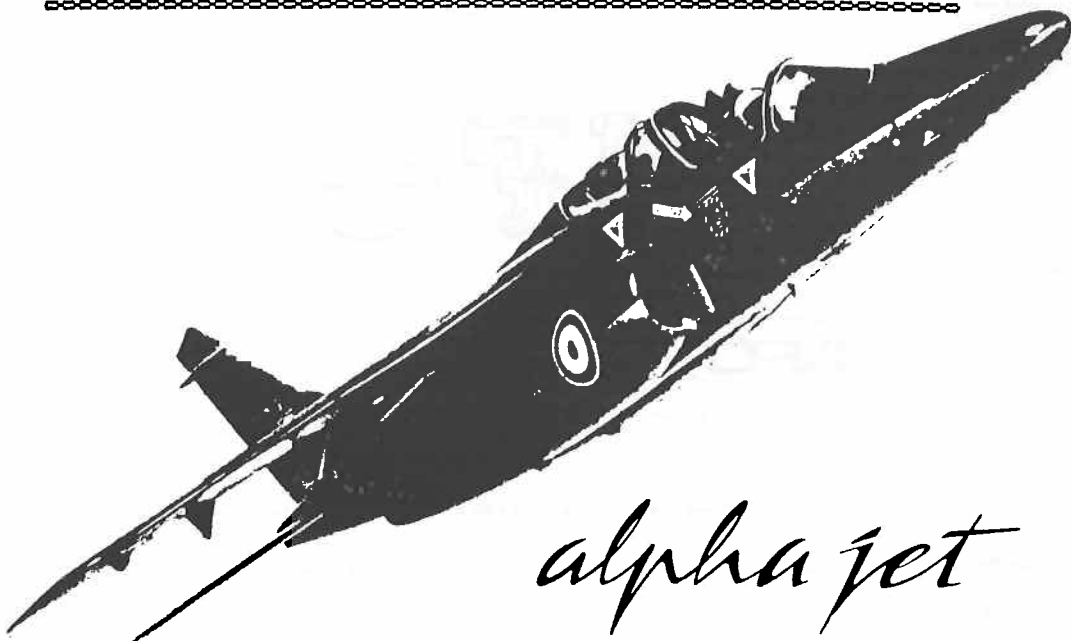
Er det slik at disse flotte ordene bare bidrar til å øke forvirringen eller letter de forståelsen for det som det blir snakket om? Er det for eksempel sikkert at en ved å bruke "adekvate synonymer" unngår misforståelser?

Har vår lille verden i SAS blitt

så komplisert at det har oppstått et akutt behov for filologer, psykologer og andre eksperter for å forklare de ansatte hva ledelsen ønsker?

Etter min mening har det blitt skapt et marked for alle disse ekspertene for å bøte på de feil som har blitt gjort tidligere, og for å hjelpe "oss" opp og inn i fremtiden. Dette er selvfølgelig bra, men jeg håper likevel at en spade stadig er en spade og ikke "et redskap til forflytting av jord". Og hvordan går det med det "sunne bondevettet"? Det forsvant vel med råd og utvalg i demokratiets navn? Siste skudd på stammen er kultur. Det gir grunn til ettertanke når en får høre at kulturen har kommet til oss! Som om vi nå har kommet fra det ytterste mørke og hedningdom og inn i den siviliserte bedrift verden. Var det noen som sa "Rulturkuke"?

H.S.



I FOR INDELSE MED AT INFO SIST GANG KOM I ET NYTT FORMAT
HAR VI FÅTT FORSKJELLIGE REAKSJONER PÅ DETTE.

NOEN UTTALER SEG POSITIVT OM FORMATET, OG SYNES DET
OK, ANDRE IGJEN ER KRITISKE TIL AT VI FORLOT A-4 OG
VIL GJERNE HA TILBAKE DET.

DERFOR KJÆRE LESERE HAR VI LAGET EN SVARKUPONG SOM VI
BER DERE FYLLE UT OG SENDE TIL INFO-REDAKSJONEN.
FRISTEN FOR INNSENDELSE ER SATT TIL 15 SEPTEMBER.

VI I REDAKSJONSKOMITEEN VIL SÅ SØRGE FOR AT INFO NR.3
SÅ BLIR UTGITT I DET FORMAT SOM LESERNE SELV ØNSKER.



SETT KRYSS:

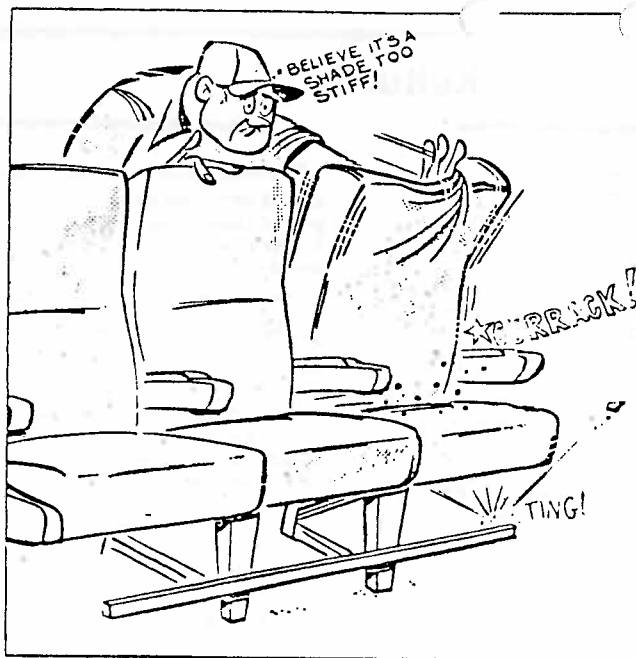
JEG SYNES AT INFO SKAL KOMME UT I A-4 FORMAT ☐

JEG SYNES AT INFO SKAL KOMME UT I A-5 FORMAT ☐

NAVN.....AVD/STED.....

SEND KUPONGEN TIL INFO-REDAKSJONEN V/ T.TVETEN OSLTS-E
ELLER PR. POST TIL BOKS 60, 1330 FORNEBU





ARE YOU A MEMBER

OF NFO?



MEMLEMSKAP I



Norsk Flytekniker Organisasjon,
boks 60,
Gjellerød lufthavn

Jeg er interessert i medlemskap og ber derfor om ytterligere opplysning om NFO.

NAVN: SERT.NR.

ADRESSE: ANSATT HOS:

.....



*C-130 under avgang med Jato-flasker.
Bildet er tatt under Flystevnet på
Gardermoen 16 juni*

