



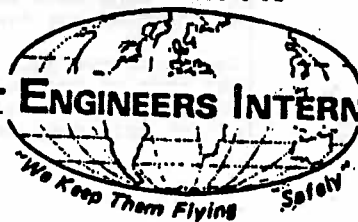
MEDLEMSBLAD FOR NFO,

ORGANISASJONEN FOR DEN AUTORISERTE FLYTEKNIKER

NR 2. -85

MEDLEM AV

AIRCRAFT ENGINEERS INTERNATIONAL



INFO's adresse:

INFO,
Norsk Flytekniker Organisasjon,
Postboks 60,
N-1330 OSLO LUFTHAVN.

INFO REDAKSJON 1985.

Ansvarlig redaktør
Rolf Dybwad,
Braathens SAFE,
Værnes.

Redaksjonskomite:

SAS	: B.Starholm
WIDERØE	: T.Tessem
BRAATHEN	: A.Rosenberg
FRED OLSEN	: G.Hoel
STERLING	: B.Nordli

INNHold

3. Sentralstyret
4. Formannen har ordet
5. Redaktørens spalte
6. NFO avd. SAS
7. NEWS
9. COD
10. Medisinske krav
11. AEI
13. Menneskelig svikt
14. A dangerous mix
15. NORVING
16. Brush-up
20. Enhetsflåte
21. Leserbreve
23. SHIT

Takk.

INFO vil på denne måten rette en liten takk til Svein Hansen for hans utrettelige innsats og skrivekløe. Uten denne hadde nok redaktøren ikke fått noe dreis på dette nr. av INFO.

At det langt der oppe mot nord (hvor isbjørnen bor), finnes skriveføre folk, er Herr Hansen et godt eksempel på, men at det IKKE finnes hans make lenger sør i landet er for meg en gåte.

Tenk hvor mye gubb det går i to sko nede på Østlandet. Det kryr av dem. Snakker og snakker. Men er det bare tomt prat? SKRIV!

SENTRALSTYRET-85.

Formann	Erik Throndsen Einar AAs v.8.	SAS OSLTS-E/2 3000 Drammen	02 596888 03 812010	
Nestformann	Helge Hansen Hyllveien 168	FOF OSLTA-R 3408 Tranby	02 530900 03 851572	L. 59
Sekretær	Morten Arnesen Bjørkealleen 24	SAS OSLTS-E/3 2742 Grua	02 596888 060 25333	
Kasserer	Dag Langeland Juterudåsen 5b.	FOF OSLTA-M 1312 Slependsen	02 530900 02 544248	
INFOsekr.	Rolf Dybwad Ugleveien 23	Braathens SAFE TRD 7500 Stjørdal	07 825950 07 825427	
Styremedl.	Kjell Naas Sande Terrasse	Braathens SAFE SVG 4050 Sola	04 651011 04 652868	
ds.	Jan Langebro Sandemyra I.	Braathens SAFE SVG 4050 Sola	04 651011 04 651586	
ds.	Arvid Rosenberg Brynsveien 104	Braathens SAFE OSL 1352 Kolsås	02 524656 02 132985	
ds.	Egil Høstaker Nedre Lineslia 17	FOF 3400 Lier	02 530900 03 840918	
ds.	Bjørn Nordli Beverveien 9	Sterling Airways 2030 Nannestad	GEN06 978586 06 997706	
ds.	Trygve Tessem Rønvikveien 45	Widerøe 8000 Bodø	BOO 081 23070 081 24808	L. 2II
ds.	Reidar Johansen Myrullveien 59	Widerøe 8016 Mørkved	BOO 081 23070 081 14006	
ds.	Jan Henriksen Skaret 9	SAS BGOOM 5355 Knarrevik	05 236307 05 331612	L. 7726
ds.	Egil Førriisdal Sørumlia 72	SAS OSLTS-E/4 3400 Lier	02 596888 03 840972	

FORMANNEN HAR ORDET.

Etter nylig retur fra Stockholm etter endt DC-8 sertifikatkurs kunne man tenke seg en "myk" overgang til normalt gjenge, men dengang ei.

Man trer rett inn i en arbeidsrettsak i SAS vedrørende inspektørene og berammede sentrale forhandlinger etter lokalt brudd i lønnsforhandlinger i Braathen, det går i høygear.

Etter min oppfatning er det mye som taler for en "hot" sommer og ...høst innen vårt område.

Vi ble av vår motpart "feid" inn under det generelle våroppgjøret, ved lokaloppgjørene derimot har vi mere å hente, så vidt vites er ingen av selskapene plaget av meget dårlig økonomi.

Videre er det å bemerke at vår ærede motpart NAF ikke kommer til å gi ved dørene, man kan registrere en strammere linje.

Det faktum at sommeren i hvertfall skulle være over oss i følge kalenderen bør kalle alle medlemmer til en avslappende periode i trygg forvisning om at høstens problemer ikke forsvinner av den grunn.

La oss stille uthvilte til høstoffensiven.

GOD SOMMER

Erik Throndsen

Redaktørens spalte.

NFO er partipolitisk nøytral.

Så sier NFO's vedtekter §1.3
Stemmer det da?
Vi støtter vel ikke åpent noe
bestemt parti. Medlemmene symp-
atiserer med partier fra ytre
høyre til ytre venstre.
Nå er det slik at i sentrale
forhandlinger om tariffavtale,
har vi en motpart.
Er det noen som mener at mot-
parten også er nøytral?
Heller motparten mot høyre-
sida? Tja?
Vi kan i det minste enes om
at det er politikk. Om enn i
liten målestokk for vår del.
NFO er vel en såpass liten
brikke i dette at det ikke er
blitt tatt så store hensyn til
rikets økonomi eller andre for-
hold som de store (LO, YS) må.

I de lokale forhandlinger
stiller saken seg litt anner-
ledes. Der er det jo det firma
en jobber i som er motpart.
At det der tas hensyn til om
butikken går godt eller ikke,
er vel en selvfølge.
Nå er det en liten hake her da.
Hvem framstiller "godt eller
dårlig"? Jo det er den ene
parten som har bukta og begge
endene der. Vi kan vel ikke
gjøre annet enn å godta deres
utsagn om at "nå går alt så
meget bedre" eller det motsatte.
Det siste er det en hører ofte
i forbindelse med lønnsforhand-
linger.

Det vi kan hjelpe med er å
godta et "lite" lønnstillegg,
eller arbeide mer effektivt,
produsere mer.
Vi har ingen styring på det
vi kan oppfatte som dumme
investeringer, avsetninger osv.
Noe som kan gjøre at firmaet
går "dårlig" uten at vi kan på-
virke det.



For ikke å virke ensidig, så
må jeg jo ta med at vi kan
ikke påvirke gode og fornuftige
investeringer, svingninger i
kurs, bedriftens skattetrykk
etc. heller.
Vi hopper da heller glade og
lykkelige på lasset og vil ha
mer, mer.
Men er det ikke snev av poli-
tikk vi driver med i forenin-
gen da?
Skal ikke sammenligne med det
utvidete kulturbegrepet, hvor
idrett plutselig skulle være
med som kultur, men at vi
driver politikk, er redaktøren
ikke i tvil om.
Da er vi heller ikke politisk
nøytral, men bare partipolitisk
nøytral.
Godt er det. Da slipper vi som
i LO at medlemmene søker over
i andre organisasjoner på grunn
av partipolitiske holdninger,
og ikke på grunn av foreningens
udugelighet.
La oss fortsette slik. La for-
sida av INFO forsatt si:
NFO, organisasjonen for den
autoriserte flytekniker.
Da favner vi alle.

RD

Medlemsmøte i NFO Avd.SAS

Den 10.juni ble det holdt medlemsmøte i avdelingen hvor inspektørsaken,COD, og overtidssituasjonen var på agendaen.

Av nevnte punkter var COD definitivt saken det knyttet seg mest spenning til.

Denne saken var under debatt i ca.3 timer hvor så godt som samtlige fremmøtte var på talerlisten.

Før avstemming ble foretatt måtte OSLTC ved Rangvald Færgestad (teknisk sjef) avlegge en visitt og svare på spørsmål vedrørende avtaleteksten.

Spenningen var til å føle på da man avga stemmetegn i en av de mest kontroversielle saker avdelingen har behandlet.

Avtalen om COD ble vedtatt signert av et stort flertall og kommentarene etterpå var at vårt forhandlingutvalg hadde nedlagt et enormt arbeide som burde gi resultater i fremtiden.

En ting var det derimot ingen uenighet om:

Man hadde brutt et meget viktig prinsipp i å avtalefeste adgang til pilot-check.

Når det gjaldt inspektørene så var saken vedrørende deres lønnsforhold ennå ikke avklart.Vi avventer dom i en rettstvist som faller 15.juni,hvor vidt denne gruppe fra nevnte dato kan "Go-slow" eller ikke. Gruppen ønsker på denne måte å sette makt bak sine ønsker om egen ansiennitetsskala.

Hva gjelder overtid så var det helt på det rene at lovens rammer for dette i endel tilfeller var overskredet ved OSLTS-E. Hovedargumentet mot dette var at ved en avdeling med helkontinuerlig skiftgang skulle man løse problemet ved økt bemanning. Det ble vedtatt å la styret se nærmere på saken,hvis nødvendig konsultere arbeidstilsynet.

Møtet hevet kl. 2030.

Møteleder

NEWS!

Det er ikke bare Hr. Gjøre TRDOM som er inne i dataalderen. Luftfartsverket skriver i brev til NFO at LV's sertifikatregister om kort tid vil ta i bruk EDB for utstedelse, fornyelse og utvidelse av sertifikater. I den forbindelse har LV etter søknad til Datatilsynet fått konsesjon til å føre personregister inneholdende bl.a opplysninger om sertifikatholders fødselsnummer.

WF

De lokale lønnsforhandlinger i Widerøe er ikke kommet i gang enda, sjøl om reguleringsdato er 1.april. Redaksjonen har fått melding om at det vil drøye til ut i juli før en starter på vårens vakre eventyr. Det er sein vår i Bodø i år.

Det er og permafrost i kulepenna til medlemmene.

Partnair

har fått konsesjon på å drive linjetaxi mellom Oslo-Notodden-Stavanger. Dette er en form for rutetrafikk med max. ti pasasjerer. Oppstart av ruten ca. medio august.

Odd Haldar har meddelt INFO at han har trukket seg som medlem av redaksjonskomiteen.

Nytt medlem av komiteen er BJØRN STARHOLM OSLTSE-2.

FORSVARETS FORUM.

Redaktøren har tilbrakt 1,5 år av sin knapt tilmålte ungdomstid i kaffebaren ved 331 skvadronen i Bodø. Det er muligens i den anledning at FORSVARETS FORUM tilsendes.

Bladet har svært aktuelle artikler og reportasjer. Særlig for forsvarsvennlige personer er dette godt og instruktivt lesestoff.

FORSVARETS FORUM får ha meg unnskyldt når jeg siterer litt fra en notis som sto i bladet fra 20.april 1985:

-----et nytt sovjetisk langtrekkende bombefly som har fått NATO-betegnelsen BEAR H. ----- BEAR H ble første gang nevnt offisielt i 1984 og var antagelig på sin første tur vestover i Norskehavet sent i fjor høst.

INFO hadde tidligere en liten flykjenningskonkurranse i hvert nr. Og den som leter tilbake til nr. 2 i 1980, får en liten overraskelse. Hvordan greide daværende redaktør det umulige? Clairvoyance?

NEWS!

ARBEIDSRETTSDOM MOT NFO.

14. juni d.å. avgav Arbeidsretten dom i sak mellom NAF-SAS på den ene siden og NFO på den andre.

NFO gikk ikke av med seieren denne gangen.

Partene i saken er bundet av tariffavtale for perioden 1.4. 1984 til 31.3 i 1986. Avtalen, kalt flyteknikeroverenskomsten, omfatter også såkalte inspektører. Under forhandlinger på høsten 1984 og våren 1985 om ansiennitetsskala for inspektører ansatt i SAS, ble det ikke oppnådd enighet. NFO varslet deretter om arbeidstemponevnedsettelse for inspektørene fra 10.6 d.å.

NAF og SAS bragte saken inn for arbeidsretten med påstand om at en slik aksjon ville være tariffstridig og ulovlig.

Den varslede aksjon ble utsatt inntil dom forelå.

Hvor mye tid og krefter NFO har brukt på å komme fram til en løsning for inspektørene i SAS, vites ikke sikkert, men jeg synes det har pågått i utrolig lang tid. At det i andre firma innen bransjen IKKE er dette problemet, kan kanskje være usedvanlig vanskelige inspektører i SAS eller-----

RD

Etter at siste nr. av INFO hadde en liten ironisk artikkel ang. Braathens bruk av sin simulator, står det nå for tur å rette opp noe.

Etter at bladet gikk i trykken, er det faktisk 4 av våre medlemmer som har gått Brush-up kurs på B-737 og med derpåfølgende trening i simulator. Medlemmene sier sjøl at dette med simulator i forbindelse med Brush-upkurs, var MEGET nyttig og givende.

Vi håper dette er noe som vil fortsett.

RD

TRD - CPH - TRD

Lokalposten vet å fortelle at fra høsten 86 skal SAS fly DC-9 direkte mellom TRD og CPH kl. 0700 og med retur fra CPH ca. kl.2200.

Det er nå flere år siden TRDOM har hatt nattstopp, men fra neste høst ser det altså ut til å bli igjen.

SAS COMMUTER OPERATION DEPART-
MENT (COD) - AVTALE MED NFO

AVD SAS

NFO avd SAS' medlemmer er spredt utover linjenettet i ganske stort antall, og det var derfor naturlig at foreningen gikk i spissen i de avtaleforhandlinger om COD i SAS som nå har pågått det siste halve året.

Det gjaldt jo å sikre arbeidsplassene for disse medlemmene, og det tør være kjent både fra aviser og interne SAS-publikasjoner at denne saken har sittet langt inne.

Forhandlingene ble imidlertid avsluttet i Oslo den 23.mai ved at NFO og SAS Norge ble enig om et anbefalt forslag til avtale, og våre danske venner inngikk sin avtale den 25.mai, mens det i Sverige ennå ikke er oppnådd noen enighet, ettersom dette der har vært gjenstand for ordinære tarifforhandlinger (der har man en bestemmelse i tariffavtalen om at sjekk før avgang skal utføres av flytekniker - og denne vil arbeidsgiverne nå ha fjernet).

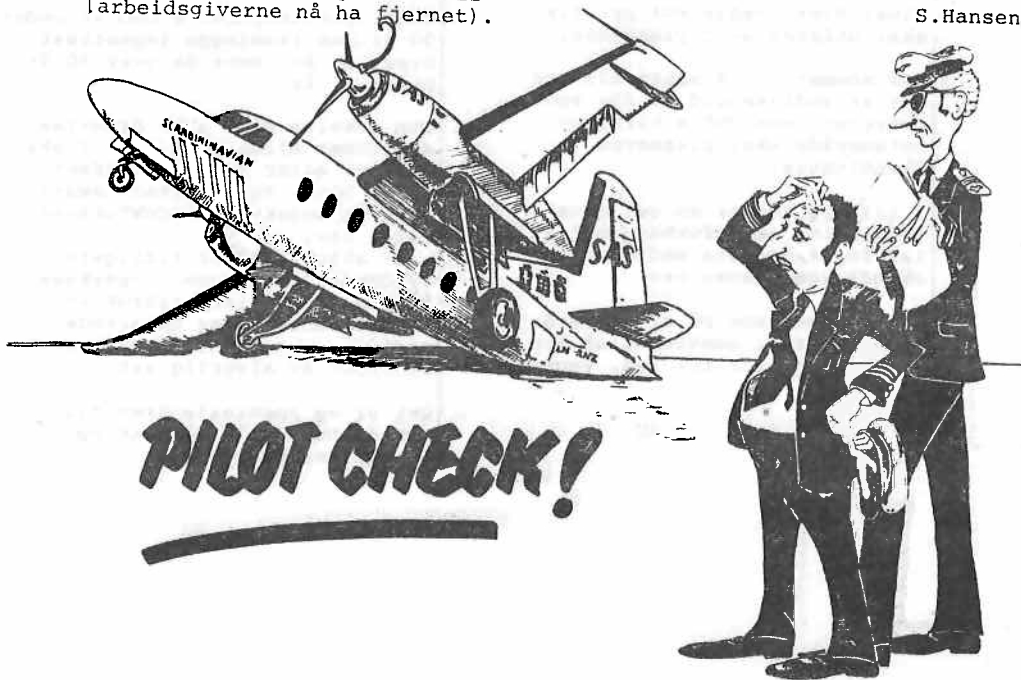
Avtalen innebærer at på stasjoner der det pr. idag er flyteknikere, skal disse utføre PDI (Pre Departure Inspection), og når det blir snakk om å opprette nye stasjoner eller endre bemanningen som følge av COD-virksomhet, skal det forhandles om stasjonens sammensetning.

Dette er i tråd med den nye filosofien i SAS om s k "horisontalt samarbeid", så kanskje om noen år finner vi flyteknikere som både gjør loadsheet, er loadmaster o.l. i tillegg til å ta sjekken ?

Forøvrig inneholder avtalen et sikkerhetsnett ved at minst hver 3. sjekk skal utføres av flytekniker.

Avtalen ble vedtatt på ekstraordinært medlemsmøte den 10.juni 1985 - et historisk vedtak.

S.Hansen



COD

Da det nå er skrevet en del om COD i INFO, er det kanskje ikke bortkastet å referere hva avtalen går ut på:

SAS har for tiden ikke planer om å forandre nåværende system med MPC. (Maintenance Preflight Check)

For fly med opptil 70 seter og max TOW 30 tonn i COD-virksomhet, finnes en del unntak:

1. På FBU skal en bruke dagens system med PDI (Pre Departure Inspection)
2. På linjestasjon der det er flytekniker, skal denne utføre PDI
3. Ved endring i COD-trafikken og ved opprettelse av nye stasjoner skal endringer i bemanning og fordeling av arbeidsoppgaver diskuteres.
4. Minst hver tredje PDI pr. fly skal utføres av flytekniker.
5. SAS kommer til å sette alt inn for at vedlikehold av fly som opererer inne COD's virksomhetsområde skal plasseres i Skandinavia.

I tillegg kommer en del generelle ting om informasjon til tak for å ivareta medlemmenes økende kompetanse osv.

Gjør oppmerksom på at overstående er fritt omskrevet ut fra avtalen og står for red. regning.

RD

MEDISINSKE KRAV TIL FLYTEKNIKERE.

Som nevnt i forrige nr. av INFO, så er det muligheter for at det om ikke alt for lenge vil stilles skjerpede medisinske krav til oss som innehar sertifikater.

Deltagerne i gruppen som har lagt fram forslag til forskrifter om medisinske undersøkelser for luftfartssertifikater og -beviser, har tydelig gjort et grundig arbeid. NFO er representert i denne gruppen med Kåre Alvøren, WF.

Det vil bli litt mye å gjengi innstillingen i sin helhet, men det kan vel siteres en del ting som er såpass spesielle at de er verdt å tenke på.

Sertifikatinnehavere eller søkere til sådanne, skal gjennomgå en "generell undersøkelse og en spesiell undersøkelse som består av røntgen av hjerte/lunger og audiogram pluss skjerm bilde".

Sertifikatinnehavere som er under 50 år, må framlegge legeattest hvert 6. år, mens de over 50 år, hvert 2. år.

Den enkelte skal ikke framvise symptomer eller tegn til: f.eks medført eller ervervet defekt eller lyte, aktiv, latent, akutt eller kronisk funksjonsforstyrrelse osv.

---- aktuell eller tidligere sykdomstilstand som ---psykose, alkoholisme eller misbruk av stimulerende eller bedøvende midler---- personlighetsforstyrrelser av alvorlig art.

Det er og spesielle krav til syn og hørsel, blodtrykk og bevegelsesapparat.

RD

AIRCRAFT ENGINEERS INTERNATIONAL

- HVEM, HVA, HVORFOR ?

For en utenforstående kan det være vanskelig nok å gi en noenlunde korrekt beskrivelse av AEI's noe brogete tilværelse, men etter pålegg fra redaktøren gjøres her ved et forsøk:

IATA, flyselskapenes klubb, er en av de mektigste organisasjoner i verden, og allerede i 1955 kom det signaler (Policy Statement) fra IATA's Technical Committee om at flymekanikersertifikatet måtte utgå, og full kontroll overlates til flyselskapene selv i disse spørsmål.

Saken ble imidlertid en for varm potet for de enkelte lands luftfartsmyndigheter, og først i 1967 ble trykket øket tilstrekkelig, slik at det engelske ARB (Air Registration Board) og det australske DCA (Department of Civil Aviation) fant å måtte forlate sertifiseringssystemet og overlate ansvaret for "aircraft maintenance safety" til flyselskapene selv.

Dette skjerpet selvfølgelig apettitten til IATA, og i 1970 kom følgende Policy Statement fra den tekniske komite:

" It shall be possible for an operator to have its organization officially approved so that it shall be responsible for designating persons within its own organization to certify the aeroplane as airworthy or to issue a maintenance release or to issue a certificate of compliance or a similar document for maintenance of an aeroplane, its engines or accessories including instruments, radio and navigation equipment and other items of equipment. The holding of any form of licence or certificate issued by the Airworthiness Authority should not be a pre-requisite for a person within an approved organization being approved by the organization. "

Dette var jo kjente toner, også for oss her i utkanten av luftfartsverden.

Commonwealth-landene, hvor type-sertifiseringen var sterkt forankret, hadde fagorganisasjoner som reagerte meget sterkt på denne utvikling, og til den 3. Federal Conference of the Australian Licenced Aircraft Engineers Association i Sydney i oktober 1971, forelå det et 8-siders dokument fra formannen i den engelske foreningen ALAE, som avsluttes slik:

" IATA is strong, but so is the Licenced Engineer, the only difference is that we are not so well organized as they. We must become organized. We must work together on an international scale to prevent IATA jeopardising safe aircraft maintenance and reducing the professional status of the LAME to that of a semi-skilled yes man.

Our horizons must be broadened to ensure that Licenced Engineers throughout the world know and understand the problems they are faced with. Public opinion must be informed of the threat to safety.

We have got to get together to avail ourselves of the 'Safety of Numbers'. To this end we feel that an International Federation of Licenced Aircraft Engineers Associations should be formed without delay. Such a Federation, by its very formation, would make IATA and all who subscribe to IATA's policies think twice. Such a Federation would establish once and for all that the men who perform aircraft maintenance, who know and understand its complexity and problems, the professionals in the field, LICENCED AIRCRAFT MAINTENANCE ENGINEERS, do not intend to allow safety to be compromised so that airlines can make a little more profit. "

Følgende resolusjon ble så vedtatt (carried unanimously) av det australske forbundet:

" This Conference recommends that the Federal Executives carries out the necessary investigation and negotiations with the aim of forming an International body to protect ARB (UK) and DCA Aircraft Maintenance Engineer licences. All liason is to be carried out on an industrial and technical basis and this liason is to be expanded to other areas when and as required. "

Dette var forhistorien og opp-takten til AEI.

I The Australian Financial Review, tirsdag 11.januar 1972, kan man bl a lese følgende i artikkelen The LAME get together:

" The Australian ambitions for the new international body go a long way past the self-interest of a craft union grouping. They see the external licensing system as a major factor in airline safety and feel it should be applied worldwide in the interest of aviation.

The Australians also see the international LAME's as having the status to be represented on the UN-backed INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION as, for instance, pilots are through the powerful International Federation of Airlines Pilots Association, of which Australia's AFAP is a member ."

I samme avis 3 dager senere, fra artikkelen Air Safety mainstay of union strength fremgår bl.a. følgende:

" Air Safety, coupled with industrial strength, is the pilot-type formula the new Aircraft Engineers International sees as the style for its worldwide link-up of skilled aircraft ground engineers. "

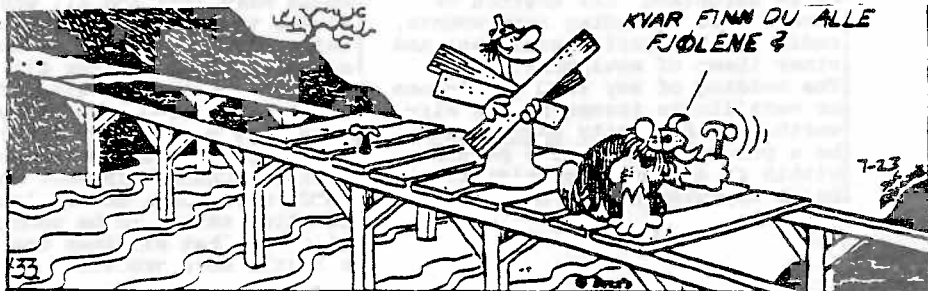
Og lengre nede i artikkelen:

" Aircraft Engineers International, representing ground engineers in Australia, Britain, India and (passively) New Zealand, has been formed at Australian initiative and will be head-quartered in Sydney."

Denne presseomtalen avstedkom febrilsk teleksaktivitet mellom IATA's kontor i Montreal og sine folk i QUANTAS bl.a - man visste ikke hvem som sto bak denne utfordrende nyskapning som hovedsaklig var blitt dannet for å stikke kjepper i IATA's hjul. Fra denne teleks-veksling kan man se at bekymringen var stor, og at nødvendige mottiltak måtte tas.

Takket være i første rekke herr-ene Allan Baines (formann ALAE) og D.G. Coleman (generalsekretar i ALAEA) kan vi vel si at med dette initiativ var det første steg til internasjonal brobygging mellom flyteknikere tatt, og hvordan fortsettelsen ble, skal vi komme tilbake med i neste nr !

S.Hansen



Mange «nesten-ulykker» for fly:

Menneskelig svikt er hovedårsaken

(IP) Hvorfor oppstår «nesten-ulykker» i flytrafikken? 1984 ble litt av et rekordår, med én «ubehagelig» fly-hendelse praktisk talt hver måned.

Samferdselsminister J.J. Jacobsen vil heldigvis gjøre noe: – I departementet har vi nå tatt opp spørsmålet om endring i Kgl. resolusjon av 22.12.78, i retning av utvidet mandat for Flyhavarikommisjonen. Dermed vil den også kunne granske «nestenulykker». Uhell som ikke gir personskade, undersøkes nemlig i dag av Luftfartsverket alene.

Mange av nesten-ulykkene skyldes menneskelig svikt. Økt opplæring vil åpenbart kunne bedre forholdene.

Av Anna Victoria Heiberg

Vi har gravet i arkivbunken for «nesten-ulykkene» i SAS for sist år. Store og små uhell som følge av teknisk og menneskelig svikt synes å forekomme jevnlig, på bakken eller i luften. Ingen passasjerer har imidlertid lidd noen overlast, bortsett fra å finne seg i tildels langvarige forsinkelser.

Året 1984 ble ikke gammelt, (28. februar) før en skremmende melding fra Kennedy-flyplassen i New York nådde oss: DC10-flyet «Haakon Viking» går inn for landing med hastighet 380 km/t mot normalt ca 300 km/t, og tar bakken 1500 meter inne på banen. Bremselemdene blir for kort og flyet havner i vannet. De 163 passasjerene kommer seg i land med gummibåter eller ved egen hjelp. Ingen blir heldigvis skadet. Den automatiske hastighetsregulatoren hadde tidligere samme dag gitt ale signaler ved innflyvning til Gardermoen.

Ved avgang fra Kennedy-flyplassen i New York, 9. juni, mister jumbojet «Huge Viking» ett av sine 16 hovedhjul. Flyet fortsetter «kevel som nor-

malt til København med 360 passasjerer og en besetning på 18. Landing skjer uten nevneverdige problemer.

Et DC9-fly forviller seg 19. juni inn på gal rullebane før avgang fra Fornebu. Grunnen oppgis å være dårlig oppmerking og manglende bakkeradar for hjelp i tett tåke.

Et DC9-fly på vei mot Canada fra Gardermoen synker ned i asfalten og blir sittende fast. Flyveren har bedt om å foreta 180°-sving i utkant av banen, og kontrolltårnet gir ham lov. Feltet mangler imidlertid betong under asfalten og kan ikke bære et fly med 158 passasjerer. Flyet får nye hjul og fortsetter neste dag.

To DC9-fly på Arianda flyplass, det ene på vei til Malmø, og det andre til Oslo, unngår såvidt å kolliderer 18. august. Oslo-flyets pilot tar feil og havner på gal taks-bane. Han holder på å rulle ut på startbanen, men ser Malmø-flyet som er iferd med å lette like ved. Grunnen til «nesten-ulykken» oppgis å være forstyrrelser i cockpit'en og dårlig oppmerking på Arlanda flyplass.

Over Nesodden 25. august møtes et tungt lastet Boeing 727-fly fra Icelandair og et DC9-fly fra SAS omtrent 800 meter fra hverandre. Sikkerhetsavstanden ligger på åtte kilometer. Grunnen oppgis til dårlig koordinering mellom tårn og bakkekontroll.

Et fly fra Norving og et fra Busy Bee (chartret av SAS) møter hverandre 6. november langt under sikkerhetsmarginen i luften mellom Haugesund og Bergen.

Et SAS DC8-fly på vei fra København til Pakistan møter et sovjetisk TU-fly 2. desember over Moskva så nær at flyet begynner å riste. Sovjetiske luftfartsmyndigheter oppgir avstanden til åtte kilometer på det nærmeste, mens SAS-flyverne sier to kilometer.

Like før landing på Kastrup flyplass 15. desember tennes varselyset for nesehjulet i et Busy Bee Fokker Friendship-fly, chartret av SAS, men alt viser seg å være i orden.

Et Boeing 747-fly på vei til Los Angeles fra Kastrup 16. desember må nødlande på Spokane flyplass i Washington fordi varselyset for brann i et lasterom tennes. Men det hele er en teknisk feil i alarmsystemet.

Et fullt Busy Bee's Fokker Friendship-fly, chartret av SAS, letter fra Fornebu mot Göteborg men må gå ned igjen fordi nesehjulet ikke går inn etter start, 4. januar 1985. Hjulet har vridd seg mot høyre, men retter seg opp under landingen.

Et DC9-fly fra SAS og et Boeing 737-fly fra Braathens SAFE kommer på kollisjonskurs 11. januar på Stavanger Lufthavn – Sola. SAS-flyet skal ta av mot Glasgow samtidig som Braathens fly krysser banen under taksing for start. Dermed må DC9-flyet med 28 passasjerer stanse med 400 meters margin. Boeing-flyet har 78 passasjerer.



HYDRAULIC FLUID/ENGINE OIL
A DANGEROUS MIX.

No. 3 engine on aB-727 was shut down inbound because of high oil consumption. On ground, oil was found dripping from the engine's rear section.

The powerplant was changed, and a subsequent shop inspection revealed a rear section covered with carbon. The no.6 bearing scavenge pump had seized, causing oil to pour trough the carbon seal into the no. 4 turbine area and resulting in a fire. The heat was so intense that the turbine disc attach bolts were annealed and bent.

It is fortunate that the engine ran out of oil at this point and was shut down. Had the powerplant been run much longer, it is probable that the turbine section would have parted company with the engine.

A laboratory analysis of the little engine oil remaining, showed an excess of 5,000 parts per million to be phosphorus, indicating contamination by hydraulic fluid.

NO ISOLATED INCIDENT

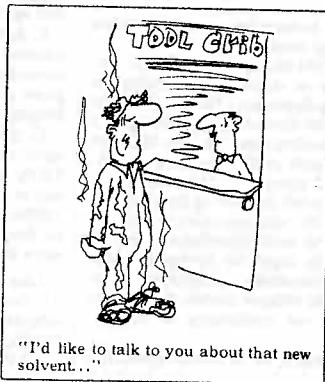
The fluid intermix on this engine was not an isolated incident. There have been a number of JT8 engine failure caused by engine oil/hydraulic fluid intermix in resent months.

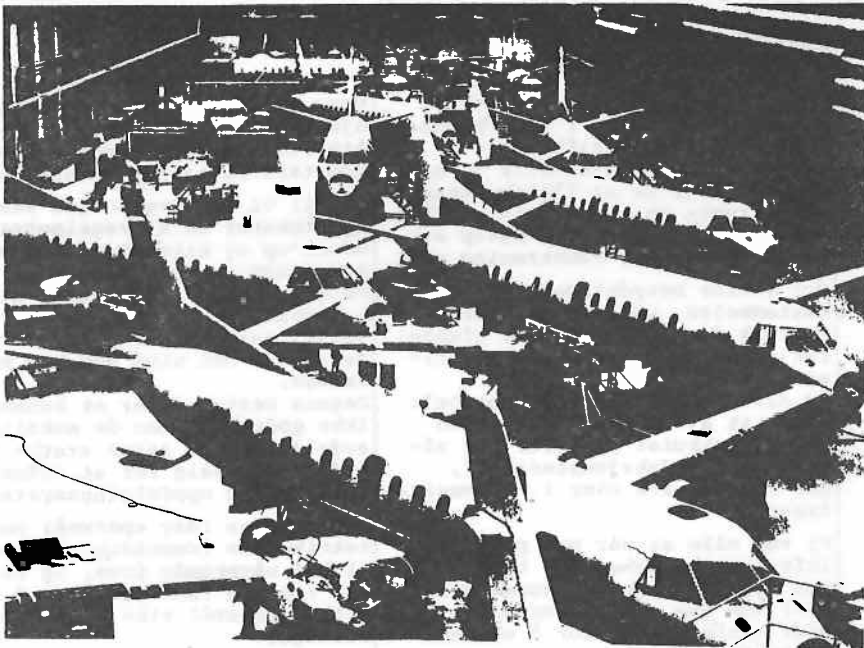
Using two fluids as examples of what should not be intermixed, HYJET IV Hydraulic fluid(Chevron) is a fire-resistant phosphate ester. It wreaks havoc in jet engines. Turbo Oil 2380 (Exxon) is a synthetic engine oil. It should not be intermixed with hydraulic fluid.

It is not difficult to recognize the two in their one-quart cans. Both labels are brightly tinted in different colours and carry bold print attesting to their contents. But what about contaminated dispensing units?

Fluid dispensing units have become contaminated in the past. When this occurs, the servicing person has no way of knowing that a mistake has been made. Colour provides no clue if only a small dose has been added, and the servicing person has no way of knowing - aside from reading the placard - what fluid is being added to the aircraft component. Other than assuring that the hose end fitting is clean, the servicer is unable to make an on-site fluid test.

As a consequence, each servicing unit should positively assure that it has knowledgeable personnel servicing its fluid dispensers and aircraft systems. Over and above that, servicing personnel should not refrain from asking questions. If you don't know whether the fluid you are about to pour is the correct one, ask someone who does.





NORVING

SELSKAPET UTEN HØYDESKREKK.

INFO vet ikke om dette gjelder de ansatte eller firmaet som institusjon, men det er altså noe som står med store bokstaver i NORVING FLIGHT MAGAZIN nr.1 for 1985.

I NFO-sammenheng er NORVING et potensielt marked. Det er noe sentralstyret bør merke seg.

Selskapet ble stiftet i 1959 under navnet VARANGFLY A/S og har helt fram til i dag hatt hovedkontor i Kirkenes. Fram til 1970 var det vesentlig sjøflyging som var firmaets virksomhet, men på den tid kom det et gjennombrudd for nåværende landflyvirksomhet, og det ble bygget flere flystriper rundt om i Finnmark.

Selskapet ekspanderte ved å gå sammen med Nor-Wings A/S i Tromsø, kjøpe opp Nordlandsfly i Bodø, og overta Fjordfly A/S i Bergen.

Saab Fairchild
340

I dag disponeres totalt en flypark på 25 fly. Det er 12-13 av disse som er turbo-prop. Noe som igjen tilsier typesert. for flyteknikerne.

Det kan nevnes at i fjor hadde NORVING 1123 ambulanseoppdrag i tillegg til rute- og linjetaxiflygingen.

NORVING har tre fly av typen SAAB-FAIRCHILD 340 i bestilling. Flyteknikerne vil gå på kurs til høsten, og det vil være folk fra fabrikkens tilstede i Norge for å ta seg av praksisdelen av opplæringen.

NORVING er aktivt med i søking etter nye rutestrekninger, og etter all sannsynlighet blir den nye flytypen først stasjonert på Værnes.

RD

FLYTEKNIKERENS ERFARINGS- OG KUNNSKAPSNIVÅ - BRUSH-UP KURS.

Et av de aller første punkt NFO satset på å få inn i sin første, selvstendige tariffavtale - FLYTEKNIKEROVERENSKOMSTEN - var bestemmelser om at flyteknikerens "erfarings- og kunnskapsnivå skal søkes opprettholdt ved hjelp av Brush-Up kurser, Jobbtrening o.l."

For å vise betydningen av denne bestemmelse, vil vi her vise en grafisk fremstilling over glemsel, innlæring, overlæring og repetisjon.

Av disse kurver fremgår det helt klart at avsluttes innlæringen når man akkurat passerer den såkalte "reproduksjonsterskel", går man direkte over i "glemselsfasen".

Vi vet alle at når man passerer luftfartsmyndighetenes tester ved typekurs, er det kunnskapsnivå som der kreves, myndighetenes minimumskrav for å utstede sertifikat.

Dette minimums kunnskapsnivå forlattes så og si øyeblikkelig, da glemselens slør for de aller fleste av oss lett legger seg straks eksamen er passert.

I teorien er da alle dagens flyteknikere underkvalifisert i henhold til myndighetskravene - og holder ikke den standard som er vedtatt som et minimum her i landet.

Fullt så ille er det vel ikke, men det går tydelig frem av vedlagte oppstilling, at dersom man ønsker å ligge over denne reproduksjonsterskel, er det nødvendig med en viss overlæring ved selve typekursene, dernest er det helt avgjørende at repetisjon tar til uten alt for langt avbrekk, og at det siden repeteres regelmessig.

Denne repetisjon som skal hjelpe oss å opprettholde vårt erfarings- og kunnskapsnivå, skal altså i henhold til tariffavtalens bestemmelser skje i form av Brush-Up kurser, Jobbtrening o.l.

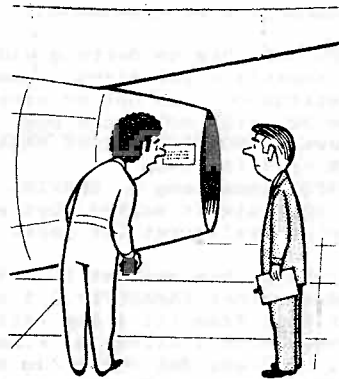
Hvor mange kan med hånden på hjerte si at man i sitt selskap etterlever såvel myndighetenes som tariffavtalens intensjoner ?

Inntil vi kan overbevise våre myndigheter om at regelmessig brush-up og etterutdanning må komme som et myndighetskrav til hele bransjen - er det av største betydning at vi ved hjelp av tariffbestemmelser o.l. kan opprettholde det nivå som her må kreves.

Dagens bestemmelser er kanskje ikke gode nok, men de enkelte avdelinger bør satse sterkt på å få gjennomslg for et ordnet og regelmessig oppfølgingssystem.

Det stilles idag spørsmål om flyteknikerens fremtidige berettigelse i nåværende form, og faller vi tilbake rent faglig, må jo slike spørsmål sies å være berettiget.

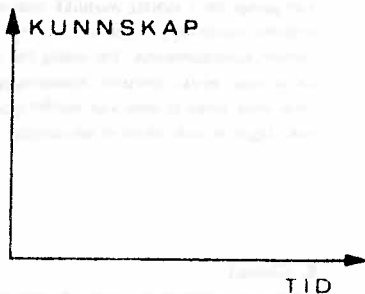
Å stå på stedet hvil, er ikke bare farlig for helsa, men også farlig for hele vår fremtid !



"It says 'Standing here can be hazardous to your health.'"

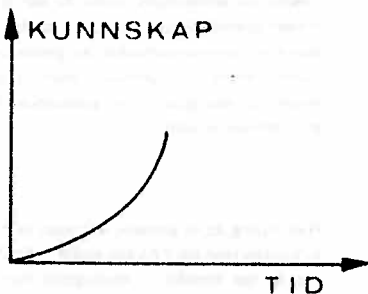
S. Hansen

HVA DU BØR VITE OM LÆRING

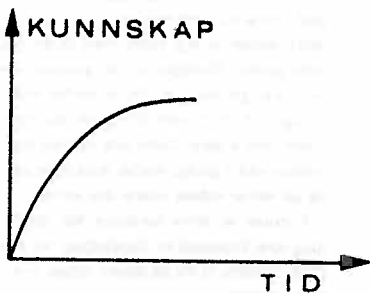


A. Innlæring

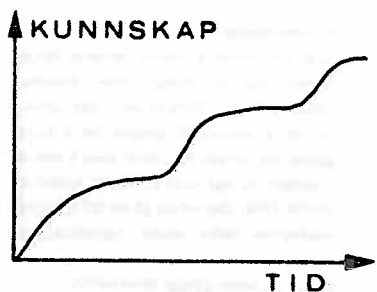
Vår fremgang under innlæring kan anskueliggjøres grafisk ved hjelp av såkalte lærekurver. På den ene akse merker vi av kunnskapene vi tilegner oss, og på den andre tiden som går med til innlæringen.



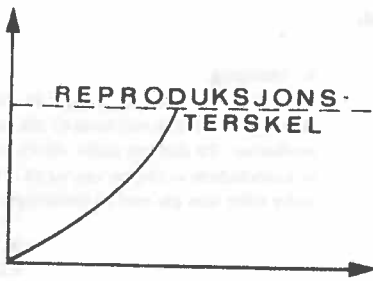
Hastigheten for innlæring varierer med hvilken type stoff eller ferdighet du er i ferd med å tilegne deg. Når du f.eks. lærer å skrive på maskin, går læringen sakte til å begynne med, men etter at du er kommet over begynner vanskene, øker innlæringshastigheten.



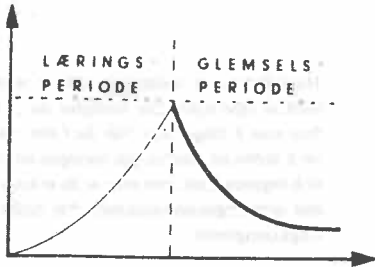
Skal du derimot f.eks. lære et visst antall glosor, lærer du de letteste på kort tid, mens det tar lengre tid å lære de vanskelige.



Etter å ha studert et fag en tid, vil du ofte oppdage at innlæringshastigheten avtar. Du føler det som om du ikke makter å tilegne deg mer av soffet. Når du har havnet på et slikt læreplatå, føler du deg på en måte psykisk overmattet, og det vil da lønne seg å koble av. Men det er viktig å være klar over at etter en tid vil læringen kunne fortsette. Gi derfor ikke opp når du til tider føler at du blir stående «på stedet marsj». Grunnen til platået kan bl.a. være at du mangler inspirasjon. Lysten til å lære bør alltid være tilstede, og det er da viktig at du har et mål å arbeide mot. Benytt derfor pausen til å klarlegge hensikten med dine studier, slik at du blir motivert for videre innsats.

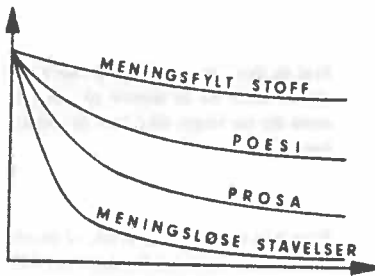


Når du har lært stoffet så pass godt at du kan gjengi det i samme øyeblikk som du avslutter innlæringen, sier vi du har nådd reproduksjonsterskelen. En vanlig feil er da at man straks avslutter innlæringen, fordi man synes at man kan stoffet godt nok. Dette er som oftest et selvbedrag.



B. Glemsel

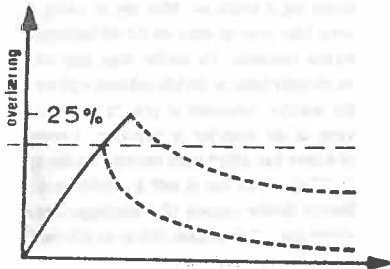
Stanser du innlæringen straks du når reproduksjonsterskelen, går du umiddelbart over i glemseperioden. Av glemsekurven ser du at vi glemmer mest i den første tid, men gradvis blir glemselstapet pr. tidsenhet mindre.



Glemsekurver.

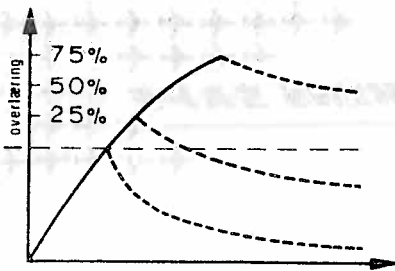
Hvor hurtig du vil glemme, avhenger bl.a. av hvilken type stoff du har innlært. Stoff som du har forstått — meningsfylt stoff — vil du lære lett og huske forholdsvis godt. Skal du lære noe ordrett utenat, vil dette lettere la seg gjøre med poesi enn med prosa. Hurtigst vil du glemme det som ikke gir mening. Det er derfor svært viktig at du til enhver tid forstår det du er i ferd med å lære. Dette kan du best kontrollere ved å gjengi stoffet med egne ord, og på denne måten «høre deg selv».

Foruten at selve høringen har betydning som kontroll av forståelsen, vil den også medføre at du på denne måten overlærer stoffet.



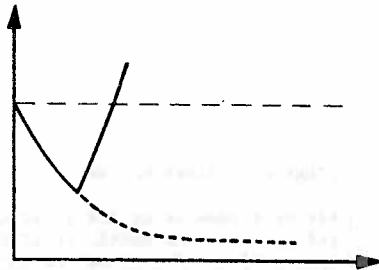
C. Overlæring

Skal det innlærte kunne bevares lenge i minnet, må det bringes over reproduksjonsterskelen. Dersom du f.eks. etter å ha lest et avsnitt 20 ganger for å kunne gjengi det, straks fortsetter med å lese det 5 ganger til, sier vi at du har overlært avsnittet 25%. Det vil da gå en tid før glemsekurven faller under reproduksjonsterskelen, d.v.s. før du har glemt for meget til å kunne gjengi lærestoffet.



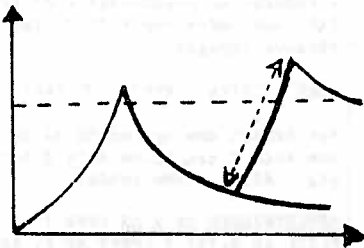
Desto høyere grad av overlærning du tar deg tid til, desto mer av stoffet vil du altså sikre mot glemsel.

Hvor lang tid du bør benytte til overlærning, avhenger av stoffets vanskelighetsgrad, og hvor detaljert det vil være nødvendig å huske det. Ved tungt stoff må du regne opptil 80% overlærning, mens ved lett stoff vil 20% kunne være nok.

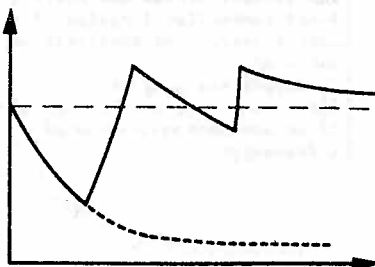


D. Repetisjon

Ved å repetere etter at en tid er gått, vil du kunne bringe det stoffet du er i ferd med å glemme, over reproduksjonsterskelen på nytt.



Det er da viktig at du ikke venter for lenge med første gangs repetisjon, for ellers vil du ha glemt så meget at det vil ta forholdsvis lang tid å gjenoppfriske stoffet.



Når du har repetert, vil det gå forholdsvis lang tid før du igjen glemmer (glemselskurven «flater ut»). Du kan derfor vente lenger til du repeterer neste gang. Ved hjelp av gjentatte repetisjoner vil du kunne sikre deg at alt stoffet vil forbli i minnet (over reproduksjonsterskelen).



BRAATHENS SAFE

ENHETSFLÅTE!

En meget pen og instruktiv brosjyre er sendt alle ansatte i Braathens SAFE, hvor det er fortalt på en enkel og grei måte at det mest fornuftige for firmaet er å gå over til en enkelt flytype, nemlig B-737 strek 200. Ut fra en lang og grundig vurdering har selskapets styre og bedriftsforsamling gitt sin tilslutning til ledelsens forslag om å gå over til en enhetsflåte.

Redaktøren, som selv er ansatt i Braathen, synes dette høres fornuftig ut.

Det er bare et par små ting å pirke på.

Omlag en måneds tid før denne brosjyren kom ut til de ansatte var det et møte i Stavanger hvor alle fagforeninger i firmaet møtte ledelsen. Der ble det gitt informasjon om firmaets målsetting og økonomiske situasjon. Det da litt uforståelig at det da med den lange og grundige vurderingen som dette prosjektet har hatt, ikke skulle være mulig å streife inn på dette, eller hentyde at ting var på gang. En bedre anledning til å informere på er det vel sjelden en får. At denne om-disponeringen av flystyrken gir grobunn til rykter, skjønner vel alle. At det å minske rykteflommen i firmaet var et mål, la heller ikke ledelsen skjul på i møtet med fagforeningene. Men liv og lære er som kjent to forskjellige ting.

Når en nå i forbifarten nevner rykter, kan jeg nevne at det ryktes at brosjyren som angir lang og grundig vurdering var ferdig trykket før bedriftsforsamlingen hadde avholdt møte. Hva gjør en med slike rykter da?

OINNSJYLL, OINNSJYLL ME!

Når de e sånn at de tek ei stoinn frå at ein skriv nåkkå, te at de kjem i blae, så e de oft at ein kainn vârrd ut i tiliast lage me teng. No får de no bærre stå de æ hi skrevvi, men dåkk ska vâttå at dæm i ledelsa hi proddusert eitt BU-INFO som rætte opp litt tå det æ hi skrevvi oppafer.

ENHETSFLÅTEN - RYKTER OG FAKTA

Her lesste dæm opp nåkkå tå de ryktan som svirre roinnt om salg å kjøp tå fly. Attipå kjem fakta.

BESLUTNINGEN OM Å GÅ OVER TIL ENHETSFLÅTE AV B-737 I LØPET AV ET ÅR STÅR FAST.

Dæm fertæle kolles dæm prøve å bli kvitt gammel-flya å ny-flya. Å at de ikke e skrevvi nå kontrakta om salg pær i dag. Oinnsjyll ein gong te. Sånne teng syns æ rætte opp nåkkå tå de som vart krittisert på møte i Stavanger.

INFO

Har nettopp sittet og lest INFO nr 1 -85, datoen er 10-4-85. Det er vel best å henvise til nummer og dato, da det til tider kan drøye noe mellom hvert nummer. Dette skyldes antagelig mangel på stoff fra oss medlemmer, det er jo tross alt ikke redaksjonen som skal skrive hele bla'filla. Etter som det bestandig blir mast fra redaksjonen om stoff vil jeg herved støtte dette på alle måter, da kanskje av spesielle grunner.

La oss se litt på hva slags blad vi får uten medlems-innlegg. Det nevnte nummer er i så måte ganske typisk. Det meste av innholdet består av mer eller mindre høyttravende tanker om framtidige vyer og mange ord om overenskomster og forhandlinger som vel de som sitter i styre og stell har mest interesse for. For de fleste kan dette bli noe tørt i lengden. Dette må ikke betraktes som noen form for kritikk av styret eller vår Evenes-venn, som alle gjør en utmerket jobb som andre ikke vil ha. Stå på!

Ellers finner vi det vanlige grinet som skiftpenger, overtid og reisetid, noe som ser ut til å være et stadig problem for mange, men medlemsbladet vårt har vært fullt av dette siden det første INFO kom ut, og mye er oppnådd på alle felter siden da.

En annen ting jeg mener vi må prøve å komme bort fra er selvskrytet. Vi vet nå hvor "enestående" vi er i samfunnet, nesten som en flyger det er bare lønna som er forskjellig og det er jo en bagatell for oss "opphøyde". Nei, hør her, vi er ikke noe mer enn andre selv om vi har et slags sertifikat, det har andre også om enn på andre områder. Vi bør komme ned på bakken og ta fornuffen fatt. Hvis noen tenker på straffeansvaret så sjekk opp når det sist ble putt inn en "aut.mek". Trusselen om å miste lappen har alle sertifikat-innehavere hengende over seg.

Det som alltid er like interessant å lese om er hvordan de andre selskapene har det og hva som foregår der. Det er en fin anledning til å holde andre kollegaer orientert om tilstanden og stemningen rundt omkring. At dir. P.L. Nissen har holdt foredrag om flytrygging og sikkerhet var også interessant og kunne vært trykt i sin helhet.

Dersom vi vil ha et livfullt og morsomt blad er det din artikkel eller kommentar som skal inn først og fremst. Skriv om det meste som skjer på jobben, det er mye der som kan være artig for oss andre å lese om. Styre og stell har alt for lenge herjet i spaltene, la oss sette i gang med diskusjoner og historier og fyller bladet fra perm til perm. Dette vil gjøre jobben morsommere og mye lettere for redaksjonen også! Det er vår oppgave å skape et godt blad.

Jeg har her lagt et lite grunnlag ved å slenge ut en rekke punkter det skulle være lett å gripe tak i, men det er ikke meningen at "gutta" i "pampeveldet" skal i ilden her, det er dere andre jeg er ute etter denne gangen.

Vel møtt til en kommentar.

J.S.

SAS DC-8

Fra 11.03 til 31.05.85 var undertegnede på DC-8 sert.kurs ved Arlandabasen, innkvartert på hotell ARLANDIA, på folkemunne, huset på prærien.

Kurskompendiene bar preg av 20 år med modifikasjoner og at åttern snart skulle selges. Ved felles anstrengelser instruktører og elever kom vi hele gjennom hinderløypa.

Man fikk det hele, snø da vi kom, sommer når vi dro og streik mitt imellom. Crew buss ble alternativet for de som hadde hjemlengsel, 8 timer hver veg, joda vi ble godt kjent i Varmlands Lan også. Pluss at vi i perioden overlevde 2 DC-8 brush-up kurs.

Det mest positive var at vi nå omsider fikk full diett slik at vi kunne leve uten å betale av egen lomme. Vi sjenket det sangomsuste A-300 kurset mang en takknemmelig tanke i ensomhetens filosofier.

Som indikert innbyr ikke Arlandia til annen adspredelse enn den man lager selv, men kurset var hverken oppsatt med faglige eller sosiale amatører, vi holdt hodet over vannet, men streiken var hard...

På skoleavdelingen i Sverige og ellers fikk i hverfall undertegnede fullgod service med SIS billetter, dette gikk bra OSL-STO-OSL men til, fra N.Norge er Sl helt nødvendig.

Ønske : Valgfrihet på hotell med bil hvis nødvendig.

ET

to smile about!

SHIT

Redaksjonen har mottatt et anonymt innlegg. Under tvil gjen-gis dette med håp om at avsen-der skal gi seg tilkjenne.

It is now and always has been the policy of this Company to assure its employees that they are well trained. Through our Special High Intensity Training program (SHIT), we have given our employees more SHIT than any other company in the world.

If any employee feels that he or she could advance to another position by taking more SHIT, see your supervisor.

Our management people are specially trained to assure that you will get all the SHIT you can handle.

Any individual who feels he or she has not received sufficient SPECIAL HIGH INTENSITY TRAINING, tell your supervisor, so that he can put you at the top of the SHIT list.

Dette er ikke foreningens eller redaksjonens offisielle syn. Dette er som nevnt sendt anonymt. Støtes noen av overstående innlegg, beklager redaktøren det og trekker innlegget tilbake.

MEMBER?

Medlemskap i

Norsk Flytekniker Organisasjon,
Postboks 60,
N-1330 OSLO LUFTHAVN.

Jeg er interessert i medlemskap og ber om opplysninger om NFO.

NAVN:..... SERT:.....

ADRESSE:.....ANSATT HOS:.....

