

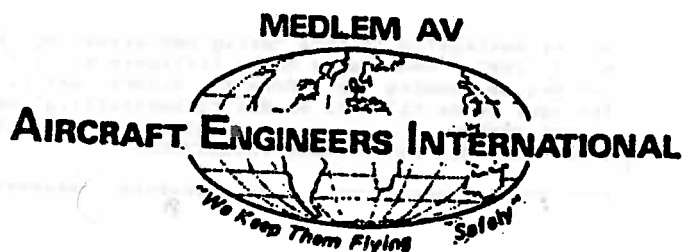


MEDLEMSBLAD FOR NFO.

ORGANISASJONEN FOR DEN AUTORISERTE FLYTEKNIKER

NR 3

-85.



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. Formannen har ordet.
4. SAS teknisk.
6. Braathens SAFE.
8. Nye medlemmer.
9. Fremtiden er deg-
10. Julegaver.
12. Laminar Flow Control.
14. En god erfaring.
15. News Letter AEI.
16. Propell inn, jet ut.
17. Svar fra Luftfartsverket.
18. SAS- forskjellenes selskap.
19. FADEC.
20. Seminar-NFO/SAS.
22. Klippe.
23. Cockpit displays.
24. Foto.
25. Kan privatisering medføre døden?
26. Flysikkerhet
27. Barnas side

Det er beklageligvis ikke særlig med bilder og tegninger i dette nr. av INFO. Redaktøren har i tidligere nr. gitt rede for hvorfor det bør sendes inn bidrag til bladet. Det ville vært fint om det også kunne tilflyte en del "ikkeskriftlig" materiale. Ellers ønskes en god elgjakt og glem ikke tips til INFO. BLADET FOR DEN AUTORISERTE FLYTEKNIKER.

FORMANNEN HAR ORDET.

I den senere tid er det en sak som har vært hyppig diskutert, nemlig deregulering av lufttrafikken.

Saker av samme karakter har vært fremme før, slik som omfordeling av konsesjoner, men tegn i tiden tyder på en etter norske forhold bredere fordeling av rute-konsejonene.

Noen ønsker dette velkommen, andre er mer skeptisk, dette gjelder kanskje mest de store etablerte selskap i Norge, SAS BRAATHEN og Widerøe.

Det ligger an til en større konkurranse hvilket vi har sett gjennom tildelinger fra Torp til København og Oslo-Dagali-Bergen, som har gått til mindre Commuter Operators.

At denne hjemlige trend også gjelder internasjonalt er et faktum og derfor har SAS "slipt sabelen" til fight gjennom etablering av COD og kjøp av F-27.

Poenget er at NFO som landsomfattende organisasjon har stor mulighet til å påvirke den flytekniske siden ved økt konkurranse som vi vet er en fristende salderingspost. Vi må kunne være med på nye tanker i våre selskap og ikke la de små mindre operatørene få allt for lett spillerom da vi også kjenner til hva som foregår i "småflysektoren" både på den flytekniske og personaladministrative side.

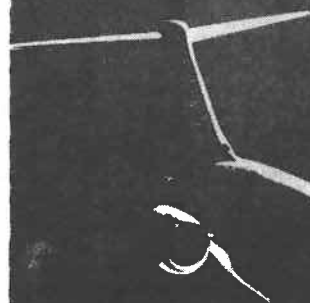
Som tidligere nevnt er Commuteravtalen i SAS et praktisk bevis på at vi har gjennom avtaleverket muligheter til å være med og resultatet kan bli meget bra om intensjonene overholdes til punkt og prikke.

Erik Throndsen

SAS

MD-80

Ein Favorit der Passagiere.



Jeg sitter med en av de mange publikasjoner som sirkulerer fortiden foran meg. Denne er sogar hentet av privat postkasse. Et positivt tiltak som skal få tankene vekk fra denne gebrekkelige nåtid til den litt usikre og positive fremtid, og selvfølgelig: mennesket i fokus.

Ja, la oss arbeide for at i den tid som kommer skal "alt gå så meget bedre" I dette spillet er det fullt mulig at det går med SAS som det gikk med han som lanserte siterte dogme. Han vant regjeringsmakt, men tapte valget.

Det grenser til bortkastet energi hvis ikke disse nye ideene som bladet slår til lyd for blir fulgt konkret opp.

Undertegnede tillater seg derfor å kommentere sitater og utsagn i bladet TEKNISK for september 1985, sett med en skiftgående flyteknikers øye.

Fra OSLTF (Dokka) ser vi at de som alle etterlyser mere plass for å kunne ta på seg mere FREMMED arbeid. Man har implisitt sagt at det er plass nok til SAS fly på overhaul.

Verden er forskjellig, på OSLTS har vi ikke plass til våre egne fly i hangar. Hver natt er vi helt nødt til å arbeide på 5-6 fly ute sommer som vinter.

Men dette er jo "bare" lett vedlikehold, hvilket man for inntrykk av når man leser om TS. Det burde vært klart pressisert at i SAS Norge eksisterer ikke "light-maintenance" alene. Det er faktisk slik at for at OSLTF skal kunne ta fremmedarbeid og at DC-9 flåten skal gå lengre og lengre mellom hver blokk-overhaul, har OSLTS i mange år utført en stadig økende del av Heavy-maintenance arbeid.

Forøvrig er bildet på side 8 i bladet sterkt misvisende da det inneholder en FINNAIR DC-9 i hangar 1. Dette er nemlig ikke rutine og skyldes en lightningsinspeksjon i likhet med SAS fly den dagen grunnet atmosfæriske

forhold, med påfølgende forsinkelser: LACK OF MANPOWER.

Denne episode bringer meg over til THIRD PARTY WORK for OSLTS.

Vi er nå i den situasjon at SAS skal kjøpe DC-9-80. Det er ting i tiden som tyder på at våre tradisjonelle samarbeidspartnere i Europa (KLM, AIR-FRANCE, SWISSAIR osv.) vil velge europeiske fly (FOKKER) og B-737. Vi har allerede observert at Air France handling er overført til Braathen på Fornebu.

Vi (NFOsmedlemmer) har sagt oss villig til å ta utdanning på de typer det dreier seg om. En positiv dialog om dette er allerede igang på avdelingsplan.

Vi ser gjerne at vår markedsjef tar de initiativ som er mulig i denne forbindelse.

Investering i utdanning på dette felt ligger det økonomi i.

Så et apropos til en kuriøs skolesak.

I forbindelse med kjøp av -80 har myndighetene godkjent et eget sertifikat basert på et 3ukers kurs differanser fra SAS DC-9-41.

Imidlertid er det ca. 15 mann ved avdelingen som har SWISSAIR-versjonen av DC-9-80 og disse skal bare få et kurs på en uke, for så å stille seg til sertifikatprøve.

I denne prøven ligger både SAS og Swissairversjonen, slik at kompendiet fra SR - 80 på tysk og fra differanse på DC-9-51 som vi ikke har ennå, skal oppfriskes som selvstudium. Grunnet arbeidspress er det utelukket å lese i arbeidstiden.

Misfornøyde røster hadde ønsket at NFO avd. SAS hadde forhindret en slik utvikling.

Lederen for Opplærings og Utviklings avdelingen i SAS sier: "Nye opplæringsmetoder vurderes innenfor de flytekniske fag. Dette gjelder såvel ny teknikk som en mer fleksibel disponering av instruktørressursene"

Jeg håper at ikke dette innebærer ny praksis ved sertifikatkurs, selvstudium påtvunget har vært forsøkt før (A-300 C.R.I.) med nedslående resultat. Tidens lengste og kostbare eksperiment ved OSLTH.

MEN hvorfor kunne ikke alle få et 3 ukers kurs på -80 ?

Skoleavdelingen har vært så sprengt med ORION og HERCULES at den sivile delen måtte vike. Et av de primære mål for Op. & Utv. Avd. må være å styrke OSLTH.

Den sivile hoveddelen av SAS er vår grunnstein, den skal vi ta vare på.

Og til slutt, ut av papir og ingenting kan ikke mirakler produseres.

ET

Braathens SAFE

Etter hvert som sommeren -85 også svinner hen og de fleste har sommerferien på avstand er det kanskje på tide å gi vår redaktør noen ord igjen. Stakkaren sliter jo med å få stoff til avisa.

Etter en vår og forsommer med de store rykteflommer begynner det hele nå å stabilisere seg. Selskapets mål med enhets flåte begynner å ta form, iallefall på papiret. Man kan være uenige i om hva som er rett og galt, men en ting er sikkert at vi må tilpasse oss markedet. Tror neppe at det motsatte skjer.

Det er nok mange som med vedmod ser at våre to B-767 forsvinner, for teknisk og operasjonsmessig har de vært flotte. En annen sak er at når man står tilslutt ved endt C-sjekk og skal legge siste hånd på papirer og sjekker, føler man hvor stort og enormt flyet er. Når man også i tillegg bare ser flyet hvert 1/2 år blir vel følelsen større. Da de store gutta også tror at har du tatt ut et sertifikat så skal du kunne alt og vite alt uten trening, så er det kanskje bare bra at en bare får en flytype.

Forresten var det noen som nevnte en flytype? Hva med alle variantene innenfor samme type og Busy Bee sine fly? Å nei, her ved teknisk avdeling får vi nok ikke bare en type. Lure på om de tror det selv, de som sier det.

At F-28 forsvinner er det vel ingen som tar så tungt, bortsett fra de som liker å fly jagerfly. At det er noe dårlig fly kan vel ingen si for strukturmessig vil jeg gjerne se det materiell som tåler en slik omgang med juling som disse har fått. De ligger nå med 70-80000 landinger bak seg alle sammen, og ca. 1/2 parten i flytimer. System messig merkes nok slitasjen mye mere noe som kommer fram på delayen.

Apropos delay så er det jo et vidt begrep. En liten teknisk delay kan bli liten eller stor avhengig om selskapet vil. Vil man satse litt på å sette mekanikere på forskjellige flyplasser så kan småting ofte rettes med små midler, men vil en ikke dette så kan selv småting medføre store delayer. Dette er jo selskapets politikk som avgjør.

Her ved teknisk avdeling er det tilnærmet fellesferie i juli mnd. De to første ukene av den hadde vi nok å henge fingrene i og det passet jo godt i den grønne vinter. En B-767 med snags etter endt C-sjekk og to motorskifter p.g.a. snags, en F-27 og en F-28. Og det er ingen spøk å kjøre min.torque på F-27 når utetemperaturen

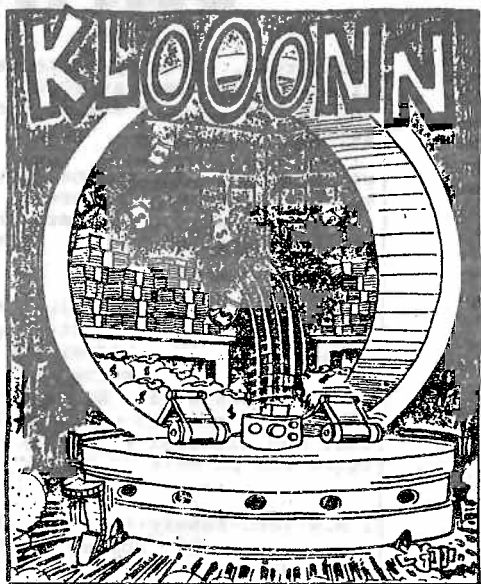
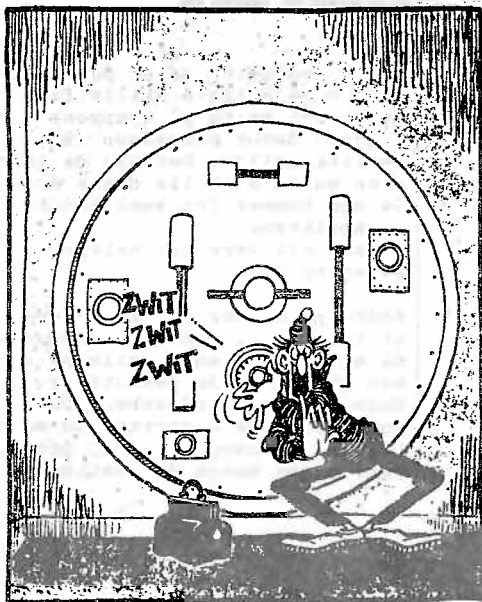
forts.

går opp og ned som en jo-jo i takt med regnbygene. Det er merkelig hvordan vergene føler at idag skal gutta ut og brake litt, for ikke lenge etter kommer de første regnbygene og vindkasta. Mon tro han har prosenter hos oljeselskapa.

EL Salvador har også spøkt i bakhodet på endel av de med B-767 sert. denne sommeren. Nå er det hele avklart og Boeing har undertegnet avtale med TACA om leie av tidligere LN-SUV. I avtalen inngår også at BRSAFE stiller til rådighet et visst antall flygere, flyverter/inner og flyteknikere. For teknikerne er det snakk om 4 stk. i 3 mnd. fra 1. okt. d.å. til utgangen av mai - 86, dvs. ialt 12 mann. Ingen avtale er iskrivende stund ordnet med noen av gruppene. Det er klart at en slik stasjonering hadde vært mere attraktiv dersom de politiske forhold i området hadde vært stabile. Kanskje får vi et reisebrev derfra viss noen reiser.

Dette var noen ord fra oss i vest.

J.Kr.L.





NFO får nye medlemmer.
Denne gangen er det
kommet melding fra WF.

Gunnar Nordal i Florø
Frits Olufsen i Hammerfest

VELKOMMEN.

DEN NYE MÅTEN

God morgen, dette er kapteinen!
Vi flyr i en høyde av 20.000
fot og har motorer som er eld-
gamle.

Dette er vel ikke annonsering
vi kan forvente å få høre i
flyet, men at det kan være en
realitet skal en ikke se bort
i fra.

Motorfabrikkanter har sluttet
seg til "the re-manufacturing
business". P&W skifter 60%
av de ca 50.000 komponentene
en motor består av. Dette er
sjølsagt dyrere en en overhal-
ing, men likevel svært bill-
igere enn en helt ny motor.

I New York Subway kan nå folk
reise med vogner som er fra den
tiden da deres foreldre var barn.

Målet med dette er at det ikke
skal være mulig å skille fra
nytt. Det er og på trappene
å gjøre denne prosessen med
kvalitetsbiler. Det vil da ikke
være mulig å skille disse fra
de som kommer fra samlebandet
i fabrikkene.

Prisen vil være ca. halvparten
av en ny bil.

Andre produkter som kan nevnes
er telefoner, roboter, computorer.
Nå er det vel snart slik at vi
kan skifte ut de vesentlige
deler på oss skiftarbeidere
også. Forslår å starte med magen.
Der er det mange som har probl-
emer etter mange års nattevåk.

RD

FREMTIDEN ER DEG - SLAGORD ELLER REALITET ???

Hvem husker ikke tidligere tiders julehilsen fra administrerende direktør til de ansatte - hovedsaklig bestående av malende beskrivelser om fremtidens turbulenser, mørke skyer i horisonten, og gjerne med en avsluttende formaning til lønnsønske- rige ansatte om å vise besinnelse, tenke på bedriftens fremtid etc. etc.

Disse forestillinger er etterhvert blitt avløst av "hemmelige" julegaver med ledsagende juleønsker.

Problemet med å gi samme type julegave til tusenvis av ansatte, ung og gammel, kvinner og menn, må være formidabelt !

De fleste glade givere bestreber seg jo på å gi gaver som vekker lykke og entusiasme hos mottakerne ?

I vår bransje med stadig hårdere konkurranse og større avregulering, snakkes det for tiden meget om å satse mer på enkeltindividet og den ansattes betydning for å oppnå de til enhver tid vedtatte målsetninger osv. Slike initiativ fremmes jevnlig, holdes kunstig i live ved hjelp av til dels anseelige informasjons- og agitasjonsstrømmer - og av nye "bølger" etterhvert som farten og drivkraften går ut av de foregående tiltak.

Det er ganske naturlig at nyhetens interesse dabbet av etter en tid, og da må nye ideer stadig forsøkes i jakten på økt motivasjon og innsats fra den enkelte medarbeider.

Jeg tror jeg vil våge den påstand at den beste og mest langsiktige motivasjons- og innsatsfaktor må være å la de ansatte få del i den verdiskapning vi alle er med på å skape!

Det finnes sikkert mange metoder og ordninger hvorigjennom de ansatte kan tilbys medeierskap i form av aksjer i sitt eget selskap - dette i stedet for julegaver og andre påskjønnelser. Hovedpoenget ved et slikt medeierskap er jo at de ansatte får en reell følelse av å eie og å være medansvarlig for sin egen bedrifts vel og vel.

Moteordet "cross-utilization", tilført fra dereguleringens arnested USA,

innebærer nettopp at innsatsen skal økes ved at alle tar i et tak der det trengs, uavhengig av om dette er mitt bord eller ikke.

Etter mitt skjønn må en form for medeierskap være det beste incitament for en slik utvikling - fordelene er mange og ulempene små.

Spørsmålet blir da - er fagforeninger og bedriftsledelse villig til å overveie såvidt utradisjonelle forslag - som på sikt vil redusere avstanden mellom ansatte og bedriftsledelse ?

Det vi ikke ønsker, ifall trenden fra data- og annen høyteknologibransje når flybransjen, er f.eks. aksjeposter erhvervet gjennom sk "lønnstakerfond" etter svensk modell.

Et slikt system fremmer ikke det personlige initiativ og engasjement som her etterlyses.

Fritt sitert fra siste års julehilsen heter det bl.a.:

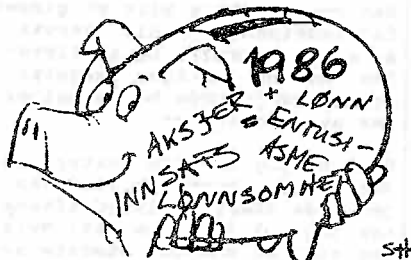
"Fremtiden avhenger ikke av om vi skal kjøpe nye fly, nye bygninger og nytt hovedkontor.

Fremtiden avhenger av mennesket i XXX, på deg og meg; det er bare vi som kan forandre XXX.

Derfor skal vi fortsette å satse på menneskene; gi menneskene i XXX mulighet til å leve opp til de store forventninger vi har skapt hos kundene. Vi skal fortsette å stille krav til oss selv og stimulere hverandre; ikke til seier over hverandre men vinne over oss selv.

Håper julegaven kommer til å glede deg og dine. Du har virkelig gjort deg fortjent den.

Takk for i år - og velkommen tilbake til det nye !"



stt

JULEGAVER?

Det er ikke god folkeskikk å sette haler på innlegg. Så jeg får finne meg i å skrive noen ord som kan leses i forbindelse med innlegget "fremtiden er deg - slagord eller realitet???"

Den ansatte må få ta del i den verdiskapning vi alle er med på å skape!

Skjer dette ved at den enkelte ansatte får utdelt eller får kjøpt billige aksjer i bedriften? Utbytte på aksjene kan det jo bli hvis firmaet går godt. Verdistigning av aksjene er jo og en mulighet, fortsatt hvis firmaet er i oppgangstider. Dette med verdistigning av aksjene betyr vel ikke rent praktisk så mye før den enkelte selger sin aksjepost.

Størrelsen på aksjeposten hos den enkelte vil vel ikke være av en slik art at en reell enflytelse i styringsprosessen er mulig. I dagens "blå" verden er det lite sannsynlig at de ansatte skulle få overgitt aksjemajoriteten i et firma frivillig. Det har vel skjedd i de tilfeller hvor de ansatte har på et vis spleiset på hele butikken når det har vært konkurs ute og gått.

I flybransjen, tenker da på de større firmaene, er det nok en utopi å tro at de ansatte skal kunne greie å få aksjemajoritet. Uten denne majoritet tror jeg den ansatte bare blir et gissel for ledelsen. Det gis inntrykk av medbestemmelse og innflytelse, men de viktige, langsiktige og avgjørende bestemmelser tas av majoriteten.

Uten at jeg er noen "viter" når det gjelder hvem som eier aksjer i de største flybedriftene, tar jeg vel ikke mye feil hvis jeg sier at hos det største av de store(!) er det de tre lands regjeringer som har de største aksjepostene. Dette tilsier vel



...så husk at
da måtte du
arbeide,arbeide,arbeide
og da ville du
ikke ha tid
til vennene dine!

Ha en festlig dag!

at en ikke ser for seg revolusjoner i det firmaet.

I det nest største, er eierforholdet litt uklart, men hvis en sier at det er eid av en enkelt person, kan vel dette imøtegås ved å hevde at det er et firma som eier aksjene osv. Hos de ansatte er det almindelig oppfatning at dette er et firma eid av en enkelt person.

Der er jo heller ikke sannsynligheten for "revolusjon" i eierformen særlig stor. Nå vet en jo ikke hva som kommer i framtida. Kanskje vil det gjennom arv, komme en rabiater som vil dele ut sin eien- dom til de ansatte?

Lite trolig, men det en i det minste kan håpe er at det ikke blir som de tilstander det er for enkelte firma i andre bran- sjer, hvor aksjene omsettes på Børsen i spekulativ hensikt. Det er jo visse kretser som mener at den virksomhet som drives av disse nye rike menn på Børsen (f.eks. brødrene Blystad), har den virkning at arbeidsplasser skapes.

Firmaet med statsstøtte og akkumulerte verdier gjennom snodige nedskrivninger, eies vel for det meste av andre fly- selskap. (det med snodige ned- skrivninger leste jeg altså i avisa.)

Der er det heller ikke sannsyn- lig med store endringer.

Eierforholdene videre nedover er for meg uklart.

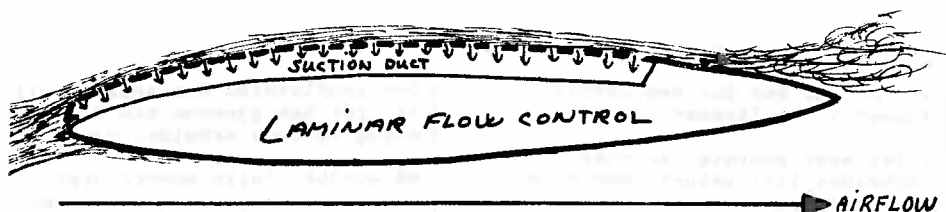
Som en da kan se, er det etter mine beskrivelser av flyselska- penes eieform etc. ikke særlig sannsynlig at de ansatte skal overta noen særlig stor aksje- post. Ei heller da innflytelse.

Den innflytelse den ansatte vil få, får han gjennom sin fagfor- ening og dens arbeide, gjennom sitt eget arbeide om enn i liten målestokk. (alle monner drar) Det vi kan legge oss på minnet er at vi er alle avhengige av hverandre. Både den som deler ut julegaver og den som får.

Om verdiskapningene deles ut i form av aksjer, julegaver, høyere lønn eller brukes til investeringer, aksjeutbytte eller hva det nå skulle være, så er det mennesker som skaper verdiene. Fly er døde ting.

RD





LAMINAR FLOW CONTROL

En av ønskedrømmene til en flyfabrikant må være å kunne produsere en flyving med null motstand. Denne drømmen kan aldri bli virkelighet.

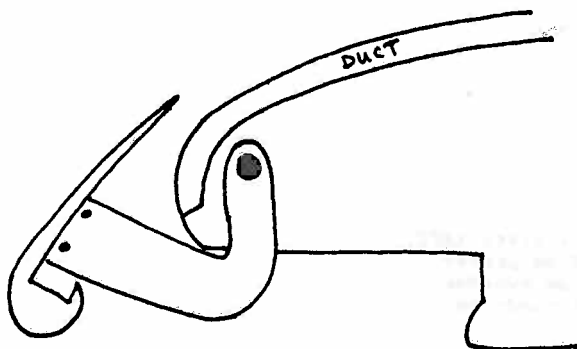
Det skyldes først og fremst trykkmotstanden som er en følge av at profilet gir løft. Industert motstand fordi strømningsbildet over og under vingen forskyver seg. Disse forskyvningene skyldes lekkasje over vingetippen og skaper vingetippvirvler og bakkantvirvler. Friksjonsmotstanden finner vi i grenselaget og fremkalles når luftmolekylene kommer i kontakt med vingen og med hverandre.

Fjerner man trykkmotstanden, ramler flyet ned. Industert motstand kan fjernes med et uendelig stort vingspenn, noe som er lite praktisk. Witcomb har gjort forsøk på å redusere dette ondet ved å brette vingetippene opp. Denne metoden minsker industert motstand med inntil 8%.

Blir man kvitt grenselaget, er man også kvitt friksjonsmotstanden. Selv om det her er snakk om å spare fuel/dollar, makter selv ikke en flyfabrikk å endre fysikkens lover. Har man derimot tilstrekkelig eksperter og ressurser, kan man forsøke å omgå disse meget bastante lover. The Douglas Aircraft Company har begge deler.

Med tanke på fremtidens passasjerfly, driver Douglas idag seriøse forsøk som går ut på nettopp det å fjerne en del av grenselaget. Ved hjelp av suction trekkes luften gjennom små huller i vingehuden. Dette gir en mer laminær luftstrøm over profilet slik at omslagspunktet flyttes bakover. Denne ideen er forholdsvis gammel, og lønnsomme praktiske løsninger har manglet og er årsaken til at den ikke brukes på sivile fly i dag. Det er forsøkt med slots langs vingen, men pga svært små toleranser under bearbeiding, (bredde: 0,076mm) og strukturproblemer, er denne metoden lite aktuell.

Douglas har kommet fram til at millioner av bitte små hull virker tilfredstillende. Det er også utviklet en måte å framstille disse hullene på. Ved hjelp av elektronstråler, tilvirkes det 800 hull pr. sekund. Hullene har en diameter på 0,063mm og avstanden dem imellom er 0,63mm. Det blir ca. 250 hull pr cm². Denne metoden gir hullene en kjegleform og clogging av hullene skal være et mindre problem. Vingen må selvfølgelig steames med jevne mellomrom. For å unngå korrosjon, lages vingehuden i titan. Dette gir jo i tillegg høy styrke.



LFC SLATANORDNING

Selv med en ren og polert overflate vil en sweep wing være belastet med et tidlig omslagspunkt. I tillegg til cross-flow kommer dette bl.a av at luftstrømmen langs flykroppen bøyer av ved vingeforkanten og tenderer til å følge vingens attachment line. Dette legger grunnlaget for et ustabilt grenselag før det er født. Disse onde krefter kan Douglas motarbeide med sitt Laminar Flow Control system (LFC).

Low speed vind tunnel tester (inntil mac 0,75) har vist at en 30graders sweep wing, hvor suction er opprettholdt til 70% av korden, vil få et omslagspunkt på 80% av korden. Det er gjort forsøk med suction både over og under vingen, men en har erfart at de største fordeler oppnås med suction kun på oversiden av vingen. Ulempene med suction på undersiden er hovedsakelig med adgang til systemer. Dessuten er undersiden av vingen sårbar for foreign object damage. Da en perforert vingeforkant viste seg meget ømfintlig for insekter, konstanterte man at en slat var et must. En slat kompenserte for det reduserte løft et LFC vingeprofil produserte.

Hvelvingen på denne vingen er adskillig mindre enn på en konvensjonell ving med samme løft. Slatanordningen man kom fram til minner mye om Krüger flap. Når slaten ikke er i bruk, er den innfelt på undersiden av vingen og den perforerte forkanten er fri til å slurpe i seg stygg vinden.

Testene viser at den ideelle LFC-vingen er perforert til 85% av korden og rundt halve forkanten. Den nevnte slatanordningen måtte også være med. Fuelsaveing: inntil 20%. Da er ekstra power til suction tatt med i regnestykket. I DOC (direct operating cost) tilsvarer dette inntil 8%. En trenger vel ikke engang forstå sin egen selvangivelse for å skjønne at her der det masse penger å spare.

Ved å modifisere en del av forkanten på en NASA Jet Star, har Douglas testet LFC-systemet i praksis. Her perforerte man halve forkanten pluss 15-20% av korden (kun overving). Erfaringen med dette er meget gode og det gjelder og denne spesielle slaten. Douglas har ikke utført praktiske tester med en hel ving. Det gjenstår også å utføre High Speed Wind Tunnel Test (inntil mach 0,82).

Tiden vil vise om vi i fremtiden må steame vinger og eventuelt "stikke" opp gjenstridige hull. Det tynne profilet som er spesialtilpasset LFC vil jeg tro krever hyppige inspeksjoner av hullene. Om LFC-vingen vil fly tilfredstillende ved loss of suction, har jeg ikke funnet ut. Dette er vel nøye overveid og nødvendige forholdsregler tatt, innen systemet blir å finne på passasjerfly. Sannsynligheten for at Douglas vil introdusere dette systemet er absolutt tilstede, kanskje om 10 år.....

Bjørn Starholm

EN GOD ERFARING.

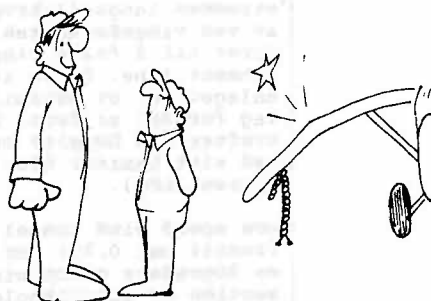
Etter oppfordring i siste INFO, setter jeg meg ned og prøver å skrive noen ord om hvordan vi "gutta" har det rundt omkring.

Jo da, endelig har også jeg kommet meg ut på tur, til TOS. Og med den sommeren det er i Oslo så kan man i alle fall ikke klage. Det er en erfaring alle skulle prøve, det å være utestasjonert en gang i blant. Da fikk man kanskje en annen innstilling til det arbeidet som blir nedlagt ved våre linjestasjoner. Den ordningen som har vært praktisert i år, med ganske mange fra OSLTS-E som ferieavløsere, kan bare sees på som svært positiv.

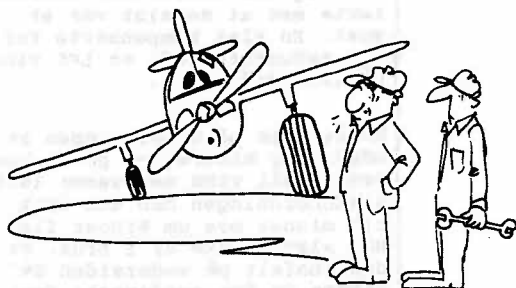
Det eneste som er et skår i gleden er måten en del kontorpersonale i OSL med arbeidsdag fra 9 til 4, tror de kan behandle oss på. Med reduksjon av diett uten varsel og krangling på reisemåte til og fra jobb.

Kanskje disse grupper også hadde hatt godt av å komme seg ut en gang i blant. De har tydeligvis en forestilling om at SAS har et rutenett som er tilpasset arbeidstid 9 til 4. Bortsett fra sånne individer, som om jeg ikke husker feil, J.C. skulle sørge for å fjerne, kunne det være en fin anledning til å finne tilbake til både arbeidsglede og reiselyst. (litt syting måtte det jo bli her også)

T.S.



"May I talk to you about your tie-down technique?"



"Somehow I think we got the wrong

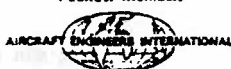
NEWS LETTER

Reg. Office:

THE OLD COURT HOUSE
LONDON ROAD
ASCOT, BERKS SL5 7EN

TECH  LOG

Founder Member:



Telephone. 0990 26138

Editor. Mike Newman

ISSUE NUMBER EIGHTY FOUR

LATE JULY 1985

Editorial

IS THE LICENCED AIRCRAFT MAINTENANCE ENGINEER UNIQUE?

A strange question to ask? I would have thought so myself until really getting down to think about the system we operate under and the responsibility we sometimes have to bear. I wonder how many other people in the engineering world, with particular regards to the aviation side of the industry, have to sign a document, which can be answerable in a Court of Law, which categorically states that the item we have changed or inspected on an aircraft will not impair the machines ability to fly safely and correctly. Or put another way, after work has been carried out on any aircraft we are still required, either by use of our personal licence or a quality control personal authorisation to state that all the requirements of the maintenance manuals, service bulletins or mandatory inspections have been complied with and the aircraft is servicable and available to fly for hire or reward?

I suspect that there may well be other professions that have to sign documents with a personal signature, that in event of some malpractice coming to light, may well be answerable in a Court of Law. Doctors, Surgeons and Dental Surgeons come to mind, but they are usually protected by their professional colleagues except in the most severe cases of malpractice. This form of professional protection does not seem to have percolated down to the Licenced Aircraft Engineer yet. Yet there is so much that we may have to answer to and in some cases individual persons in our profession have had to answer to the Authority for certain short comings and in some cases the suspension of the personal licence has occurred. I would suggest that there are very few in the engineering profession who can end up in this situation. I don't think it can happen to designers or stressmen, draughtsmen or aerodynamists. But you could lay these professional engineers head to foot and they might equal the distance of the Trans-Siberian railway, but without your signature at the end of the day which states that the end product is airworthy and fit for flight, then their product does not go anywhere at all.

In my opinion the answer to the heading of this articles question is 'Yes we are indeed very unique in the engineering world'. But is there any way in which we can prevent ourselves being put in a position that could lose us our licence, or even worse, having to confess our sins to a Court of Law, because where human life is concerned, or the loss of it, to the Law you will be answerable. If you are operating under approval for maintenance then, in theory, the corporate body takes at least some of the responsibility. In event of a serious misdemeanour you would certainly lose your approval, you could lose your job, but it would be unlikely that you would lose your licence also. This is however not always the maxim when applied to General Aviation. It is within this group that we get the personal licence suspended. Look at the statement from the CAA on page 6 of this issue, pay particular attention to paragraph 4. This gives room for thought. The licenced engineer must remember. IT DOES NOT MATTER WHAT WENT ON BEFORE OR WHO SIGNED WHAT. THE ENGINEER MAKING THE CURRENT STATEMENT OF AIRWORTHINESS BEARS THE ULTIMATE RESPONSIBILITY. Think about this when you put pen to the Technical Log or Worksheet next time and if in doubt; then don't.

PROPELL INN, JET UT:

Det man sikter til er fremtidens PROP FAN så det er ikke stempelmotoren som er på vei inn igjen. Mens man i jetmotorens barndom ikke bekymret seg om drivstoffpriser, men ble begrenset av teknologi og materialer, har vi de senere år sett utviklingen av de mer brennstoff vennlige HIGH BY-PASS RATIO motorene.

PROP FAN konseptet er en 8-10 bladet propell, med en ca: 40 grader sweep på bladtippene. Denne teknologien begrenser man ikke hastigheten til mach 0,6 som med de konvensjonelle propeller.

Med denne 40 grader sweepen forlenges den effektive corden slik at sjokkbølge formasjonen forsinkes og dette øker cruise speed med 0,1-0,2 Mach.D.v.s. omtrent som dagens jetmaskiner, men med ca:20% mindre brennstoff forbruk.

Problemet hittil har vært støy i kabinen.

Kontraroterende propeller, bedre isolasjon, dobbelte vegger, synkronisering eller som en fabrikant har prøvet: Støy med samme frekvens men 180 grader ute av fase, er noe av det som er prøvet.

Typen PUSHER PROPELLER er en annen variant.

Hamilton standard har utviklet en såkalt single propfan med 8 blader og oppnådd 80% effektivitet. Denne er planlagt testet på en GULFSTREAM med en Pratt and Whitney motor utviklet for dette og med en Allison gearbox.

Rolls Royce ser ut til å satse på det kontraroterende konseptet. Ettersom det andre steget "retter ut" luftstrømmen fra det første, oppnår man en 8% høyere effektivitet- 88%- enn med en "single",

Drivstoffforbruket forbedres med 25-28% i forhold til en konvensjonell turbofan. Rolls undersøker også muligheten av "Pusher" typen, men problemet med den hete eksosen på bladrøttene, gjør at kjøleluft må tappes av motoren, med påfølgende effektap.

General Electric håper å unngå dette problemet ved å bruke to "fans" i turbinen. (Unducted Fan). Ettersom diameteren blir mindre øker rotasjons-hastigheten og behovet for gearbox bortfaller. Med den store rotasjons-hastigheten, kan turbinsteget være "fan" og den andre propellen får man ved å "oppgradere" statorsteget til rotor og rotere moturs.

Gled er i herrer teknikere, fremtiden bringer oss nye problemer. Hva med avising og norske vinterforhold?

Fritt sakset og oversatt fra Aviation Mechanics Bulletin.

Kjell E. Hasleto. SAS.

I INFO nr.1 1985 hadde Herr Langebro en artikkel angående overtidsarbeide og reising. Som der nevnt er det fra NFO sin side tatt opp med Luftfartsverket om det er begrensninger av arbeidstid, overtid, reisetid etc. sett ut fra et flysikkerhetsmessig synspunkt.

INFO kan denne gang bringe svaret fra Luftfartsverket. Fra INFO,s side kunne det være fristende med et haleheng til dette brevet, men redaksjonen velger å la leseren sjøl fritt danne seg en mening om hva som står i brevet. (anbefales lest MINST to ganger. Og sakte!)

— — — — —

FLYSIKKERHET - MAKSIMAL ARBEIDSTID

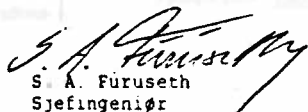
Det vises til Norsk Flytekniker Organisasjons (NFO) brev av 18.01.85 samt Luftfartsverkets (LV) foreløpige svar av 07.02.85.

LV vil først presisere at det er den virksomhet hvor en flytekniker er ansatt som har ansvaret for at samtlige flytekniske arbeider som utføres er i samsvar med gjeldende prosedyrer og standarder. For å sikre dette kreves det idag at vedlikeholdsinstanse oppretter egenkontrollsystemer som skal overvåke at det til enhver tid er samsvar mellom utførelsen av en aktivitet og den kravspesifikasjonen som foreligger for den samme aktiviteten. Herunder skal det selvsagt også foreligge systemer som sikrer at det disponeres tilstrekkelige personellressurser for de oppdrag som utføres og at personellet har nødvendig kompetanse og for øvrig er skikket for oppgaven. Det er således vedkommende vedlikeholdsinstans som har ansvaret for at de arbeidstidsordninger som etableres er forsvarlige i flysikkerhetssammenheng. Samtidig har selvsagt den enkelte arbeidstager ansvar for det konkrete arbeide han utfører og plikter følgelig å gi beskjed til overordnet dersom han ikke føler seg skikket til å ivareta oppgaven.

LV finner det ikke mulig å gi noe konkret svar på hva som skulle være en maksimalt akseptabel arbeidsperiode, eventuelt maksimal periode for samlet arbeidstid og reisetid, ut fra et sikkerhetsmessig synspunkt. Dette er bl.a. avhengig av den organisasjonsstruktur den enkelte er plassert i, samt at det enkelte tilfelle vil være svært situasjons- og personbetinget. Personers yteevne under ulike forhold viser således store individuelle variasjoner. LV har heller ikke kjennskap til at det foreligger rapporter fra undersøkelser/analyser som behandler de spørsmål NFO tar opp i sitt brev. En har dessuten ikke funnet informasjon som indikerer at andre lands luftfartsmyndigheter har etablert noen form for standarder eller retningslinjer på området.

I sin virksomhet mottar LV regelmessig kopier av havarirapporter fra store luftfartsnasjoner som USA og Storbritannia. En kjenner ikke til at det i noen av disse fremkommer at vedlikeholdsfeil forårsaket av for lange arbeidstidsperioder inngår som årsak eller medvirkende årsak til havarier. LV har også adgang til ICAOs ACREP-system hvor det finnes data om et stort antall havarier på verdensbasis. En vil for ordens skyld undersøke om det i dette materialet finnes tilfeller av vedlikeholdsfeil knyttet til lengden av arbeidstiden. NFO vil bli orientert om resultatet av denne forespørselen.

Med hilsen


S. A. Furuseth
Sjefingeniør


O. Kjølås

SAS

SAS - FORSKJELLENES SELSKAP!

Gjennom alle de år jeg har vært ansatt i SAS, i alt 14 år, har forskjellsbehandling av arbeidstagergruppene vært et stadig tilbakevendende diskusjonsemne etter mange års diskusjoner, møter og forhandlinger, greide man tilslutt å bli kvitt "time-lønnssystemet" på Teknisk Avd. og man håpet at man var kommet et skritt nærmere "likeverd" innen bedriften. Men hva opplever man???

Flere og flere saker som blir tatt opp med Personalkontoret forblir uløste.

Saker som direkte berører teknikere blir pådyttet oss uten varsel eller forhandlinger. Her kan nevnes diett-satsene, som fra 1.7.85 ble redusert fra kr. 360,- til kr. 306,- i Norge, fordi frokost er inkludert i hotellprisene. Dette er en reduksjon på 15%, mens det på TRAVEL-ORDER står at man skal redusere diett-satsen med 10% dersom frokost er inkludert. Samtidig vet man at Flygende personell har en diett på kr. 450,- uten noe fratrekk for måltider. Det vil si at disse har ca. 50% høyere diett enn en flytekniker i Norge.

Når det gjelder tjenestereiser utenfor Skandinavia, har man også klart å få til forskjellsbehandling ved at man har forskjellig prioritering på billetten. Crew har selvfølgelig S1 billetter, mens flyteknikere på tjenestereiser har S2-billett, og kommer derved etter kollegaer på feriereiser.

Ferie-avviklingen er også et problem både på basen og på linjestasjonene, og dette har ført til at en del mennesker har valgt å legge ferien utenom skoleferien, uten noen form for kompensasjon. På andre avdelinger med de samme problemer gir SAS kompensasjon. For noen grupper, f. eks. trafikkavdeling, får man 2 dager ekstra ferie for hver ferieuke man tar utenom sommersesongen, og for en gruppe gir man 100% kompensasjon. Det vil si at dersom man tar 18 feriedager utenom sommeren, får man 36 feriedager på vinteren istedet.

For en del av oss forekommer det en del Flight-mech-tjeneste til utlandet, uten at vi har fått utdelt uniform. Dette har i en del tilfelle skapt problemer, uten at ledelsen er villig til å gi oss uniform, med den begrunnelse at det blir for dyrt for avdelingen. Dette spørsmålet er tatt opp gjentatte ganger, også gjennom forhandlinger med Personalavdeling, uten resultat. På Arlanda derimot, har alle som flyr som Flight-mech. blitt pålagt å bruke uniform.

Dette er bare en liten del av den forskjellsbehandling som vi opplever på teknisk avdeling, men det bør være nok til å illustrere hvorfor folk reagerer når man hører hvordan andre grupper opplever "Nye SAS"!

Det man så må spørre seg er: Er dette et lokalt problem, som "De høye herrer" ikke er klar over? Eller: Er dette bevisst politikk fra Hovedkontoret og et resultat av hva man der vurderer teknisk avdeling til å være?

O.H.

FADEC

Full-authority digital engine control.

For tiden er det et håp innen flybransjen at det utvikles nye generasjoner av flymotorer som baseres på propfan, unducted fan eller ultra bypass engines som vil redusere drivstoffforbruket vesentlig fra dagens motorer.

I tillegg til dette har det i det siste vært lagt mye arbeid i å utvikle FADEC. Disse vil redusere arbeidet for pilot i stor grad og samtidig gi en markert reduksjon i brennstoffforbruk.

Inntil det siste har motorer vært utstyrt med hydromekaniske brennstoffkontroller, sjøl om det helt fra femtitallet har vært klart at kompliserte kontrollproblemer kunne løses enklere elektronisk. Dette ble også gjort i enkelte tilfelle, men med radiatorer etc. sa det seg sjøl at påliteligheten kunne bli så som så.

Ettersom motorer ble mer og mer kompliserte og samtidig opererte oppimot grenseverdier for å oppnå mest mulig effektivitet, oppsto behovet for denne måten å kontrollere motorer på.

Ved introduksjonen av JT9D og Jumbojet, var det i starten problemer. Disse motorene, såkalte high-bypass turbofan måtte opereres ved svært høy temperatur, og likte lite at den ble overskredet. Dette skjedde likevel ofte og resulterte i mer eller mindre ødelagte motorer.

FADEC eliminerer nå disse problemene og tillater piloten å ikke bry seg særlig om motorene lenger.

FADEC tar imot og behandler et enormt antall signaler på svært kort tid. Er vesentlig billigere enn dagens brennstoffkontroller og er vesentlig mere driftsikker. Har og BITE (built-in test equipment), med de fordeler det innebærer. Det er og ekklere å skifte enn dagens kontrollere, slik at fordelene med disse er svært store.

Boys! Hva med et digitalkurs?

RD.



SEMINAR - NFO Avd.SAS/TC.

Den 30-31 august ble det avholdt et seminar hvor styret i NFO og avdelingsledelsen på TS var invitert av TC. Hensikten med dette seminaret var å rense luften og muligens finne årsaker til de mange problemene som har hopet seg opp gjennom årenes løp. Det ville også bli anledning for partene til å utveksle meninger om flyteknikerens framtid i SAS.

R. Fergestad påpekte i sin innledning at grunnen til de mange problemer kan være at hverken SAS eller NFO har maktet å plassere flyteknikeren der han hører hjemme i selskapet. Grunnen til dette er muligens fordi flyteknikeren er spesiell og det er vanskelig å finne noen å sammenligne han med i annen industri.

E. Førriisdal holdt et innlegg om NFO's historie. Det gikk her frem at ved siden LO-konsekvensene NFO har slitt med i alle år, ble det lagt stor vekt på den stadig minskende tilliten til SAS. Hovedårsaken til det er som vi alle kjenner L-check mekaniker spøkelset, TTG overkjørselen og til slutt COD-dilemmaet. Hva blir det neste? De fleste utspill fra SAS blir pga tidligere erfaringer møtt med skulende blikk og mistro. Fergestad var på langt vei enig i at bedriften taklet disse problemene på en uheldig måte. Han påpekte igjen med bakgrunn i innlegget, usikkerheten som begge parter var belastet med; Hvor skal flyteknikeren plasseres?

E. Throndsen kasserte om NFO's mål og strategi. Den etterfølgende diskusjon konkluderte med at flere av målsettingene var i samsvar med den såkalte "andre bølgen".

K. Hasleto snakket så om flyteknikerens plass i dagen SAS og framtiden. Når det gjelder framtiden er vi innstilt på å løse kommende problemer i samarbeid og forståelse med såvel kollegaer som arbeidsgiver. Vi er fleksible, noe som gir grunnlag for såvel utradisjonelle som tradisjonelle løsnings-fergestad så positivt på denne holdningen som igjen er i takt med "andre bølgen".

Fergestad åpnet sitt innlegg "flyteknikerens plass i organisasjonen" med å presentere en sammenligning mellom en flytekniker med tre sertifikater og en ingeniørutdannelse bygget på 2-årig teknisk skole. Hvis man regner antall undervisningstimer, viste det seg at en 2-årig ingeniør og en flytekniker var omtrent på samme nivå. Med bakgrunn i dette mente Fergestad at flyteknikerens avlønning var god, da en flytekniker tjente nesten like mye som nevnte ingeniør i SAS.

Flyteknikeren sitter altså inne med en betydelig kompetanse. Blir så denne kompetanse utnyttet? Nei, mener Fergestad. Hvis flyteknikeren er villig, kunne denne kompetanse også utnyttes på andre fagområder. Med dette ville spesielt linjeteknikeren bli mer effektiv. Kurs og skoling må selvfølgelig til. Ved å påta seg flere arbeidsoppgaver kunne en tekniker på linjenettet, som i dag har svært begrenset mulighet for avansement, stige i gradene.

For baseteknikerens vedkommende ville det også gis større muligheter for avansement ved en eventuell innføring av "team systemet". Dette vil bli meget grundig behandlet på TS-seminarene.

"Linjeorganisasjonens mandat til forhandling", var også på agendaen og M.Arnesen la frem NFO's syn på dette. NFO ser det som en stor utvikling i riktig retning hvis problemer kunne løses på det lokale plan. Erfaringene viser at en sak som havner på personalavdelingen, forblir uløst på ubestemt tid, noe som er frustrerende og energikrevende. En flytekniker er vant til at avgjørelser fattes på kort tid.

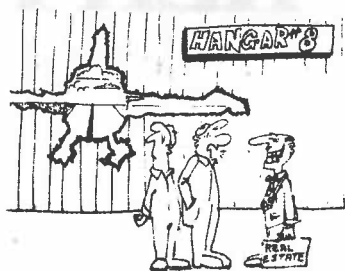
Problemer med uløste saker ble så diskutert og mange grelle eksempler lagt fram. Det var enighet om at mange av disse sakene ikke behøvde behandling på personalkontoret og burde bli løst i linjen, dvs fra TC og nedover til stasjonsing.

Det ble til slutt bestemt at det skulle opprettes en utviklingsgruppe med bakgrunn i COD-avtalen på et av kontaktmøtene mellom NFO og TS-avdelingsledelse.

Bjørn Starholm

Redaksjonen tillater seg å gjen- gi deltagerlisten til seminaret slik at den som er spesielt interessert kan kontakte deltagerne direkte.

Fra OSLTS-E: M,Arnesen K,Has- leto S,Isene H,Hestvik B, Starholm K,Paulsen O.J.Ask- heim E,Throndsen E,Førrisdal
Fra provinsen kom så:
E,Grohshennig S,Hansen T,Ytt erstad J,Henriksen R,Haugerud
I kombinert: J,Henriksen OSLOM



"Are you SURE this is a good location for a maintenance shop?"



"It's a service bulletin written in Japanese!"

KLIPPE KLIPPE

Fra Dansk presse saksess:

Verdens hurtigst voksende flyselskap, People Express, menes å være på vei til Danmark.

På bare fire år er omsetningen steget fra 0 til en forventet omsetning på 1 milliard dollar. I andre kvartal var overskuddet 13,1 mill dollar. Selskapet har 4.000 ansatte, 72 fly og har rute til 46 byer, hvorav 44 i USA.

Filosofien er helt klar. Ingen fagfoteneringer, kjøp av brukte fly og NULL service i flyene og på flyplassene. Billetten skal betales ombord i flyet. Bagasje bæres selv ombord. Mat og høretelefoner må betales.

Alle ansatte har aksjer i selskapet og får del i overskuddet. De har alle tittel av "direktør" og kan ta beslutninger. Flyvere gjør administrativt arbeide. Billéttdamen gjør rent i flyet osv.

tja.

RD

"Bedriftsdemokrati er et snedig påfunn for å tyne mer ut av de ansatte. Når de tror de har noe de skulle ha sagt, blir de medgjørilige og yter mer. Kapitalistene sitter igjen og håver inn profitten."

Det er starten på en artikkel i Økonomisk Rapport, signert Andreas Hompland.

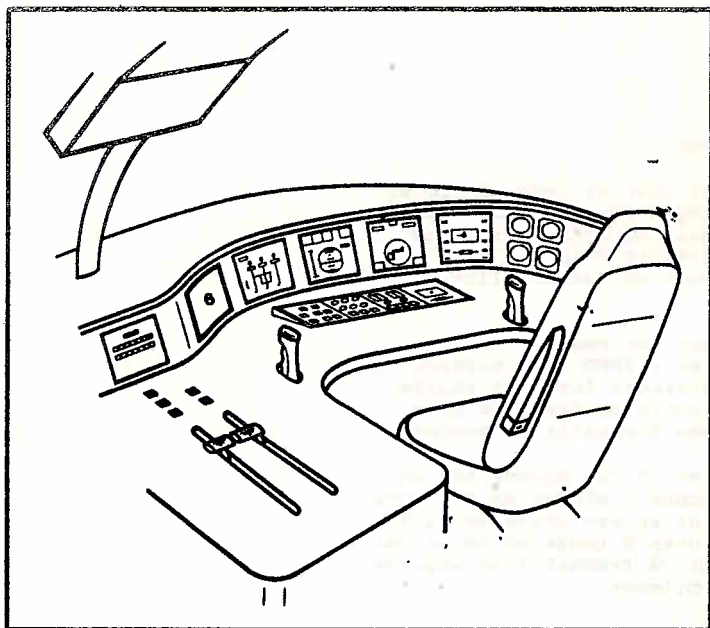
Eierne har sett et annet spøkelse. For dem har det vært siamesisk tvillingskap mellom retten til å eie og retten til å bestemme. De har sett medbestemmelse for de ansatte som en trussel mot eiendomsretten og et slag mot bedriften.

Venstresosialistene har rett i at ansatte med medansvar får større interesse for bedriftens ve og vel. Hensynet til egen arbeidsplass blir viktigere enn solidariteten med folk på andre arbeidsplasser. Skit i Norge, leve Toten, heter det.

Overskudd og eierkontroll er ikke to sider av samme sak. Styringsretten er ei hellig ku som kan styrke eiernes selvfølelse, men undergraver bedriften. Prisen for det ideologiske opphenget er dårligere arbeidsinnsats og mindre støtte fra de ansatte i prekære situasjoner for bedriften. Dessuten er styringsretten et illusjonsnummer idet det er direktører og disponenter som har bukta og begge endene. De styrer både de ansatte og eierne.

Overstående fritt klippet.

RD



Flat future faces cockpit displays

Til oss flyteknikere som er oppflasket med "gamle" fly, som DC-6, CV-440, DC-9 og B-737, er det å fortelle at vel er det moderne og flott å se på i cockpit på B-767 med TV-skjermer istedet for sånne fine instrumenter som vi kunne skru ut og banke litt på hvis de ikke virket, men det er ikke lenge før disse svære TV-apparatene er avlegs heller.

I følge en artikkel i AIR TRANSPORT WORLD for april d.å. gir Hr. J.A.Donoghue en rask innføring i neste generasjons cockpit. Det vil gi øket design fleksibilitet og minsket kjølebeholdning samt innpart vekt.

Dybden på disse panelene er omtrent som dybden på en fyrstikkeske. Det sammenlignes og med at en om ikke alt for lenge får en TV-skjerm hjemme i stua som en henger opp på veggen som et maleri. Artikkelen gir ikke uttrykk for at disse nye skjermene vil bli "hengt" opp på noe særlig andre steder enn det i dag er instrumenter eller TV-skjermer, slik at utseendemessig vil det kanskje ikke bety så mye. At det ikke er noe på baksida som vi kan ta ut og riste litt på, er vel en utvikling vi må finne oss i. Det er vel til det bedre.

---FOTO-----

Er det noen av leserne som er sånn type som kan det der med framkalling og kopiering av svart-kvite bilder.

Har noen en søster eller bror osv.

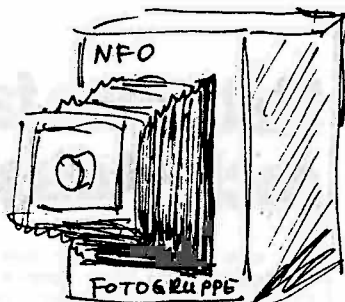
Poenget for redaksjonen at økonomien i INFO ikke tilsier at vår utsendte fotograf skulle gå i butikken for å få alle bildene framkallt og kopiert.

Skal en få til bilder som en kan bruke i bladet må det være slik at en kan bruke en filmrull uten å tenke på om en har råd til å fremkalle og kopiere alle bildene.

Uten å oppfordre til "svart-arbeide" kan jo det her og nå loves at alle utgifter dekkes.

Det ville være mulig å lage et "bedre" blad hvis en kunne få bilder i forbindelse med det som skrives. Å benytte seg av klipp fra blader og aviser er ikke alltid TILFREDSTILLENDE.

RD



KAN PRIVATISERING MEDFØRE DØDEN ?

Av heismonter Bjørn M. Eggen.

Som mange sikkert vet, har Heismonterenes Fagforening (HMF) vedtatt full boikott av alle Statens anlegg i protest mot det forslaget om heiskontroll som nå skal behandles i Stortinget. Forslaget sier at den eksisterende kommunale heiskontroll nedlegges og at heisbedriftene selv skal avgjøre om heisene er i forskriftsmessig stand.

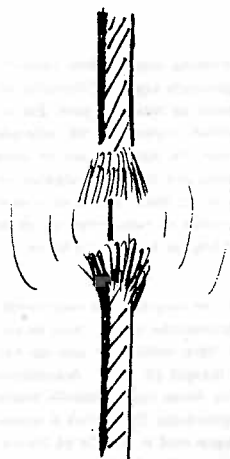
HMF ønsker at kontrollen foretas av offentlige, uholdede personer, og begrunner sin protesthandling med at forslaget klart åpner for et "bukken og havresekkensystem" og vil klart bety en svekkelse av sikkerheten på kommende og eksisterende anlegg.

Fordi heisfirmaene selv skal kontrollere og godkjenne sitt eget produkt, vil tidspress og trussel om dagsbøter lett kunne føre til en så skjerpet konkurranse at øynene lukkes for feil og mangler.

Erfaringene med et slikt system i Sverige var så dårlig at en gikk tilbake til offentlig kontroll. En erfarte der at det ble en så skjerpet konkurranse blandt bedriftene at man havnet på en pris slik at de ikke kunne bruke mer enn ett kvarter på kontrollen av en heis dersom de ville stå seg økonomisk på kontrollen.

Overstående klippet fra her-
værende dagsavis og lettere
redigert.

RD



DET er nødvendig med en bred revurdering av gjeldende regler for flysikkerheten, både nasjonalt og internasjonalt. For internasjonal luftfart fremstår 1985 allerede som et ulykkesår. På hjemmebane er siste helgs dødsbudskap fra to småfly-ulykker en påminnelse om at det også i vårt land er nødvendig å se nærmere på regelverket og på de rutiner som blir fulgt på bakken og i luften.

I Norge har vi i en lang årrekke vært forskånet fra de dramatiske ulykker med de store passasjerfly. Men heller ikke hos oss har det vært noen mangel på tildels dramatiske episoder, som for fleres vedkommende kunne ha endt med forferdelse. Det er nok å minne om crashlandingen med et SAS-fly på Kennedy-flyplassen utenfor New York for halvannet år siden. Det er ingen tvil om at den rådsnare piloten ombord bokstavelig talt styrte unna den virkelig store katastrofen. I tillegg kommer flere nesten-ulykker på norske flyplasser.

INTERNASJONALT vil 1985 gå over i historien som et år som har krevet flere menneskeliv enn noe tidligere år i luftfartens historie. Opphopningen av antall ulykker i løpet av årets første åtte måneder kan være en tilfældighet, eller et sammentreff av ulykkelige omstendigheter. Men om så skulle være, blir det ikke av den grunn mindre nødvendig å vurdere de rutiner som gjelder. Likeledes kan det være nødvendig å se nærmere på om forskriftene blir fulgt.

FLYREISER er forlengst blitt en del av vår hverdag. De må ikke bli så hverdaglige at vi slapper av på de sikkerhetskrav som må gjelde uavkortet. Vi har all grunn til å tro at flyprodusenter, flyselskaper, piloter og alle andre med ansvar for sikkerheten i luften er seg sitt ansvar bevisst. Men vi må være sikre på at alt det som gjøres kan, blir gjort. Her må ikke tilfældighetene få lov til å råde.

Aftenposten Flysikkerhet

OMFANGET av flytrafikken er i seg selv et problem. Det ser vi ikke minst i USA, hvor den såkalte deregulering har mangedoblet antall flyselskaper. De konkurrerer på kniven, med konkurser og meget uoversiktlige eierforhold som en av konsekvensene. Vi har intet grunnlag for å antyde at det går på sikkerheten løs, men det er all grunn til å ha øynene åpne for at mangelen på reguleringer i flytrafikken kan ha negative konsekvenser også for sikkerheten.

DEREGULERING er ingen aktuell problemstilling i vårt land. Men vi finner det i lys av de mange ulykker den senere tid nødvendig å understreke at flysikkerheten må komme først i enhver debatt. En konsekvens er at flytrafikken må være underlagt omfattende reguleringer.

BARNAS SIDE

Mange av oss har barn.

Det er en påstand jeg tryggt kan komme med når jeg vet alderssammensetningen på medlemmene. I dagens teknologiske samfunn, med effektivitet, fortjeneste osv. er barna blitt fremmed for hva foreldrene gjør når de er på arbeidet. At det for mange er lang reiseveg til og fra, og at det er skiftarbeid, gjør det ikke enklere for ungene å forstå eller få innblikk i hva foreldrene gjør når de er borte fra heimen.

Det som foregår på arbeidsplassen er som i en annen verden.

Er dette en utvikling som er av det positive? Eller er det noe med dette du synes kunne ha vært på en annen måte. Hadde unger det bedre i det gamle bondesamfunnet? Eller i den tida da far eller mor arbeidet i butikken i første etasje?

Mener ikke med disse tanker å søke endring av dagens situasjon, men kan det få oss til en og annen gang å tenke på de små som ikke forstår at far er trøtt og vil sove midt på formiddagen når han har vært på nattskift. En som er liten og ikke har muligheten til å se foreldrene på arbeidsplassen har vel vanskelig for å forstå. Sjøl om sikkert mange av oss både titt og ofte forklarer hva som foregår. Som forteller om personalavdelingen, om formannen og den siste snagen som ble fiksa.

RD



MEDLEM?

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

