



DP 4 '85

MEDLEMSBLAD FOR NFO,

ORGANISASJONEN FOR DEN AUTORISERTE FLYTEKNIKER

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

INNHOOLD:

3. Formannen har ordet
4. Leder
5. Til medlemmene
6. Flysamarbeid
7. El Salvador
10. NFO kurs
11. LO!
12. Innlegg
14. AEI
16. Fuel Economy
17. Dieselmotor-
18. FOF
20. X-29
22. Andra Vågen
26. Skifttillegg
27. Barnas side

Etter at Braathens SAFE fikk
et fly fra Latin-Amerika som
var fullt av kakerlakker uttalte
en av de svenske mekkene:
TACA FA'N DER FINNS GAS! .

FORMANNEN HAR ORDET

I tiden 16 - 20.oktober ble det av NFOs Op. og Ut.fonddutvalg avholdt tillitsmannskurs, for første gang også med en ren "NFO-del"

Da undertegnede var tilstede registrerte formannen stor interesse for kurset i sin helhet og man ønsket gjerne "brush-up".....

På nåværende tidspunkt kan jeg si at så fort det er praktisk og økonomisk klart skal vi kjøre så mye faglig opplæring som mulig. Dette fordi NFO som selvstendig organisasjon er helt avhengig av at yngre krefter trår til for å føre NFO videre. Det er ikke slik at avtaleverket automatisk ordner saker for oss, vi er nødt til å ha noen som forvalter det riktig.

Vi er inne i en periode med bredt inn- enlands engagement samt at det er signaler internasjonalt som også synes positive, her er vi også nødt til å fylle på med "nye" krefter.

La ikke betenkeligheter som, jeg egner meg ikke- eller jeg kan ikke, fraholde deg fra å forsøke som tillitsmann eller medlem av en arbeidsgruppe.

Av erfaring vet både du og vi (NFO) at det du ikke har prøvd kan du ikke ut- tale deg om og det du ikke kan det kan du LÆRE.

Forøvrig takker jeg for et inspirerende år som organisasjonen leder og benytter anledningen til å ønske alle medlemmer og lesere en

God Jul

og

Et Godt Nytt År

Erik Throndsen



LEDER:

En artikkel i INFO denne gang, ber redaktøren finne andre fora til å fremme sitt politiske syn.

For ettertiden vil redaktøren skrive denne spalten med under-skrift red. og andre innlegg som kommer fra min hånd vil være underskrevet med fullt navn og således være mine egne tanker og meninger som ikke kan forveksles med foreningens syn.

At artikkelen i nr.3. er underskrevet RD og ikke RED (som det gis inntrykk av) kommer av at jeg altså heter Rolf Dybwad. At jeg da har brukt forkortelsen RD indikerer etter min mening at det er Rolf Dybwad som har skrevet artikkelen. Men for at denne forveksling ikke skal skje, vil jeg for ettertiden gjøre som nevnt ovenfor.

Nåværende redaktør stiller spaltene åpne for innlegg og meninger fra hele fargeskalaen.

Måtte det gjelde, uansett blad, uansett redaktør.

red.



TIL MEDLEMMENE.

Etter å ha redigert INFO i ett år, må jeg først få si. Erre være den forrige redaktøren som maktet dette i en år-rekke.

Det har vært mye mas på enkelt-medlemmer for å få skaffet fram stoff til bladet. Håper de som er mer eller mindre faste bidragsytere unnskylder meg det.

Takket være disse få resurspersonene har det vært mulig å komme med disse fire nummer i år også. Medlemsbladets framtid hviler etter min mening på få personers skuldre.

Jeg vil tro at de fleste medlemmene vil ha en eller annen form for medlemsblad, og det bør bli en grundig diskusjon om dette på Representantskapsmøtet.

Håper medlemmene har hatt noe utbytte av bladet, og som tidligere nevnt: Det er mulig for alle å komme med tanker og meninger. Både muntlig og skriftlige synspunkter tas imot med takk. OG det er ikke nødvendig å bruke skrivemaskin. Det er heller ikke nødvendig å skrive pent. Og slettes ikke ortografisk riktig.

GODT NYTT ÅR.

red.

ps. det har ikke meldt seg noe som kan frankalle/kopiere svart kvitt film.....



Flysamarbeidet sprekker



THOR OTTERSEN

Saabs amerikanske partner Fairchild har store problemer i sin flydivisjon. Årsaken er at Fairchild befinner seg i en økonomisk krise i samarbeidet med Saab. 17 mill. svenske kroner i tap pr solgt Saab-Fairchild fly av typen SF-340. I årets seks første måneder tapte konsernet 93,3 mill. dollar. – Produksjonskostnadene er himmelhøye, salget går dårlig og prognosene og markedet ser mørkt ut, sier den nye adm. dir. i Fairchild, Emanuel Fthenakis. – Vi må alvorlig overveie å bryte samarbeidet, er hans kommentar til «Business Week».

Fairchild Industries har økonomiske problemer, særlig i flydivisjonen i samarbeid med Saab om kortdistansflyet

SF-340. Første kvartal i år tapte Fairchild Industries 11 mill. dollar og 82,3 mill. dollar andre kvartal. Samlet gjeld ligger på 272 mill. dollar, like mye som aksjekapitalen.

I september fikk konsernet kniven på strupen da det klart ble gitt uttrykk for at samarbeidet ikke lenger er realistisk på dette grunnlaget. En utsettelse, med visse klausuler fra bankene, ble gitt for å hindre en konkurs. Dermed har Fairchild fått klar beskjed om at økonomien må rettes opp innen utgangen av året.

De store tapene skyldes i første rekke feilsått planlegging av SF-340, men også skoleflyet T-46 er med. USA's flyvåpen har tenkt alvorlig på å avbestille endel av disse, siden leveransene ikke kan overholdes. Spørsmålet blir da hva som hender med Saab-Fairchild-samarbeidet.

– Det er en rekke uheldige omstendigheter vi har hatt med 340-flyet som gjør at vi må vurdere videre samarbeid med Saab, særlig på salgssiden, sa adm. dir. Fthenakis tidligere i år.

Ledelsen i Fairchild Industries legger hele skylden for de siste årenes dårlige resultater på flydivisjonen og samarbeidet med Saab om kortdistansflyet SF-340. Resultatet blir kanskje at Saab overtar hele prosjektet og muligens finner ny samarbeidspartner.

Når nå USA's flyvåpen vil avbestille endel av T-46 flyene, begynner situasjonen også å gi så store virkninger at samarbeidet med Saab alvorlig må vurderes, sa Fthenakis for få dager siden.

Business Week mener bankene og aksjonærene kan komme til å tvinge Fairchild å gi opp hele samarbeidet med Saab. Fairchild har alt skrevet 135 mill. dollar på SF-340 og 60 mill. på T-46 som tap.

Ca 75 fly står på ordrelisten av SF-340, men bare et 30-tall er levert. Det innebærer at konsernet ligger 10 fly etter den produksjonsprognosen som ble gjort.

Fairchild har tre måneder på seg til å rette opp finansene og finne løsninger – enten i form av omstrukturering eller ren «skilsmisse» med Saab. Man har alt begynt å selge «deler» av konsernet ved at man har «tatt tilbake» 45 mill. dollar av pensjonsfondet.

Siste om Saab-Fairchild

Like før TU går i trykken, kommer meldingen om at alle motorene på SF 340-flyet må skiftet. Årsaken er de skjerpede kravene myndighetene i høst satte til trekraften. Sjefen for Saabs sivile flysektor, Thure Svensson, sier til Dagens Industri at de nye kravene kom for sent til at de første 28 flyene kunne få de nye motorene. Disse flyene vil i lippet av høsten få montert de nye motorene.

Motoren som er utviklet av General Electronic har 1735 hk, 105 hl mer enn originalversjonen. For å kunne dra nytte av den høyere effekten, har propelldiameteren økt fra 3,20 til 3,25 m. Landing- og startlengden er nå kun 1200 meter. Bl.a. kan SF 340 nå starte fullastet på Trollhättan flyplass, noe som hittil har vært umulig.

Hva dette har kostet Saab-Fairchild vil ingen si noe om. Heller ikke om hva dette kan bety for situasjonen mellom de to.

Reiseskildring fra EL SALVADOR.

Som de fleste vel har hørt har BU stasjonert aut.flyteknikere i EL SALVADOR hos selskapet TACA. Stasjoneringssted SAN SALVADOR og for et tidsrom fra 1.10.85 - 31.5.86.

I forbindelse med stasjoneringen ble det fra Tekn.Avd. krevd at en representant for de aut.flytekn.skulle ned å se på forholdene.Under-tegnende ble av NFOs styre utpekt til jobben.

I begynnelsen av september ble et slikt samtykke gitt,og med noen få dagers varsel ble dato for reisen bestemt.Etter noen hektiske dager med vaksinerings,visasjekk etc. ble kursen satt for EL SALVADOR,Fra Sola via London til Miami som første stopp en lørdags morgen.Etter en overnatting i Miami ble det gjort klart for neste etappe søndags formiddag,reisen skulle foretaes med en B-737 fra TACA.Reisen startet med 1times delay p.g.a. sent innkommet fly.Mine medpassasjerer var nedlesset til tennene når de entret flyet og av alle raser.Etter en 2.5 timers tur i for det meste overskyet vær landet vi på EL SALVADORS Internasjonale og moderne flyplass.

Vel inne i ankomsthallen dukket første problem opp da mitt amerikanske visa ble kjent ugyldig.Heldigvis var det flere som var i samme båt.Etter en snau times venting og forsøk på å få kontakt med TACAs folk ble det hele avklart med et 10 dagers turist visa imot 2US\$. Fornøyd ruslet en så ned til tollkontroll,men synet som møtte en var ikke oppløftene. Her stod ennå ca.250 mennesker med enormt med baggasje og ventet på å slippe igjennom et nåløye.Som sist i køen ble en ikke mere oppstemt av dette synet.Etter en tids speiding fant jeg et skilt hvor det stod ambasadepersonell og utlendinger med kun håndbaggasje,og begynte å albue meg i den retningen.Nå gikk det forholdsvis greitt å komme igjennom systemet,men det gjenstod å finne TACAs kontor for vidre informasjon.Hittil hadde jeg nesten ikke funnet engelsktalende personell og bedre ble det ikke i skranken hos TACA.Ny venting måtte til før det hele var avklart og beskjed om at innkvartering var på EL SALVADOR SHERATON HOTEL.Transport skulle de ordne og etter en ny 1/2 time kom det en crewbuss å plukket meg opp. Nå startet en biltur jeg sent vil glemme.Det var nå blitt stummende mørkt ute.Etter passering av en bomstasjon bar det inn på en motorvei med to felt i hver retning.Hastigheten varierte fra 30 - 130 km/time,forbi kjøring foregikk alt etter hvor det passet.I nærheten av landsbyer krydde det av folk og fe i veien.På toppen av det hele skulle crewbussen på sightsing i byens utkant med 2 sneisne flyvert-

inner før anløp av mitt hotell. Det var deilig å kunne ta seg en god dusj og skifte klær etter en lang dags reise. En relativ kort flytur ble til hele 8 timers reise. Hotel med restauranter etc. virket både trivelig og rent, og prisene lå på et for oss rimelig nivå.

Nesbe morgen kl. 0730 ble jeg hentet av TACAs tekn.dir. og tatt med til flyplassen. Turen fortonte seg noe annerledes i dagslys enn i nattemørke. Landskapet var både kupert og frodig, men det var mye slum bebyggelse langs motorveien. Spesielt gjorde dette seg gjeldende i utkanten av SAN SALVADOR. Byen ligger en 1500 ft. over havet og det er ca. 40 km fra flyplassen, som igjen ligger et par mil fra kysten. Flyplassen ligger igjen nede på flatlandet ca. 30 ft. over havflaten. Selv Jæren blir kupert imot hva det var her ute. Etter en kort presantasjon ble jeg overlatt i varetekt til kontrollsjefen hos TACA. Her fikk jeg så vite at selskapet hadde eksistert siden 1928 med hovedsete i New Orleans, og var det eldste selskap i Sentral Amerika. Selskapet forsøkte nå å bygge opp sin tekniske base i EL SALVADOR. Om det vil lykkes vil tiden vise, men for meg virket det som det var langt igjen. Jeg vil sammenligne deres base med BU stasjon Fornebu teknisk sett. Bemanningen av mekanikere bestod av ca. 30 mann fordelt på 3 skift som igjen dekket 20 timer av døgnet. Av disse 30 var det bare 3 som hadde full FAA licens, noen få hadde div. del licens. Resten var vanlige fag- eller hjelpearbeidere. Et fåtall kunne engelsk fortalte en av crewchiefene meg. Ingen hadde ennå fått utdanning på B 767 som er hva vi skal hjelpe dem med. Når og hvor dette skulle finne sted visste de heller ikke, og etter hva jeg har hørt i skrivende stund er ikke dette klart ennå. Boeing har vist ikke kapasitet på sine kurs. Så det var med bange anelser jeg gjorde mine notater i de 2 dagene jeg var der. Våre folk skal få litt å slite med dersom det skjærer seg noen plass i systemet. Mine bange anelser ble til fulle bekreftet av en Mr. Peter Brown fra DAN AIR som arbeidet for FAA med tekn. opplegg for TACA. Han var sendt over der for å være der i 3 dager som nå var blitt til 3 uker, og han håpet på avreise noen dager etter meg.

Da P. Brown hadde bil og vi bodde på samme hotell ble det til at jeg fikk transport med han. På min siste dag skulle vi kjøre hjem en kontordame som jobbet for ham, og det førte til at vi kjørte rett inn i kidnappingen av presidentens datter. Dette medførte til et enormt oppbud av soldater og politi bevæpnet til tenna, og vi følte oss lite vel i denne situasjonen. Det verste var at vi ikke visste hva som hadde hendt, og at vår passasjer virket mye mere skremt enn oss. Alle gater rundt hotellet hvor vi bodde var mere eller mindre avstengt, og hotellet lå i utkanten av byen i et villa strøk. Ved middagsbordet om kvelden fikk vi vite hva som hadde hendt, og jeg var glad det var min

siste kveld her. Situasjonen ble heller ikke bedre av at lyset gikk ved nitiden, jeg oppholdt meg da på rommet mitt. Det var ikke fritt for at jeg tenkte at nå braker det løs for alvor, men du oppholder deg nå allikevel i 6. etasje så hit kommer det vel ingen. Lettelsen var likevel stor når lyset kom tilbake etter ett kvarters tid. Da en også fikk diare samme natt og skulle reise hjem neste morgen var jo det hele fullbrakt. Så det ble en lang tur hjem til Sola i løpet av det neste 1 1/2 døgnet.

Alt i alt kan en vel si at det var en fin og opplevelsesrik tur, om noe slitsom. Temperaturen i EL SALVADOR kan nok bli noe høy på flyplassen for oss nordboere da den er over 31 gr.C i snitt, mens den i SAN SALVADOR er mere behagelig. Folkene en kom i kontakt med var hyggelige og greie, maten var god. Men de aller fleste snakker spansk og heller lite engelsk.

Når dette leses er vel de første av våre folk på vei hjem etter sine 3 mnd. der borte og nye er vel reist. At det bare har vært fryd og gammen vet jo vi som har hatt en viss kontakt her hjemme, men det virker jo som folk vil reise. Så vi får vel bare si " tvi- tvi ".

J.K.L.

BRAATHENS SAFE

FORHANDLINGSTEKNIKK, ARBEIDSRETT.

NFO kurs i Haugesund 16/10 til 20/10 -85.

Det er ingen ny sak for en flyttekniker å gå på kurs. Innstillingen er: Er det et kurs, blir vi med.

Vår studietillitsmann Langebro hadde lagt kurset til Park Hotell Haugesund. Og en ting er sikkert, han må ha vært der før.

Det som var nytt denne gangen var at kurset ble holdt i NFO's egen regi. Kurset var ment for tillitsmenn og tillitsmennkandidater for da å bedre deres innsikt i problematikk og deres mulighet og plikter til å løse aktuelle saker.

Det stilte 12 mann, fra Bodø i nord til Oslo i sør, fra alle selskaper. Vi hadde frammøte en onsdag kveld, og det varte til søndag. Av kursplanen vi hadde mottatt forsto vi at dette ikke ble noe hvilehjem. Vi startet 0800 om morgenen og holdt på til 1900 om kvelden.

NFO's advokat Jan E. Nilsen underviste torsdag og fredag i Forhandlingsteknikk og Arbeidsrett. Disse tingene er noe han kan. Det eneste som kan sies er vel at han burde hatt en dag til.

Lørdag kom vår formann Erik Throndsen. Han orienterte om NFO's historie. Visste du f.eks. at vår forening ble stiftet i 1938? Her fikk vi et innblikk som var nytt for de fleste.

Alle fikk vite om NFO's organisasjonsmessige oppbygging, og at det virkelig trengs folk i alle organer for å få det hele til å fungere. Erik underviste også i tariff-forhandlinger. Vi løste oppgaver, slik at alle lærte å slå opp i tariffavtale, hovedavtale osv.

Nå må ingen tro at vi var noen tørrpinner som bare satt på skolebenken. Vi ble en gruppe som hadde det ordentlig gøy. Fremheves må Sven Andersen fra FOF for sine mange fortellinger som gjorde måltidene lange. Festet gjorde vi til de tidlige morgentimer.

Konklusjonen på det hele: Kurset var meget bra, maten, innkvarteringen, atmosfæren, ja alt.

Det hadde vært nyttig om alle medlemmene kunne deltatt og virkelig sett hva NFO står for.

Får du sjansen, så meld deg på, for NFO trenger DEG for å øke bredden.

Til slutt vil jeg få takke kursleder Jan Langebro for brilliant gjennomført kurs, og til advokat Jan Nilsen og Erik Throndsen for undervisningen.

Arvid Rosenberg.

NFO

FRI-UAVHENGIG-FAGBEVEGELSE.

Som kjent er NFO en organisasjon som er fri og uavhengig. Vi har ikke tilknytning til noe politisk parti.

Etter det jeg kjenner til, er det heller ikke medlemmer som har yttret ønske om noe annet.

Det er imidlertid en annen organisasjon som har problemer med dette. Nemlig LO.

Etter å ha kommet over et brev fra SAS Verkstedklubb stilet til Norsk Jern og Metallarbeiderforbund, er det tydelig at det ikke er så enkelt for en fagforening å gi støtte til et politisk parti.

Som dere kanskje har lest i dagspressen, har det vært en aksjon innad i J&M, hvor det er gått ut et opprop om Fri-Uavhengig-Fagbevegelse.

En av de tillitsvalgte i J&M er med som underskriver av oppropet, og støtter aksjonen.

Det ble ikke ropt HURRA i J&M.

Nå er det noe som forundrer meg. Styret i SAS Verkstedklubb har nemlig IKKE tatt stilling til innholdet i aksjonens opprop, men derimot til forbundsstyrets behandling av aksjonen, og er uenig med forbundstyrets forsøk på knebling av debatten.

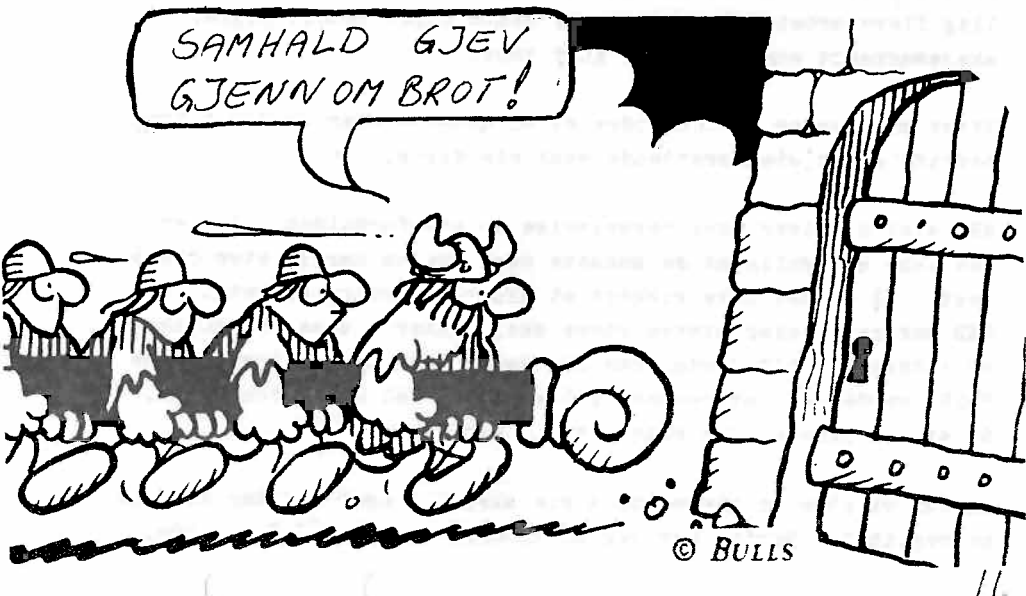
Tør en ikke ta stilling til oppropet?

Det er Verkstedklubbens problem. Ikke mitt.

Ellers går det fram at Verkstedklubben er helt klar over at den har foreninger som er ute etter medlemmene deres. Og det må i såfall være YS med vår gamle venn John Gjevver som er ute på markedet.

Brevet avsluttes med:
Det nytter ikke å stikke hodet i sanden.

Rolf Dybwad.



Jeg vil gjerne få spalteplass for noen ord angående RED motinnlegg til SH's artikkel "FREMTIDEN ER DEG - SLAGORD ELLER REALITET".

Det var ikke nevnt i artikkelen om inflytelse i styringsprosessen, det var heller ikke nevnt at de ansatte skulle få aksjemajoriteten, dette er RED sin måte å prøve og "rive ned" tanken om at de ansatte skal eie aksjer i egen bedrift. Aksjer er som kjent noe forferdelige greier i de "rødes" verden. RED skriver om dagens "blå" verden.

Det må bli slutt på den stadige terpingen om at ledelsen i selskapene er de store stygge ulver. Dette kommer klart fram når RED mener at de ansatte vil bli gisseler om vi eier noen aksjer. Hvis hver ansatt eide aksjer for mellom kr. 1.000 og 10.000 ville det bli en ganske stor del som tilfalt de ansatte. Jeg gjør oppmerksom på at en aksjeeier kan stille på styremøte i bedriften med fullmakt fra andre aksjeeiere.

Den enkelte ville få utdelt aksjeutbytte etter selskapets økonomi. Det vil si en direkte sportø til innsats fra den enkelte.

I følge RED er det i "visse kretser" noen som mener at arbeidsplasser skapes ved aksjeomsetning, noe RED tydeligvis mener ikke skjer. At det kan forekomme enkelte uheldige tilfeller i forbindelse med aksjeomsetning er det ikke tvil om, men det er adskillig flere arbeidsplasser som er skapt eller reddet p.g.a. aksjemarkedet enn de som er gått tapt.

Etter min mening er det bedre at de ansatte eier aksjer i egen bedrift enn at utenforstående skal eie disse.

RED sier at etter hans beskrivelse av eierforholdet e.t.c er det ikke sansynlig at de ansatte skal overta særlig stor aksjepost. Nå er det ikke sikkert at REDs beskrivelse er rett. Som RED har nevnt eier staten store aksjeposter i visse flyselskap, og i dagens "blå" verden kan det tenkes at de som styrer denne "blå" verden er interessert i å selge en del av statsaksjene, da staten ikke er den rette til å eie flyselskap.

Så får vi håpe at tanken om å eie aksjer i eget selskap kan bli en realitet. Derfor ber jeg SH arbeide videre med denne ide.

Til slutt vil jeg be vår ellers ypperlige RED om ikke å bruke spaltene i INFO til å fremme eget politisk syn. Denne tendens har vært fremme noen ganger i det siste. Det fins andre fora hvor dette kan skje.

Arild Sørås

Arild Sørås



I INFO Nr. 2/85 lovtte undertegnede å avslutte dette emnet i neste nr. - noe de observante lesere sikkert har konstatert ikke har skjedd.

Det har vært umulig å få tilgang til mer informasjon om AEI's tilværelse fra stiftelsen frem mot 1976, da herrene Kindseth og Giæver kom i kontakt med Alf Nottingham, dengang sekretær i den europeiske seksjon av AEI.

Det synes imidlertid klart at AEI's manglende tilslutning berodde på flere faktorer - bl.a det forhold man fremdeles sliter med, nemlig at hovedtyngden av de autoriserte flyteknikere ikke har sine egne, nasjonale forbund, men som oftest inngår i større landsomfattende forbund som holder tariffavtaler etc.

I dette tilfellet ble dessuten skjebnen til de 3 hoved-protagonistene; Coleman/Australia - Das Gupta/India og Baines/UK en medvirkende årsak til at aktivitetene døde hen.

Coleman ødela foreningens økonomi gjennom full streik og andre tiltak mot det forhatte "Approval for Maintenance-systemet" - og fikk sparken i 1974. Han er nå ansatt i D.C.A. (luftfartsverket) !

Baines/UK involverte seg i diverse private problemer, økonomiske, ekteskapelige og til sist medisinske og rettslige problemer - og la ned sine tillitsverv uten varsel i 1974. Das Gupta/India måtte pga sin motstand mot A. for M.-systemet, gå under jorden med sin organisasjon frem til 1975. Etter en konferanse i New Delhi samme år forsvant han igjen fra scenen - og H.M.R. Rao og de vi kjenner idag tok over.

I realiteten var det bare UK og India igjen på scenen da Giæver & Co. gjorde entre !

Siden 1976 har således NFO arbeidet utrettelig for å strømlinjeforme AEI, innføre moderne vedtekter og et rimelig kontingentsystem, og selvfølgelig, å øke tilslutningen til organisasjonen.

AEI's ideelle målsetning er å kunne samle alle lands autoriserte flyteknikere i en felles internasjonal forening for å verne om våre felles etiske- og faglige interesser - på samme måte som f.eks pilotenes organisasjon IFALPA.

Kun på denne måte kan man gjøre seg håp om oppnå internasjonal anerkjennelse og derved innflytelse i "våre" saker hos ICAO og andre myndigheter og organisasjoner.

Idag består AEI av UK, India, Norge, Sverige, Frankrike og Holland - mens Australia og Hellas ennå teller på knappene.

Dette er alt for få til å bli akseptert av ICAO - som jo er et FN-organ - som taler for verdens flyteknikere ! Av denne grunn oppnår vi heller ikke tilgang til ICAO's forskjellige fora, bl.a. de utvalg og panel som behandler revisjon av Annex 1 og evt. utforming av Standards og bestemmelser innen flyvedlikehold og -ettersyn. Og det er jo mer enn beklagelig !

AEI's arbeidsform er basert på at sekretariat/hovedkontor har fast tilhold i London (leier eget hus) - og at generalsekretær og president fortrinnsvis bør være engelsktalende og helst bo i UK.

Det holdes Annual Conferences hvor alle medlemmer deltar med to delegater hver. I tillegg kan medbringes/inviteres observatører for egen regning og disse har selvfølgelig ikke stemmerett.

Det nedsettes ekstra utvalg for å løse spesielle saker - og disse møtes etter behov mellom hver årlig konferanse.

Fra tid til annen synes det vanskelig å motivere seg for oppgaver og målsettinger som virker uoppnåelige - men det er min faste overbevisning at samling under vingen (les: internasjonal samling) er den eneste farbare vei når det gjelder å fremelske og verne om et sertifikatsystem som skal være felles over hele verden - og som har til hensikt å sikre en optimal teknisk flysikkerhet til beste for fagets utøvere og hele det reisende publikum !

Idag er situasjonen at ICAO's organer sitter og reviderer Annex 1, det skal altså innføres nye Standards når det gjelder medisinske krav og sertifikat-er for flight crew.

Arbeidsgruppene (PELTP) er bredt sammensatt at anerkjente interesseorganisasjoner og Contracting States - og flyteknikerne som eneste sertifikat-gruppe er ikke representert.

Dette har igjen resultert i at man i disse panelene har vedtatt at man pga manglende ekspertise ikke vil gå løs på de omfattende endringer som egentlig er meget nødvendig for å komme organisasjonens egen målsetning i møte - nemlig å forene de to så vidt forskjellige systemer som idag anvendes for sertifisering av flyteknikere.

Vi vet at det finns bastant motstand bl.a. i USA mot å gå bort fra "Approval for Maintenance-systemet", eller det vi kaller for Company-License - og ettersom ingen kan tale vår sak i ICAO, sier man der at man nok ikke har til hensikt å gå løs på noen revidering av våre sertifikat-bestemmelser før dette blir reist som et krav fra tilstrekkelig mange lands myndigheter og godkjente, internasjonale interesseorganisasjoner ! Og der står vi idag !!!

Jeg vil derfor avslutte dette innlegget med en alvorlig henstilling til NFO's sentrale tillitsvalgte - og formannen spesielt :

Sats mer på AEI og internasjonalt samarbeid.

Gå aktivt inn for tiltak som kan være med på å øke oppslutningen om og forståelsen for - AEI. Engasjer unge, interesserte og dyktige flyteknikere med interesser ut over de rent fysiologiske, til innsats for internasjonalt samarbeid om vår viktigste sak - bevaringen av et personlig flyteknikersertifikat - gyldig world-wide !

AEI lider av forgubbing - og det er ikke uviktig for oss hvem som skal bekle generalsekretær- og presidentstillingen i tiden som kommer - her må NFO kjenne sin besøkestid og aktivt engasjere seg - hr. formann !

All India Aircraft Engineers Association Increases Pressure

Our affiliate in Aircraft Engineers International is pressing the Indian Airworthiness Authority to accept the licensing proposals as submitted by the A.I.A.E. in August 1970 and re-drafted in March of this year.

In a letter to our Chairman dated August 1st, 1975, the Joint General Secretary of the A.I.A.E.A., Mr. I. N. Das Gupta, says that aircraft engineers throughout the world are facing the same issue namely the extinction of the species (L.A.E.s) and to combat this threat uniformity of effort is essential. Accordingly, the Indian Association has sent a copy of the licensing proposal "as submitted by your Association in your country", to the Airworthiness Authority in India.

"I sincerely hope our joint effort will not go in vain", he adds.

ENTENTE A.E.I.



"Will all those in favour of Approval for Maintenance please show in the usual manner!"

FUEL ECONOMY - FLIGHT SAFETY ?

I INFO nr. 4/81 ble det reist spørsmål om det er sikkerhetsmessig for-
svarlig å bruke passasjerfly som
tankfly.

Denne "tankflyvirksomheten" baseres
på noe som kalles "økonomitanking" -
et begrep som er blitt til pga at
drivstoffleverandør og operatør til-
synelatende er enige om at differen-
sierte priser på drivstoff - avhengig
av leveringssted - er en akseptabel
løsning ?

Det å bli nektet adgang til ledige
seter pga "vi sprekker på vekten" er
selvfølgelig ille for dem det rammer
- men hva med sikkerheten til dem som
er så heldig å komme med ?
Og hva med den såkalte "økonomi" i
dette systemet ?

Hvem er ansvarlig for saker som
dette, og er det blitt gjort noe sid-
en dette ble tatt opp i 1981 ?

I tider som disse hvor selskapene
leter med lys og lykte etter innspar-
ingsmuligheter - hvorfor kaster man
da ikke sine øyne på de differensi-
erte drivstoffpriser og konsekvens-
ene av disse ?

På en lang rekke områder i varehand-
elen idag er det ens pris på samme
produkt, uavhengig av utsalgssted,
jeg nekter derfor å akseptere at våre
oljeselskap ikke skulle kunne klare
å utligne sine fraktkostnader o.l.
på sitt totale salgsvolum.

Pilotene og deres organisasjon er
jo vanligvis meget sikkerhetsbevisste
i slike saker, og det undrer meg der-
for at de på denne måten blir med på
å servere sine sårt tiltrengte sik-
kerhetsmarginer på oljeselskapenes
bord ?

Hvem føler seg beføyet til å fremme
problemstillingen for de rette in-
stanser ???

sh



Ha norsk olje i tankene

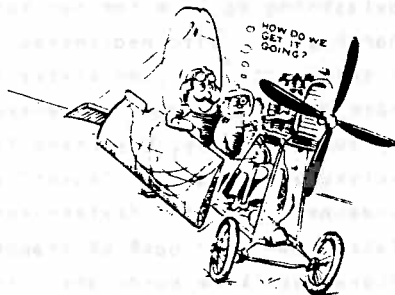
(reklame)

DIESELMOTOREN IGJEN PÅ VEI INN I LUFTFART ?

Tyskerne gjorde en del forsøk med dieselmotorer på fly i 30-årene. Utviklingen av den tradisjonelle bensinmotoren med forholdet vekt/HK, turbolader osv. gjorde imidlertid dieselen uinteressant. Nå har NASA imidlertid begynt og interessere seg for dieselen igjen, da spesielt i forbindelse med småfly.

Flere småflyfabrikkanter mener også at dette kan gi småflysalget en sving oppover. Det er tyskerne som er kommet lengst, også denne gang. SOCHE-fabrikken, utenfor München, har utviklet en 4 sylindret radialmotor. Denne er turboladet, luftavkjølt. I følge fabrikanten skal den bl.a. ha ubetydelige vibrasjoner, stor pålitelighet og være svært robust med sin mangel på forgassere, tenningsystem, tennplugg og magneter. Sylindertemp. og temp. avgassluft til turbolader blir også så lav, at den ikke bør overvåkes. I drift er ettersyn/skift av olje og dieselfiltere det eneste som trengs. MTBO (tid mellom overhaling) vil også bli betraktelig høyere enn dagens 2000 timer.

Et motorvolum på 2,5 liter utvikler 150HK og veier bare 91kg. Dette er medreknet lader, alternator, regulator og dieselpumpe. Drivstofforbruket ligger på 0,385 lb/hk/hour på full fart og 0,365 på marsjfart. Fabrikanten er også i ferd med å utvikle en 300hk 8sylindret type. Denne blir nødvendigvis noe tyngre (ca.140kg). Motorene er planlagt testet på fly i løpet av 1986.



Kjell E. Hasleto
SAS, OS LTS.

Et lite "pipp" fra F.O.F.

Lokalavtalen

I skrivende stund (4-11-85) er det foreløpig holdt 2 møter med bedriftsledelsen. Framdriften i forhandlingene synes i år å gå noe tregere enn tidligere. Et par stikkord her er kanskje "vente og se". Avstanden mellom tilbud og krav er absolutt tilstede, men etter vår vurdering ikke fastlåst. Selskapet har for øyeblikket "ballen" så vi avventer et nytt utspill derfra.

NFO kurs

3 FOFere har deltatt på et meget vellykket kurs i arbeidsrett. Dette ble arrangert i Haugesund fra 16.-20.oktober d.å. i NFOs egen regi. En god tilrettelegger, dyktige forelesere samt fin tone blandt alle deltagerne ga det positive inntrykket. Når tid og krefter tillater det bør det holdes flere kurs av denne type.

2 nye medlemmer/6 i avgang

En vesentlig del av flykursingen har siden P-3B Orion/ C-130 Hercules overhalingen ble avtalt med Luftforsvaret vært konsentrert om denne. Dessuten har 2 av selskapets L-188 Electra fly gjennomgått 20000 timers inspeksjoner. Dette har igjen ført til stor arbeidsbelastning og lite rom for kurs og utsjekk av teknikere. 6 teknikere har sagt opp sitt medlemskap i løpet av året, 5 av disse har sluttet i selskapet, mens den sjette har begynt som arbeidsleder. Vi har fått 2 nye medlemmer som ønskes velkommen. Disse er Ragnar Moe og Sverre Mauroy. Utsiktene for 1986 synes noe lysere ettersom selskapet har søkt i "huset" etter fagarbeidere som ønsker grunnutdannelse til flyteknikersertifikat. Kurs på H.S.-748 og Falcon DA-20 er også på trappene etter nyttår, så mulighetene for flere teknikere burde absolutt være tilstede.

"Si din mening"

Under denne overskrift ble ca.70 ansatte ved teknisk avd. i FOF invitert til Skaugumåsen kurssenter på Hvalstad ved Asker. En hel arbeidsdag inkludert bespisning var avsatt til formålet, selvsagt

i full forståelse med selskapets direktør og tekniske sjef. Kunne dette skape bedre arbeidsmiljø, mer effektivitet, rette opp eventuelle skjevheter samt skape en mere positiv trend ville "dagens" utgifter lett kunne tjenes inn igjen. Koordineringen fra de 7 forskjellige gruppene som forsamlingen var delt opp i ble sammenfattet til en forholdsvis detaljert skrivelse. Denne ble levert direktør og teknisk sjef 11-11-85. Det må også nevnes at formenn og avd.sjefer har gjennomført tilsvarende sammenkomst og levert sin skriftlige avhandling. Den videre behandling er i skrivende stund ikke helt kjent, men allerede nå synes å føle en positiv trend i horisonten.

Årsmøtet

Avdelingens årsmøte holdes i "U"rommet tirsdag 10-12-85 kl.1530.

Vi gratulerer!

Hans F. Cypriansen fyllte 50 år 8-8-85.

Kai Thorbjørnsen fyllte 60 år 4-5-85.

Ønsker tilslutt våre egne og andre NFO medlemmer en riktig god jul og en ny god "avtale periode".

For NFO avd. FOF

Egil Høstaker
Egil Høstaker

X - 29:

Vingene forover siste nytt

Mange merkelige fly har vært i luften over prøvelfeltet Edwards Air Force Base i California. Ett av de merkeligste, i hvert fall i den senere tid, er Grumman X-29. Det er en forholdsvis liten, jagerflylignende maskin med foroverstrøkte vinger.

ERIK TANDBERG

Mindre motstand

Foroverstrøkte vinger?

Det strider nesten mot fornuften. Hva er forklaringen?

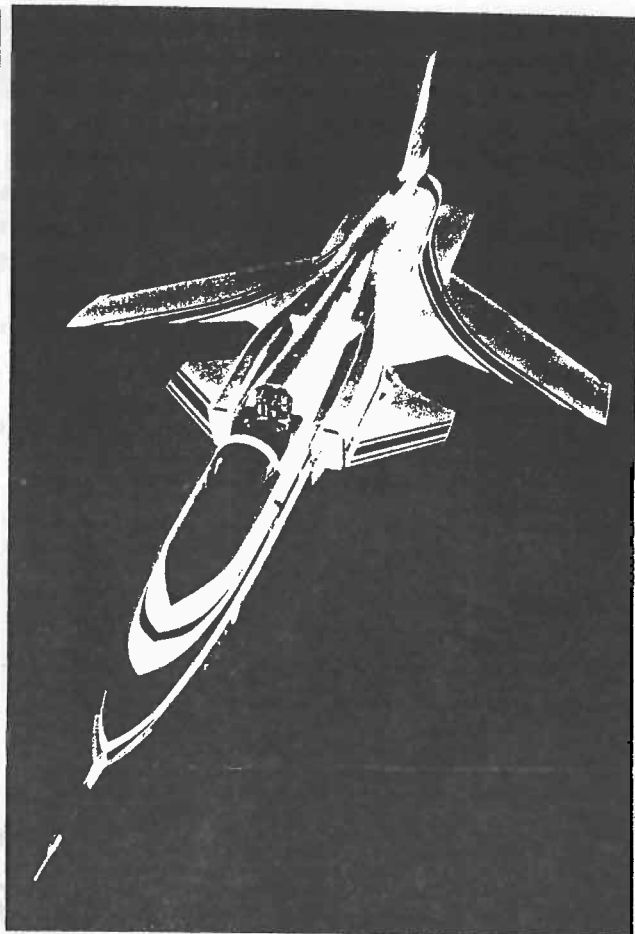
Meget kort fortalt vil foroverstrøkte vinger gi bedre og nesten spinsikker manøvrerbarhet, bedre håndtering ved lave hastigheter og lavere stall-hastigheter. Dessuten blir motstanden mindre over nesten hele hastighetsområdet. Ved hastigheter som nærmer seg lydens, er reduksjonen f.eks. bortimot 20%, noe som vil tillate bruk av mindre motorer.

For å komme frem til forklaringen må vi se på hva som skjer ved bruk av tilbakestrøkte vinger. Her strømmer luften utover fra skroget, men når den kommer til ytre bakkant av vingene – der slike kontrollflater som balanserorene befinner seg – er mesteparten av energien oppbrukt. Hvis flyet beveger seg parallelt med bakken og hever nesene, blir luftstrømmen svakere og svakere. Ved en viss vinkel blir luftstrømmen rett og slett for svak til å gi tilstrekkelig løft, balanserorene kan ikke kontrollere flyet, og det staller. Med X-29 treffer luften vingetippene først og vil ha en tendens til å strømme innover

mot vingerøttene. Balanserorene gir full kontroll selv ved meget høye vinkler mot luftstrømmen, noe som har meget stor betydning for manøvrerbarheten.

Nye sterke materialer

De aerodynamiske fordelene ved foroverstrøkte vinger har vært kjent i hvert fall så langt tilbake som siste verdenskrig. Fordelene har imidlertid ikke vært utnyttet fordi vingene måtte bygges så stive og tunge. De ytre delene av foroverstrøkte vinger vil nemlig bli bøyd oppover i forkant, noe som øker belastningene. Med høyere hastighet ville belastningene rett og slett bli for store om ikke vingene var forsterket.



For å holde kostnadene nede har Grumman tatt X-29's fremre skrog – inklusive cockpitseksjonen – fra en F-5A. Landingsstellet og en del av andre komponenter kommer fra en F-16.

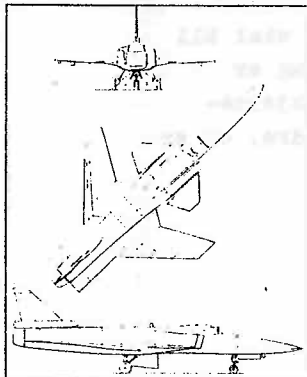
Med «gamle» materialer ville dette bety så meget ekstra vekt at vinningen gikk opp i spinningen. Nye sterke og lette materialer som «graphite composites» har gjort det interessant å se på fremoverstrøkte vinger for alvor.

Dårlig stabilitet

Betyr dette at X-29's konstruksjon er problemfri? Slett ikke.

Uten horisontale stabilisatorflater i halen mangler flyet egenstabilitet, og

har av flere vært sammenlignet med en pil som sendes av gårde med styrefinene foran. Et vanlig fly har egen stabilitet - X-29 vil stadig ha en tendens til ustabil bevegelse. Fordelen ved dette paradokset er at et jagerfly med foroverstrøkne vinger vil hurtig kunne endre retning, mens et vanlig fly vil motvirke alle manøvrer som forstyrrer stabiliteten.

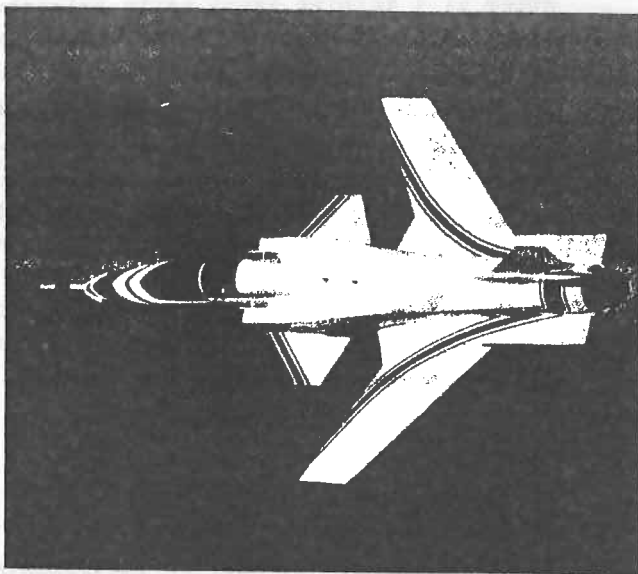


Med en lengde på 14,6 m, et vingspenn på 8,2 m, en høyde på 4,3 m og en største startvekt på 7,9 tonn er X-29 et ganske lite fly.

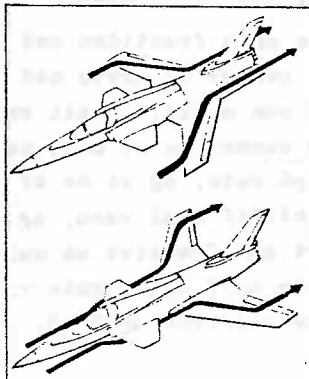
Mangelen på egenstabilitet gjør det nødvendig å justere X-29's kontrollflater ca 40 ganger i sekundet. Dette er en umulig oppgave for flyveren. Ansvaret ligger hos en avansert datamaskin som sammen med to reserve-enheter kontinuerlig følger med i flyets bevegelser og luftstrømmen. Ingeniører brukte faktisk tre år på å sikre seg at sjansen var ti ganger mindre for at X-29's tre datamaskiner skulle svikte enn muligheten for at et vanlig fly skulle miste en ving. Datamaskin-systemet var da også den ene av hovedårsakene til at Grumman trengte fire år på å bygge X-29. Den andre hovedårsaken var prosjektets størrelse: 300 ingeniører var i virksomhet hos Grumman, 75 hos NASA og 50 hos det amerikanske flyvåpenet. Prosjektet ble startet i desember 1981 med en bestilling fra Forsvarsdepartementets Defense Advanced Research Projects Agency på to fly. Den økonomiske rammen er på 87 millioner dollar.

Flere finesser

For denne summen har man fått noe langt mer enn to fly med foroverstrøkne vinger og avanserte datasystemer.



X-29 har også fått bygd inn andre finesser som gjør maskinene til rene flyvene teknologiske laboratorier. Flyet er utstyrt med tynne såkalte superkritiske vinger som forsinkes og myker opp dannelsen av sjokkbølger på vingenes overside. Det har variabel krumming på kombinasjonen av flaps og balanseror for samvirke med vingene. De små og bevegelige canard-flatene like bakte luftinntakene for styring rundt den horisontale tverraksen øker



På et fly med tilbakestrøkne vinger har luften en tendens til å strømme utover fra skroget. Tendensen er motsatt på et fly med foroverstrøkne vinger.

X-29 i luften. Flyets motor er en General Electric F-404-GE-400 turbofan.

løftet og reduserer luftmotstanden ved overlydshastigheter. Flyet har også opp- og nedadbevegelige flapsflater i bakkant av de horisontale flatene som strekker seg fra de indre vingebackkantene mot eksosåpningen bakerst i halen. Disse øker i samspill med canardflatene ytterligere styringen rundt den horisontale tverraksen.

Grundig prøveprogram

X-29 nummer en var i luften for første gang 14. desember 1. mars 1985. Etter den fjerde prøveflyvningen, overleverte Grumman maskinen til NASA for videre prøving. Styresystemet ombord ble delvis ombygd og forbedret tidlig på sommeren; senere har hastigheten øket gradvis og forsiktig. 22. august 1985 var man oppe i Mach 0,75, og neste mål var Mach 0,9 i en høyde av 9150 m.

Prosjektledelsen er godt fornøyd med den første delen av prøveprogrammet. Flyverne fra Grumman og NASA har støtt på noen vanskeligheter i formasjonsflyvning med T-38 og F-104, men det skyldes trolig styresystemet. Den avanserte aerodynamiske teknologien skal ikke ha gitt uventede problemer, og det samles mer data på før enn ventet.

TANKER OM "ANDRA VÅGEN"

Etter vi i teknisk knapt hørte bølgeskvulp av "førsta vågen" skal nå "andra vågen" skylle over oss, slik at vi kan få lagt hodene i bløt, slik at kostnadene ikke i fremtiden drukner oss.

Det er nevnt et tall på 25%. Med andre ord, vi skal produsere 25% mer arbeid uten en økning i kostnadene, eller det tekniske vedlikeholdet skal bli 25% rimligere i forhold til i dag. En ting er sikkert, med innkjøp av nye fly, og den kjennsgjerning at de fly vi har stadig blir eldre, er en reduksjon av antall ansatte utenkelig.

Hva kan gjøres?

1. Omorganisering av TS.
2. Effektivisering.
3. Omlegging av det daglige vedlikehold.
4. Omorganisering av OM.

1. OMORGANISERING AV TS

TS-E er i dag preget av at de ansatte er oppdelt i klare grupper som har sine arbeidsoppgaver klart oppdratt etter hvilke faggrupper en tilhører, og om de er ute eller inne og jobber.

Hvis vi skal kunne møte fremtiden med de tanker "andra vågen" gir oss må vi bryte ned så mange linjer og grenser som mulig, og bli en dynamisk gruppe som jobber sammen om et mål, nemlig at alle fly skal gå på rute, og at de er i den tekniske stand som et fly alltid skal være, og at arbeidet på flyene er gjort så effektivt så mulig. Hvordan skal vi så få dette til? Det første vi må se på er oppbygningen av skiftene og TS-S.

Etter min mening bør hvert skift deles opp i 2 team. Et kontorteam og et hangarteam. TS-S bør nedlegges. Ledelsen av de som jobber ute bør gå på rundgang mellom flyteknikerene. Dette for at alle skal få en bedre innsikt i den daglige driften.

Kontorteam

Dette bør bestå av stasjonsing., produktleder (formann), planlegger og inspektører. Dette teamet kan muligens reduseres med en, hvis det ikke brukes TS feilkort på de fly som det ikke er større arbeid på, d.v.s. at sjekken og snag blir kvittert ut direkte i loggen av den som gjør jobben. Arbeidet i kontorteamet bør fordeles mer slik at alle er mer informert om hva som skjer. Alle inspektører bør ha de samme arbeidsoppgaver uten spesialområder (eks.radio/skrog).

Hangarteam

Dette teamet bør bestå av flyteknikerene/fagarb., sjåfør og hjelpearbeidere. Om produksjonslederen eller en annen fra kontorteamet skal være dette teamets leder vil ikke jeg ta stilling til, men målsettingen må være å ha flest mulige produktive personer. Hangarteamet bør suppleres av kontorteamets insp. hvis disse har ledig kapasitet.

Tall

I dag er 23% av arbeidstokken ved hvert skift uproduktiv. Hvis andre forslag om å dele skiftet opp i flere team, f.eks. 4 med teamledere øker den uproduktive delen av arbeidsstokken til 30%.

Forutsetningen er da at en teamleders arbeidsoppgaver blir ca. 50/50 prod./uprod.

Hvis vi reduserer kontorteamet med -en- vil den uproduktive delen av arbeidsstokken reduseres til 20%.

Tallene er regnet ut med 30 personer pr. skift. Planleggere TS og TS-S er ikke medregnet.

2. EFFEKTIVISERING

Hvordan kan vi effektivisere arbeidet?

Her står bedre planlegging sentralt i bildet.

Når en arbeidsoperasjon blir planlagt bør planlegging av materiell og bestilling av dette inngå i arbeidet mer enn i dag, slik at alle deler er i hangaren når flyet ankommer. Dette vil gjøre arbeidet vesentlig mer effektivt da mye av arbeidet i dag går med til å lete i IPC og hente deler.

Henvisninger til MAI/IPC bør også inngå i en ferdig planlagt pakke.

3. OMLEGGING AV DET DAGLIGE VEDLIKEHOLD

Det er kjent at dette er under arbeid.

Hvis dette arbeidet gjør at den kontrollen som i dag foretas, fordeles bedre utover døgnet, bør dette tas imot med en stor effektivitetsgevinst som resultat.

4. OMORGANISERING AV OM

Hva kan så gjøres i OM. Det er allerede bestemt at det skal opprettes flere avdelinger innen OM, med egne stasjonsingeniører.

Det kan være flere modeller til hvordan landet skal deles opp, men hovedmålet må være å få et effektivt lederskap som mulig.

Hva bør så en stasjonsingeniør for linjestasjonene ha som oppgave.

Først og fremst og få en effektiv kostnadskontroll av den tekniske driften på stasjonene. Hvorfor?

Slik det fungerer i dag er teknisk blitt en salderingspost for utgifter som er teknisk uvedkommende.

Vi er vel heller ikke flinke nok til å ta tilbake de utgifter vi har for arbeid utført for stasjonene (f.eks. vedlikehold av utstyr, drivstoff til aggregater, leie av garasjeplass for utstyr tilhørende stasjonen o.l.).

Resultatet av dette er at linjenettet i dag er uforholdsmessig dyrt. Ved en slik kontroll kan det muligens vise seg at den tekn. linjetjeneste ikke på noen måte er så kostbar som tallene viser i dag.

Hva kan gjøres med personellet i forbindelse med "andra vågen". Teknikerne bør selvfølgelig gå inn i det team som stasjonen er. Gjennom videre utdanning innen fag som økonomi, adm, load contr. o.l. kan en tekniker møte fremtiden vel forberedt på ny teknologi og vedlikeholdssystemer. Vi skal vel heller ikke glemme at linjestasjonstekn. allerede i dag i mange tilfeller utfører mer arbeid utenom fly en på fly. Dette har desverre ikke kommet frem p.g.a. den manglende kostnadskontroll som er nevnt tidligere.

Resyme'

Hva kan en så trekke ut av disse tanker?

Det er tre ting som står sentralt.

Omorganisering. Bedre planlegging. Bedre kostnadskontroll.

Uansett hva som gjøres bør det ikke settes opp bestemte retningslinjer, men det hele må være smidig og modellerbart, slik at det er muligheter for forandringer slik at vi kan arbeide oss mot et system som er effektivt og smidig, og sist men ikke minst skape et arbeidsmiljø som er trivlig.

En skal ikke glemme at for stort jag etter effektivitet kan gå utover trivselen, som igjen kan gå utover den enkeltes arbeidsinnsats og interesse for sitt arbeid, som selvfølgelig igjen vil gå utover arbeidsinnsatsen.

20/9 1985

K.W.S.

Samfunnets stebarn

Au Bror Pettersson

I et moderne samfunn må noen all-
tid være på jobb. På et sykehus kan
det gjelde liv eller død. På et smelte-
verk kan en lengre stans bli en
kostbar affære for bedriften.

Men skiftarbeid kan være helse-
farlig. Det gjelder ikke bare for in-
dustriarbeidere. Også andre yrkes-
grupper må ha unormale tider for
arbeid, søvn, måltider og hobby.

Alt levende, både planter, dyr og
mennesker, er innstilt på solas ryt-
me. De biologiske prosesser retter
seg etter lys og mørke. Om kvelden
forandres stoffskiftet. Blodsirkula-
sjonen blir langsommere, hjernen,
fordøyelse og nervesystem virker
annerledes. Organismen skal samle
krefter til neste arbeidsdag. Derfor
er nattarbeid usunt.

Mange skiftarbeidere må bruke
stimulerende midler for å kunne
klare omstillingen fra dag- til natt-
arbeid.

Også fritida blir annerledes. Stu-
diesirkler, TV-serier og sport er lagt
opp til faste tider. De passer ikke
inn i skiftarbeidens dagrytme.

Samværet med familie og venner
blir unormalt. Det er t.o.m. fastslått
at den seksuelle aktiviteten blir en
god del redusert.

En skiftarbeider må ofre mange
ting som er en selvfølge for andre
lønnstakere. Hvorfor er det da så
mange som liker skiftarbeid? Det er
ofte et økonomisk spørsmål. Det er
dyrt å leve når man vil skaffe seg
noe utenom de daglige tingene. Ta
for eksempel en som vil skaffe seg
egen bolig. Det moderne samfunn
krever dessuten også, dessverre, at
du ikke må skille deg for mye ut fra
mengden. Særlig for de yngre er bå-
de bil, fargefjernsyn, telefon og vi-
deo nærmest blitt en selvfølge.

Det er mange som har vans-
kelig for å sove om formiddagen og kvel-
den. I nabolaget driver man med
motorklipper, snekring og høylytt
samtale. Det skaper konflikter med
ellers gode naboer.

Med vår høyt utviklede teknologi
ville det være mulig å drive sam-
funnet på normal arbeidstid. Ar-
beidslivets organisasjoner burde ta
opp det spørsmålet mer enn det blir
gjort i dag. Høyere lønn og kortere
arbeidstid er ikke nok kompensaa-
sjon for en usunn arbeidstid.

Skiftarbeideren har faktisk bare
tre ukers ferie. Arbeidstida skal jo
være i gjennomsnitt 36 timer pr.
uke. Men mange av de ordinære fri-
dagene på skiftplanen faller natu-
rlig nok også inn i ferieperioden.

En dagtidsarbeider har i virkelig-
heten ikke stort lengre arbeidstid.
Han slipper jo å være på post i de
store helgene, dvs. jul, påske og pin-
se, pluss andre bevegelige hellig-
dager. For en skiftarbeider ville det
være mer rettfærdig med fire ukers
ferie.

I gamle dager ble den vanlige
lønnstaker overanstrengt og tidlig
gammel på grunn av tungt arbeid
og lang arbeidsdag. I dag blir han
utsatt for psykisk press fordi ar-
beidstida er unormal.

Han føler seg satt utenfor sam-
funnslivets fellesskap.

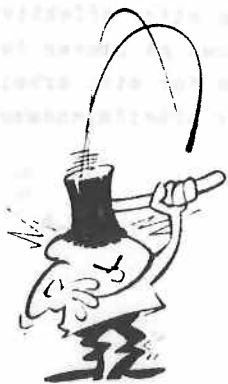
Protokolltilførsel til tariff- avtalen som ble inngått i 1984:

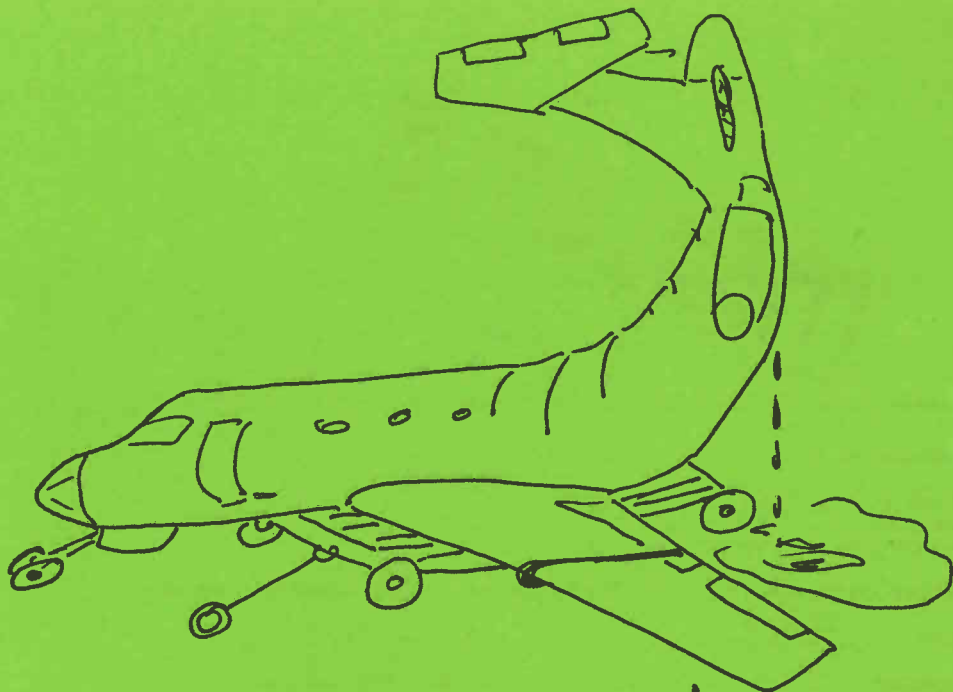
Partene er enige om i løpet
av avtaleperioden å utrede
beregningsgrunnlaget for skift-
godtgjørelsen.

I skrivende stund har det vært
avholdt 3 møter mellom NFO og
NAF, uten at det kan sies annet
enn at vi har utvekslet syns-
punkter på problemet.

NFO har argumentert kraftig for
at akkordavsavnet skal tas med
i grunnlaget. Motparten har
ikke vært villige til dette,
uten da å endre proSENTSATSENE.
Synes ikke det er riktig å ta
med noe om hvordan det argu-
menteres så lenge utredningen
ikke er avsluttet. Er ikke i
tvil om at ved vårens vakre
eventyr (populært uttrykk for
lønnsforhandlingene-tariffrev-
isjonen) kan det bli harde for-
handlinger om størrelsen på
skifttillegget.

Rolf Dybwad





Good JUL!



OK, DEN
GÅR TIL
NIGHTSTOP

Redaksjonen har atter fått et anonymt innlegg.
(se overstående tegning)
Det eneste som kan sies er at posten kom fra Oslo.
Redaktøren ber imidlertid om at for ettertiden må
eventuelle anonyme innsendere utvise en betydelig
større evne ut i tegnekunsten. Dette er lavmål.

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.....

