



INFO

**MEDLEMSBLAD FOR NFO,
ORGANISASJONEN FOR DEN
SERTIFISERTE FLYTEKNIKER.**

NR. 2-87

AV INNHOLDET:

Arbeidskraftsituasjonen i de nærmeste år fremover.

SAS Best Service Award 1987 ?

Er pyramidene like spisse som før.

Historisk gjestevisitt hos Fred Olsen.

Flystevne på Sola.

DAT return to BASE.

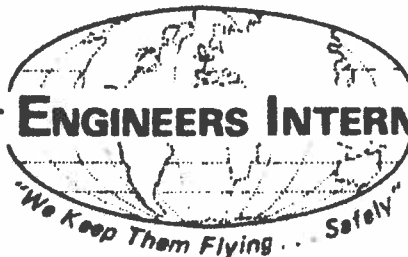
Refleksjoner fra en sykeseng.

Runde År og Jubileumsfester.

2 kg. MEL & \$?¿\$

MEDLEM AV

AIRCRAFT ENGINEERS INTERNATIONAL





norsk flytekniker organisasjon

SENTRALSTYRET -87

SEKRETÆRIAT	FORMANN	<u>ERIK THRONDSSEN</u> SAS OSLTS-E/2 Einar Aasvei 8, 3000 Drammen	arb. 02 596888 prv. 03 812010
	NESTFORMANN	<u>ROLF DYBWAD</u> SAFE TRD Ugleveien 23, 7500 Stjørdal	arb. 07 825950 prv. 07 825427
	ORG. SEKRETÆR	<u>ARVID ROSENBERG</u> SAFE OSL Brynsveien 112, 1352 Kolsås	arb. 02 534656 prv. 02 590658
	TEKN. SEKRETÆR	<u>SVEIN HANSEN</u> SAS EVEOM Bjellund, 8534 Liland	arb. 082 82294 prv. 082 84101
	KASSERER	<u>DAG LANGELAND</u> FOF OSL Juterudåsen 5b, 1312 Slependsen	arb. 02 530900 prv. 02 544248
	INFO REDAKTØR	<u>BJØRN STARHOLM</u> SAS OSLTS-E/2 Ullevålsveien 82b, 0454 Oslo 4	arb. 02 596888 prv. 02 690691
	STYREMEDLEMMER:	<u>KJELL NAAS</u> SAFE SVG	
		<u>JAN K. LANGEBO</u> SAFE SVG	
		<u>JAN JEREMIASSEN</u> SAFE SVG	
		<u>EGIL HØSTAKER</u> FOF OSL	
	<u>MORTEN ARNESEN</u> SAS OSLTS-E/3		
	<u>MAGNE JOHANNESSEN</u> SAS BGOOM		
	<u>EGIL FØRRISDAL</u> SAS OSLTS-E/4		
	<u>MAGNE GULDSTEIN</u> STERLING GEN		
	<u>SIGBJØRN NYSTAD</u> WF BOO		
	<u>KONRAD LYNGØY</u> WF BOO		

NORSK FLYTEKNIKER ORGANISASJON
Postboks 60, N-1330 Oslo Lufthavn
tlf. 02 596688 (1200 - 1500)

REDAKSJON

REDAKTØR	<u>B. STARHOLM</u> SAS OSLTS-E/2
AVD. SAFE	<u>R. DYBWAD</u> SAFE TRD
AVD. WF	<u>B. E. HANSEN</u> WF BOO
AVD. SAS	<u>K. GRØNSKAR</u> SAS OSLTS-E/5
AVD. STERLING	<u>M. GULDSTEIN</u> STERLING GEN
AVD. FOF	<u>T. ANDERSEN/S. MAUROI</u> FOF OSL

STOFF/INNLEGG

TIL INFO

Redaksjonen setter stor pris på tilsendte innlegg eller annet stoff som kan være av interesse for leserne. Tips mottas også med takk.

Send stoff til NFO kontoret, Fornebu, eller helst direkte til redaktøren;

Bjørn Starholm
SAS OSLTS-E/2
tlf. 02 596888
eller privat
tlf. 02 690691

Formannen har ordet.

Tariff 1987 var fra regjeringshold proklamert som et inntektspolitisk unntaksår, hva nominelle lønnsplåslag angikk. Godt preget av disse holdninger kom partene i oppgjøret NAF/LO, med Haraldseth som forhenværende K.A.dep. minister fra arbeidstagersiden, frem til null. Dette var foranlediget av et inntekstpolitisk samarbeid mellom regjering og LO, som forespeilet kontrollert prisstigning og rentenivå.

Uten å være i politisk posisjon i henhold til overnevnte, fikk NFO presentert den famøse null, signert LO/NAF, et bastant dokument. Man behøver ikke mye fantasi for å begripe at et resultat ut over dette ville kreve meget hardt skyts, avfyrt av NFO. Vi tok et magert oppgjør kronemessig sett men rettet siktet mot et felt som også er viktig, arbeidskraftsituasjonen.

NFO oppnådde en tilleggsprotokoll som åpner veien for fremtidig representasjon i råd & utvalg som behandler vår kompetanse og påvirker utdanningstakten. I skrivende stund er et møte proklamert i NAF hvor NFO møter sammen med LO/NJ&MF, 22.juni 1987. For de som har vært med en stund og drevet målbevisst satsing for økt innflytelse og representasjon for norske flyteknikere på sentralt nivå, kan ikke 1987 sett beskrives som et null-oppgjør.

Vi har nå som tidligere slått et slag for mor Norges feberhete økonomi, til tross for nå som tidligere, flyselskapenes gode økonomi. I lojalitetens navn må det understrekes at vi som bransjere relatert forbund (ca.370 medl.) påvirker flyselskapenes økonomi og ikke i nevneverdig grad bedrer eller forværrer Norges økonomi.

EN GOD SOMMER ØNSKES ALLE MEDLEMMER OG LESERE AV INFO.

E.Throndsen

KJÆRE LESER.

Plutselig var tiden inne for et nytt nummer av INFO. Jeg som mente at jeg nettopp var ferdig med det forrige. Ja, ja, det var bare å kanselere andre oppdrag og avtaler og sette igang. Det er nå nest siste dag i min fri-uke og INFO nr.2 er endelig ferdig. Mon tro hvor lenge fruene finner seg i dette?

I siste nummer etterlyste jeg reaksjoner på den nye "imagen". Det har jeg fått, stor begeistring å spore både fra NFO-medlemmer og "helt sikkert ikke" NFO-medlemmer. Det er kjempeartig å se at resultatet av alt arbeidet blir så godt mottatt. Medaljens bakside er å makte å holde standarden på dette nivå.

Medlemmer av INFO-komitèen og andre har gjort en utmerket innsats for at innholdet i INFO skal bli slik at det forhåpentligvis er interessant å lese. Uten stoff kan det ikke bli noe INFO. Erfaringsmessig gir det gode resultater bare de rette personer får et "tupp" i faderullandei. Svikt meg ikke nå, jeg trenger fremdeles all den hjelp jeg kan få!

"Det nye INFO" er adskillig dyrere å trykke enn det gamle og jeg vil informere dere om at INFO-budsjettet for 1987 vil briste som en hardstappa fleskepølse. En slik budsjettsprekk er tung å bære og utveien blir at Sentralstyret bevilger klingende mynt, eller, det kommer kun 3 nr. i 1987.

Til slutt, en stor takk til SAS TRYKKERIET for en suverren innsats før påske, til mandag banker jeg på døren igjen.

Red.

ARBEIDSKRAFTSITUASJONEN I DE NÆRMESTE ÅRA FRAMOVER

Når det i overskriften står arbeidskraftsituasjonen, tenker jeg først og fremst på situasjonen for flyteknikere men har og i tankene situasjonen for mekanikere i sin helhet. Jeg vil ta utgangspunkt i årets sentrale tariffoppgjør hvor vi fikk en protokoll mellom NFO og NAF/FAF angående arbeidskraftsituasjonen og utdanning av flyteknikere.

Refererer overnevnte protokoll i sin helhet:

NFO henviste til den særdeles vanskelige arbeidssituasjonen innen sitt overenskomstområde og risikoen for en alvorlig underkapasitet på autorisert personell i løpet av få år dersom ikke utdannelsen for flyteknologisk arbeidskraft styrkes radikalt.

Arbeidsgivernes representanter erklærte seg enig i at situasjonen er bekymringsfull og det er ønskelig at NFO som landsomfattende yrkesorganisasjon deltar aktivt i råd og utvalg innen sitt område.

Partene konstaterte at det må være et felles ansvar å søke å påvirke myndighetene på disse områder og at man tar sikte på en felles henvendelse til Kirke- og Undervisnings- og Samferdseldepartementet om saken.

F.A.F. tar initiativ til den videre framdrift, eventuelt i samarbeid med øvrige fagforeninger, og innkaller til kontaktmøte i løpet av våren 1987.

SKRIFTA PÅ VEGGEN

Protokollen viser at arbeidsgiverne nå har sett skrifta på veggen. Dette er kanskje å sette det litt på spissen men NFO har i en årrekke nevnt dette med lite folk og pro-

blemer. Ikke minst det at lønnsnivået har sakkett etter slik at en stor del av de som har tatt grunnutdanning på flymekanikerområdet har søkt seg ut i annen industri.

UTDANNELSESSYSTEMETS KAPASITET

På et møte mellom Flyselskaperne Arbeidsgiverforening (FAF), Opplæringsrådet for Flyindustrien og Rådet for Videregående Opplæring (RVO), kom det fram i tallmaterielet at det sivile skolesystemet har følgende kapasitet:

SOGN- 24 elever (uteksamineres ca. 15).

SOLA- 12 elever (+ vedtatt opprettet 12 ekstra).

BODØ- 12 elever (+ mulig 12 ekstra).

BARDUFOSS- mulig oppstart med 12 elever.

Det knytter seg usikkerhet til om de linjer som har hjemmel til å starte opp virkelig vil komme igang. Luftforsvaret vil i framtida bygge på det sivile opplæringssystemet og det antas at opplæringen på Kjevik vil bygges ned og til slutt bli helt nedlagt (grunnutdannelsen).

IKKE TILSTREKKELIG

Det konkluderes med at det vil være et betydelig underskudd på teknisk personell

i 1990-årene dersom ikke utdanningskapasiteten økes radikalt. Det er ikke bare de store flyselskapene som er ute etter kvalifisert arbeidskraft. Det vil bli et stort og udekket behov også i Luftforsvaret samt de mindre charter og taxiflyselskaper.

TILBUD-ETTERSPORSEL

Flyselskapenes Arbeidsgiverforening hadde satt opp en grov oversikt som anga et behov for flymekanikere på ca. 70 pr.år. I tillegg kommer Forsvarets behov på ca. 75 pr. år. Når en sammenligner disse tallene med utdanningskapasiteten, skal en ikke være mye bevandret i talkunsten for å se at dette går ikke sammen.

I dag benytter flyselskapene seg av ufaglært arbeidskraft, omskolering av andre arbeidstagere og av leid arbeidskraft fra utlandet.

SVI I SITT EGET FETT?

NFO har sagt seg enig i en felles henvendelse til myndighetene. Det er jo slik at en umiddelbar reaksjon ville være: Denne utviklingen har vi(NFO) sett lenge. Nå får flyselskapene svi i sitt eget fett.

Det er bare ikke så enkelt. Vi må gjøre vårt til at det kan bli flyteknikere nok til å utføre det arbeide vi er satt til å gjøre. Er vi ikke med på dette, skjønner enhver at før eller siden vil underskudd på autoriserte gå ut over arbeidsmiljø, flysikkerhet osv.

EKSPLOSIV UTVIKLING

Det ser ikke ut til at produksjonen skal gå ned i flyselskapene. Det har vært en jamn stigning i antall flybevegelser og antall fly her i landet. Enkelte vil kanskje kalle utviklingen nesten eksplosiv. Det medfører jo som

kjent mer vedlikehold på flyene. Vi må ta disse problemene svært alvorlig.

HØYERE LØNNSNIVÅ

En måte å skaffe nok kvalifisert arbeidskraft på er å legge lønnsnivået slik at det vil være mer attraktivt å arbeide som flytekniker enn hvor som helst ellers i industrien. Alle vet at det er svært mange som har en flyteknisk grunnutdannelse, ja sogar flytekniske sertifikater og som ikke er i sivil luftfartsarbeid. Det må være et tankekors dette. Hvorfor går disse menneskene over i annen industri? Er den norske industrien så mye mer konkurransedyktig?

KONKURANSE?

I Norge er det ikke mye konkurranse flyselskapene imellom når det gjelder priser. Det enkelte selskap har mer eller mindre monopol på de enkelte rutestrekninger, så hvem de konkurrerer med her er ikke godt å svare på.

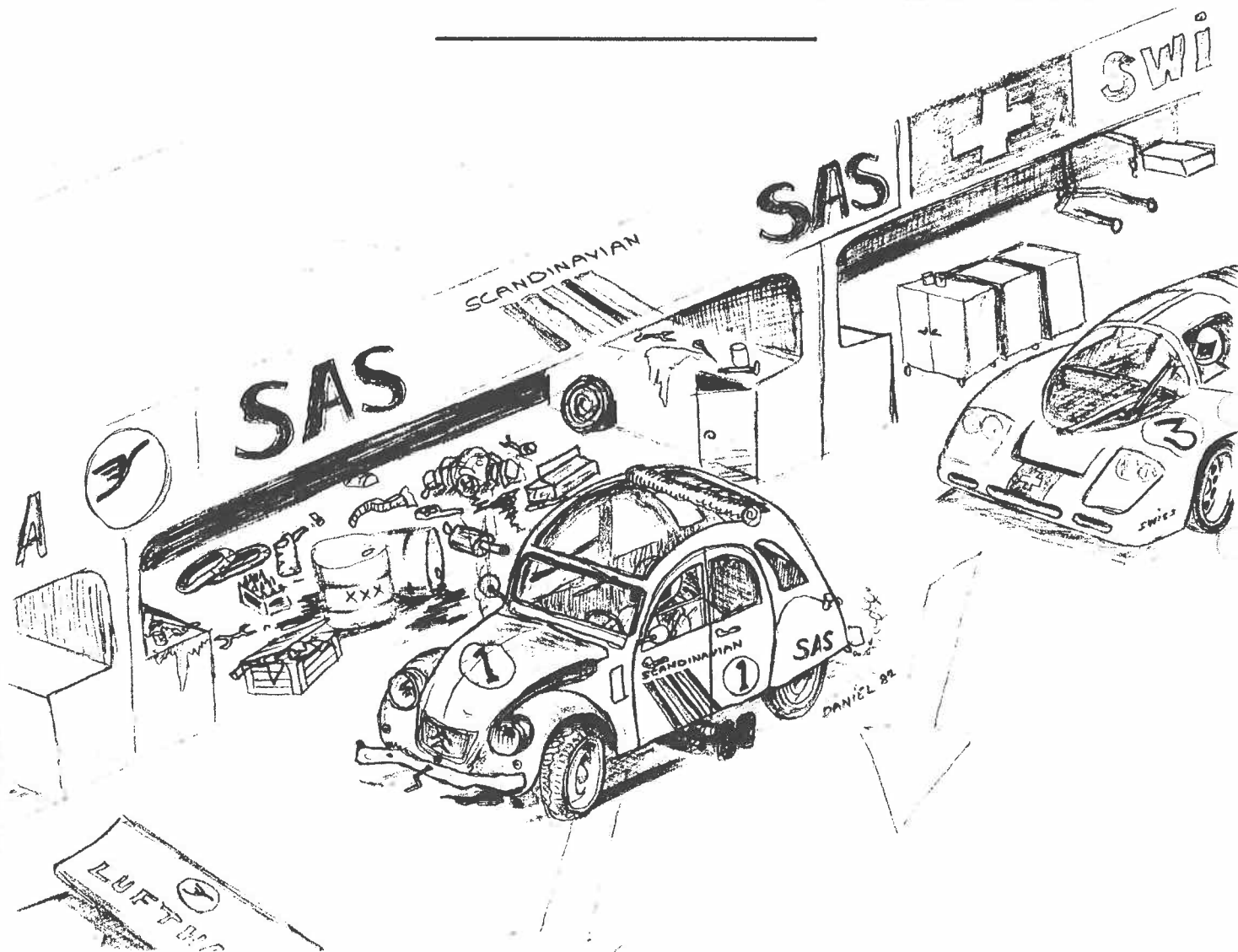
Det har vært forholdsvis stabile tilstander selskapene imellom når det gjelder flyteknikere. Lønningene har heller ikke differert vesentlig, arbeidsmiljø og andre forhold har vært ganske ens selskapene imellom. Folk har ikke hoppet fra det ene til det andre for små kronebeløp og dette har vært positivt.

BORT MED SKYLAPPENE

Skal man kjøpe seg kvalifisert arbeidskraft utenfra, må det nok andre tall på bordet enn det vi opplever i dagens situasjon. Lønnsnivået for den autoriserte flytekniker ligger på et kunstig lavt nivå. Det er en realitet flyselskapene må holde seg til i åra framover. Det er en situasjon NFO må holde seg til i sentrale og lokale oppgjør.

Rolf Dybwad.





SAS har utgitt en hendig trykksak på ca. 320 sider med tittel KVALITETSBOKEN.

Om flyteknisk kvalitet står følgende å lese:

"Alle vet i grove trekk hva flyteknisk kvalitet er. Fly og annet teknisk utstyr skal fungere når det brukes. Det skal være en økonomisk balanse mellom utgifter til vedlikehold og utgifter til innkjøp av nytt utstyr."

Forøvrig er flyteknisk sikkerhet, vedlikehold og ettersyn tilgodesett med nesten en hel side! På vegne av oss innen teknisk vil jeg bare si; Gratulerer SAS -dere har klart det igjen.

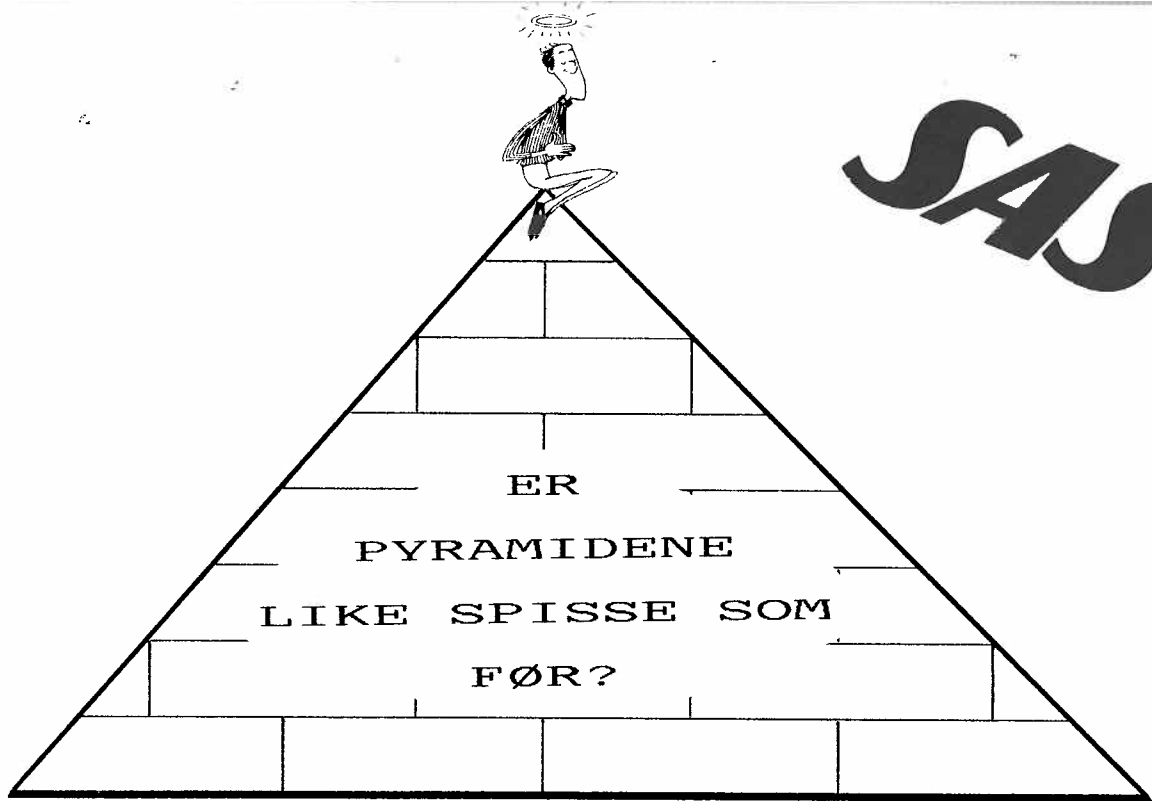
På side 104 om ramphandling kan følgende sammenligning oppleves:

"I Formel 1-depotet: Servicefolk svermer rundt bilen, alle vet oppgavene sine, alt skjer lynraskt....Og så ruller bilen ut igjen, på jakt etter konkurrentene."

Er det noen som kjenner seg igjen? En kollega innen bransjen synes å ha et mer objektivt syn på dette, nemlig:

"Hvordan skal man vinne Le Mans med en gammel Citroën?"

Hilsen frustrert flyteknisk depotarbeider



LOKALER FRA 50-ÅRENE

På BDU har vi kontorer, oppholdsrom, verksted e.t.c. som ble satt opp da SAS begynte å fly her for vel 30 år siden. Det skal ikke store fantasien til for å skjønne at vi virkelig trenger et tidsmessig driftsbygg.

HANGAR TIL SALGS

Da A/S Lufttransport flyttet fra BDU for knapt to år siden engasjerte vi oss sterkt her på BDU for å få SAS til å kjøpe hangaren som da var til salgs. Dette var en ny og moderne hangar med mer plass enn vi noen gang kan drømme om å få her. Vi kunne til og med leie ut kontorlokaler for dermed å få ned husleien. Men nei, nei og atter nei fra SAS.

Da vår nyansatte Stasjonsingeniør så forholdene og engasjerte seg i saken ble det "bevegelse" i SAS. Denne "bevegelsen" var desverre i slow-motion og hangaren ble solgt rett foran nesen på oss. Prisen var 3,9 millioner kroner, en latterlig pris i forhold til bygget.

PROSJEKTERT NYBYGG NÅ!

Nå skal vi endelig få nybygg, GARASJE hovedsaklig men også

oppholdsrom, verksted, vaskehall e.t.c. Prosjektert byggekostnad er 5.4 millioner kroner.

MYE PENGER

Selv om denne summen kan bli redusert ved anbud kommer vi dårligere og dyrere ut enn om hangaren var blitt kjøpt. Vi kommer ikke inn i nybygget i vinter og må sette opp en temporær plasthall, ca. sum kr. 100.000,-, for leie av hallen.

Det er store summer sett fra en liten stasjons side som kunne spares i SAS om vi selv fikk full styring med stasjonene. Hvis slike merurgifter også påføres andre stasjoner blir det i det lange løp enorme summer som påføres SAS helt unødvendig.

EKSPERTER

Sitter det eksperter på økonomi og avgjør hvordan en stasjon skal handle sine problemer og så viser det seg i praksis at vi selv er mye mer kompetente til oppgaven. Svaret er jeg ikke sikker på men jeg har en svak anelse om hva som gagnar SAS best.

Arild Sørås.



NFO's utdannelseskommité - TU-komiteen - har jevnlig kontakt med luftfartsmyndighetene (Avdelingen for Luftfartsinspeksjonen) for å diskutere felles problemer, orientere den annen part om nye saker m.v. Til TU-møte i mai var LV invitert og fra dette møtet kan kanskje en del saker være av almen interesse:

Medisinske krav for flyteknikere.

Denne saken har ligget lenge, bl.a. på grunn av mannskapsmangel i LV men de opprinnelige krav foreslått av Oppføringsrådet er blitt noe nedjustert av legenemda og LV vurderer nå om hele pakken skal sendes ut til remissbehandling eller om enda en utredning må til før endelig vedtak fattes.

Flysikkerhet vs lang arb.tid.

Denne saken er nå avsluttet, uten at vi fra LV har fått presise og definitive svar på alle våre enkeltspørsmål. Hovedsynspunktet synes å være at det må være den enkelte sertifikatnehavers- og den godkjente organisasjon(arbeidsgivers) ansvar å påse at sikkerheten ikke settes i fare. Saken har imidlertid vært drøftet i STK's A-utvalg og man er der enig om at de skandinaviske lands respektive arbeidsmiljølovbestemmelser er tilfredstillende fra et sikkerhetssynspunkt.

Bruk av pensjonister til A/Release og M/Release.

LV var ikke orientert om denne problemstilling og mente at skulle dette bli aktuelt, måtte LV behandle dette på vanlig måte. Bl.a. måtte den pensjonerte flyteknikers tilhørighet til den godkjente organisasjon (verksted) vurderes nøye.

Det nye MEL-systemet.

LV gav her en bred orientering om bakgrunnen for de nye bestemmelser og fra myndighetenes side forutsatte man at

den enkelte arbeidsgiver gav sine berørte ansatte nødvendig innføring i de nye bestemmelsene, log-føring etc. I denne forbindelse ble det nevnt at relevante AIC og BSL dokumenter måtte være tilgjengelige for sertifikatnehaverne på deres faste arbeidsplass!

Opprettelse av s k ICAO-skole.

LV har nå fått fagplaner i de ni flyfag til gjennomsyn. Uten anledning til en nærmere gjennomgang, synes det allerede klart at flytekniker utdannelsen må gis som en tilleggsutdanning og da helst i offentlig regi. En rekke spørsmål om hvilken oppdeling VK I og VK II vil få med hensyn til ICAO Type II sertifikater må avklares og LV fant det naturlig at vår organisasjon ville delta i en slik prosess.

Typegransking av nye flytyper på skandinavisk register.

TU ble orientert om denne prosess og her kom det bl.a. frem at norsk LV er blitt overlatt ansvaret for typesertifikat av MD-87. Vi fremla endel problemstillinger vedr. påbygging av DC-9-80 serien til MD-87 nivå og LV merket seg våre anførsler. Dessuten er det LV's forutsetning at selskapene gir all nødvendig ekstra/tilleggsutdanning bl.a. ved innføring av nye systemer, ref. innføring av AERA NAV på DC-9 i SAS.

Neste møte med Luftfartsinspeksjonen vil finne sted i løpet av oktober/november.

S.Hansen.

NYTT FRA

BRAATHEN SAFE

En liten rapport fra oss her på sør-Vestlandet er kanskje på sin plass igjen.

FLYPARKEN

For oss har overgangen til en såkalt enhetsflåte av B737-200 vært det sentrale punkt over en lengre periode. Dette er nå ferdig frem til neste generasjons fly som kommer i 1989.

Våre F-28 fly forsvant i løpet av vinteren. To gikk i løpet av høsten til UNI FLY i Roma og de to siste gikk til Quebecair i Canada. To av våre aut. flyteknikere fikk seg derfor et opphold på et par måneder over der.

Etter sigende skal vår B767 etter Brasiloppholdet gå et par måneder hos Britannia før videre leasing skjer til en plass i Østen. Om vi noen gang får se den igjen vites ikke her og nå.

KURS

Av annet nytt, så slites det med å få til et brukbart brush up kurs. Selskapet v/tekn.avd har iallefall funnet ut at det må gjøres noe med hele kurssystemet. Det håper også NFO og setter sin lit til vår representant i utvalget som skal nedsettes snarest. De første nye B737 kommer alt i begynnelsen av våren -89, så kursbehov må planlegges, samt hvordan skal vi få prioritert brush-up kurs etc. på eksisterende flåte. I tillegg har vi Busy Bee med F-27 i flere utgaver og med F-50 på trappene. Det skal bli interessant å se hva det blir til.

ARBEIDSTIDSFORKORTELSEN

Gjennomføringen av denne har skjedd gradvis og er nå gjennomført for alle stasjoner utenom FBU. Her er håpet at innen 1.okt. skal også dette være gjennomført.

NOK OVERTID

At arbeidsmengden er økende mens arbeidsstokken er omtrent den samme gir i seg selv et økende arbeidspress. Dette medfører jo at overtid er det nok av. Innleieproblematikken er ikke lenger noe problem. Hittil i år har det bare vært innleid for en uke.

LOKALE FORHANDLINGER

Lokale forhandlinger om lønn har det blitt tid til. Resultatet er en helt annen sak. Her har selskapetets ledelse lagt seg helt og fullt på regjeringens linje. Moderasjon for enhver pris. Forhandlingsutvalget har funnet ut at medlemmene får avgjøre saken og legger frem et ikke anbefalt forslag. Så tiden får vise hva det blir til.

FLYSHOW

Vi hadde forresten et sprakende flyshow her den 29.-30. mai, under meget bra værforhold. Det var utrolig å se hva disse dristige menn i disse farlige fly fikk seg til å gjøre. I alt et praktfullt arrangement.

J.K.L.

RED.ANM.: Avstemningen over det ikke anbefalte forslag etter lokale forhandlinger i Braathen Safe, resulterte i at forslaget ble nedstemt. Nye forhandlinger må derfor gjennomføres.



Historisk gjestevisitt hos FRED OLSEN

For en utenforstående er man fristet til å tro man har havnet på teknisk museum, lar man blikket fare over hangargulvet her om dagen. Representert med blant annet Convair Metropolitan, en skinnende blank "Dak" og en noe maltraktert "Harward" kunne en ha vondt for å tro noe annet. Så er ikke tilfelle. Det går heller på å ha omsorg for de gamle og det er i og for seg en god tanke.

CONVAIR 440.

Fred Olsen står teknisk ansvarlig for Metropolitan klubbens Convair 440 og det innebærer at den et par ganger i året må inn for kontroll og sertifisering. Da blir den stelt godt med. Motorer, skrog og vinger blir nøye ettersett og kontrollert. Funksjonsprøving av de forskjellige systemer blir bestandig utført. Korrosjon er man stadig på vakt mot når det gjelder gamle fly, selv om Convair'n ikke er kjent for å ha de største problemene på dette felt. Likevel blir alle kabler og hulrom grundig behandlet med rusthindrende midler. Radio og instrumentering får seg en ny sjekk og etter en rask tur i rusegropa er den igjen klar for en ny runde. Flyet har i år vært representert ved Linjeflygs jubileum på Bromma og blir nok også å treffe ved senere anlednings flystevner her til lands.

DAKOTA

Når det gjelder Dakotaens visitt, skyldes det en forespørsel fra en veteranklubb, om vi var i stand til å ta en 125timer med sertifisering.

Med personell med lang erfaring og fortsatt innehavere av sertifikat på typen, var det bare å klemme i vei. Flyet bar preg av å være i god teknisk stand, tross sine mange år i tjeneste. Dens forrige eiere var det finske flyvåpen og finnene er flinke til å ta vare på redskapen.

Dette flyet går inn under en helt spesiell kategori flymaskiner. En såkalt eksper-



Metropolitan-klubbens Convair 440.

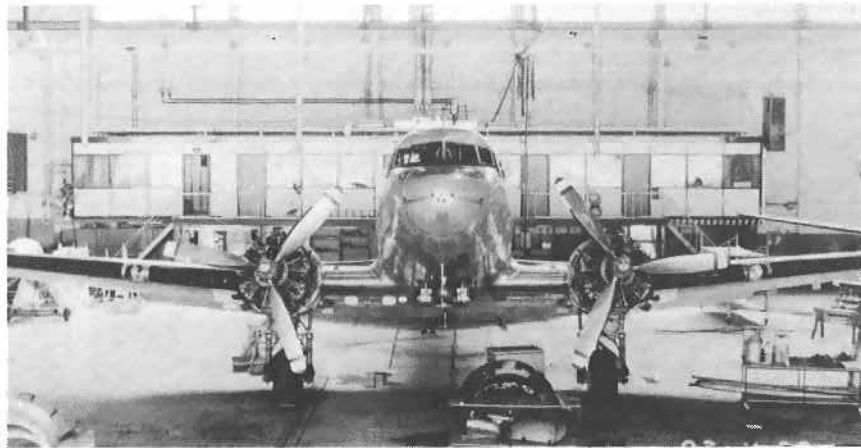
imentklasse som da er underlagt visse restriksjoner hva flyvning angår. F.eks. kan det bare foretas VFR flyvning og all form for aktivitet må skje innenlands. Flyet er en 1942 modell med registrering LN-WND, er utstyrt med to Pratt&Whitney R-1830 på hver 1200 HK og Hamilton Standard propellere. Dette gir marsjfart på på rundt 150 knots. Flyet kan ta atten passasjerer pluss besetning. I tillegg til sin opprinnelige instrumentering som forøvrig er original og i dagens sammenheng et tilbakelagt kapittel, har den inninstallert en bærbar kommunikasjonsradio som er minstekravet for VFR forhold. Med dukklede ror og spritavising for prop. og vinduer, var den et morsomt innslag i vår travle hverdag.

HARWARD

Den siste representanten for dette noe uvanlige besøk var en virkelig godbit. En to-setters trainer med betegnelsen T-6G og tilnavnet Harward. Bygget av den amerikanske flyfabrikken North American i

Ohio under den annen verdenskrig og benyttet til oppløring.

De tekniske data for denne vetranen, som er et medlem av de eksklusive Warbirds of Norway, er følgende: Pratt & Whitney R-1340 enradet stjernemotor på 600 HK. Propeller er Hamilton Standard som gir en marsjfart på ca. 175 knots.



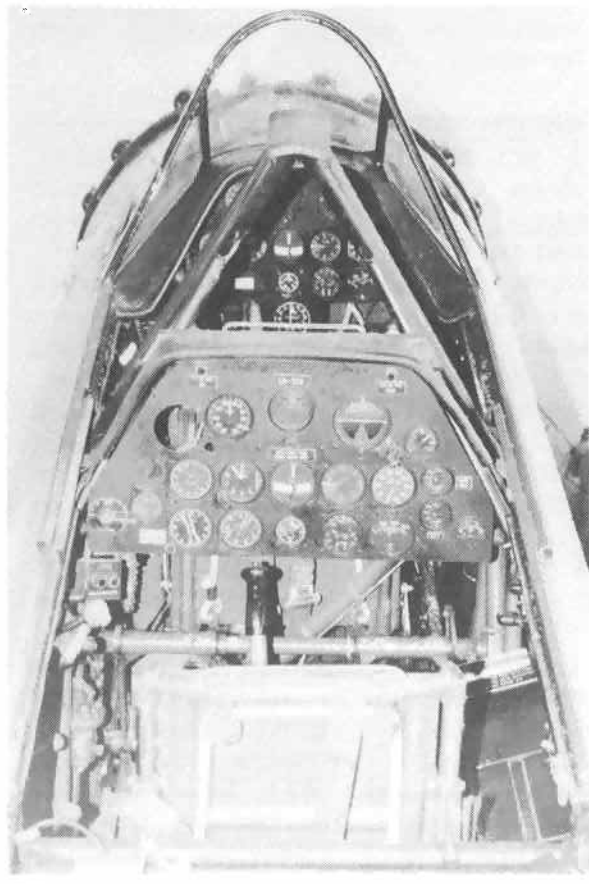
DC-3 Dakota

RUNDKAST

Desverre for denne flotte maskinen og dens eiere, hadde den en gang i vinter et ufrivillig rundkast på bakken, som gjorde den en smule skadet på kropp og sjel. Heldigvis for flygerens del gikk det stort sett bra, bortsett fra de problemer som oppsto da brannmannskapet valgte å skumlegge rundt flyet. Etter at flyet igjen var kommet seg på hjulene, ble omfanget av skadene vurdert ikke større enn at de lot seg reparere. FOF ble kontaktet og med en av våre kontrollører som ansvarlig, ble det utarbeidet en skaderapport som ble oversendt forsikringsselskapet.



Blandet drops i Fred Olsen hangaren. T-6G Harvard, Aerocomander 680, Dakota.



Harvard, cockpit

Det ble gitt grønt lys for å sette arbeidet i gang. Diverse deler var ødelagt og ny halefinne og sideror måtte bestilles fra statene. Det samme gjaldt canopy og propeller som naturlig nok hadde fått hard medfart. De resterende strukturskader ble profesjonelt tatt hånd om av våre platearbeidere. Etter noen ukers arbeidsinnsats var resultatet upåklagelig. Harvarden var god som ny og kunne igjen trilles ut av hangaren klar til ny dyst og til glede og hell for eierne.

Fred Olsen teknisk avd. takker for besøket, som for den yngre og eldre garde teknikere, både har vært hyggelig og interessant. Vi ønsker de tre representantene for den gammeldagse stil fortsatt lykke til videre.

S.M.

FLYSTEVNE PÅ SOLA 29. MAI

Det er lenge mellom hver gang det avholdes flystevner her i landet. Desto mer hyggelig er det hver gang det arrangeres.

KREMEN AV VETERANFLY

I forbindelse med feiringen av Sola Lufthavns 50-års jubileum og 75-års dagen for den første norske militærflyging, hadde man virkelig slått på stortromma og samlet det meste av kremen som finnes av veteranfly i Europa.

Stevnet åpnet med at en JU 52, restaurert og malt i Lufthansa farger, satte sine hjul på rullebanen nøyaktig 50 år etter at den samme flytypen åpnet lufthavnen i 1937.

Siden gikk det slag i slag med Spitfire, P-40 Kittyhawk, Harvard, Mosquito, Mustang m.m. Mye gromlåt som i dag er skjelden musikk for øret.

RED ARROWS

Brummende stempelmotorer ble etterfulgt av hvinene F-18 Hornet, F-16, og Saab JA-37 Viggen. Vanskelig å si hvem som imponerte mest men jeg



holder en knapp på F-18. Stevnets høydepunkt var selvfølgelig snittflyoppvisningen til The Red Arrows, imponerende presisjon og et vakkert syn for øyet.

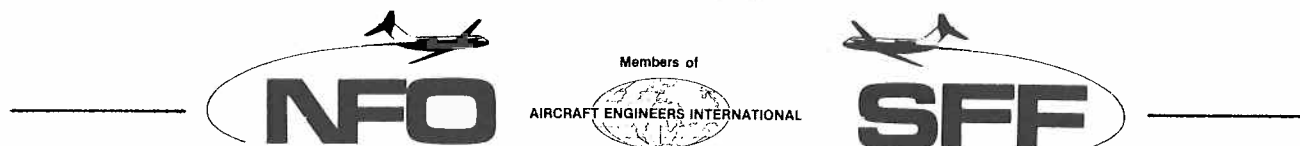
BRA AV SAS

Ellers må jeg si at SAS profilerte seg meget godt under dette stevnet, med bl.a. den desidert flotteste standen. Meget populært var det også med både Dakota Fridjof Viking malt i gammel SAS dekor og en DC9-41 på statisk utstilling. Nieren ble forøvrig brukt til å frakte SAS ansatte pluss hele SAS Janitsjarorkester nedover. Både cockpit og cabin crew besto stort sett av orkesterets medlemmer, som stilte opp gratis på sin fritid for denne flighten. Flott gjort. Etter skandalen med flystevnet på Gardermoen hvor SAS glimret med sitt fravær, tok vi virkelig igjen denne gangen. All ære og ros til aera SVG og Trygve Gjertsen for flott innsats.

K.G.



ÅRLIG KONTAKTMØTE MELLOM



Møtet ble holdt i Stockholm den 22. april og åpnet med at Erik Throndsen orienterte om NFO's tariffoppgjør og de påfølgende protokoller. Han forklarte også i grove trekk NFO's organisasjonsoppbygning. S.Hansen holdt så et innlegg hvor han redegjorde for AEI's arbeide m.h.t. ICAO anex.1.

Throndsen informerte om NFO's planer vedr. et skandinavisk flyteknikerseminar i Oslo, tenkt holdt i løpet av 1988. Danskene har vist interesse og SFF var også positive til dette. Det har ikke lyktes å knytte kontakt med islandske og finske flyteknikere. SFF skal derfor søke kontakt med finnene og NFO med sagafolket.

Søren Hammer fra SFF fortalte om underkapasiteten på flyteknikere i Sverige generelt og lønnsforhøyelsen dette medførte i SAS. Det ble også opplyst at de "skyhøye" lønninger i Transwede er et resultat av overtid og har ingen

ting med réel grunnlønn å gjøre. Grunnlønnen i Transwede ligger på omtrent det samme som andre svenske selskaper.

Videre hevdet S.Hammer at medlemsutviklingen i SFF for tiden er meget gusntig, 410 medlemmer pr. 22/4-87. Et problem er at SFF-medlemmer som søker andre stillinger "helst bør melde seg inn i transport". Denne grove tackling fra Transport medfører at de eldre flyteknikere er betenkte vedr. medlemskap i SFF da de tror Transport kan hindre deres karriere. Man kan altså registrere urent spill på den andre siden av kjølen. Til slutt orienterte S.Hammer om en del saker SFF for tiden er opptatt av.

Tilstede fra SFF: S.Hammer, R.Farfara, K.G.Holm, S.Kindstedt, L.Samuelsson, O.Sykiäinen.

Tilstede fra NFO: E.Throndsen, S.Hansen, B.Starholm.

B.Starholm

STUDIEUTVALGET

NFO studietvalg skulle avholdt styremøte i mai mnd. men dette ble utsatt p.g.a. stort arbeidspress på formannen i hans ordinære jobb. Nytt møte kan forhåpentligvis holdes før ferien.

FAGLIG KURS I HAU

SU-utvalget håper likevel at det kan avholdes et faglig kurs i sept./okt. d.å. Valg av kurssted er ennå ikke utført. De 2 siste årene har kursene vært avholdt i Hauge-sund på Park Hotel og vi har så langt vært fornøyd med forholdene. Kursene har gått over 3 dager med fremmøte på onsdag ettermiddag og avslutning på søndag formiddag. Det har vært lange og harde

dager men tid til sosialt samvær ved middag og senere har gjort det hele vellykket. Emnevalg har vært arbeidsrett, NFO's historie/oppbygging og tariffavtale-forhold. Årets kurs vil inneholde det samme.

TA KONTAKT

Dersom noen skulle finne dette interessant, er det bare å ta kontakt med sitt lokale NFO avdelingsstyre for nærmere info. Husk at NFO som forening trenger nye krefter for å ta opp nye og interessante oppgaver i fremtiden og for å avløse de som har stått i fremste linje gjennom flere år.

SU-utvalgets formann

INFO KRYSSORD

AV MAGNE GULDSTEIN

The crossword puzzle grid contains the following words and clues:

- Across:**
 - 1. LANDS DEL
 - 2. HALV TØMME
 - 3. ATENGIR
 - 4. SIES
 - 5. FØRST MANN
 - 6. FLERE ORD (FOR) FOR-TUMLET LITROP
 - 7. HUVED STAD
 - 8. FEIL SUP
 - 9. UPTE FLY-REG. BY. PRON.
 - 10. HIST RERI ODE FOR-LIKES HAD-LÆS
 - 11. FUGL FORF.
 - 12. JENTE NAVN. STA-TER. GR. BOKST
 - 13. SYKDOM LELL
 - 14. KNIV
- Down:**
 - 1. KANTON
 - 2. TOK
 - 3. ADV. (OMV)
 - 4. PROFET
 - 5. BE-VEKST STAR BEKR.
 - 6. ART-ISTER BELØNNING
 - 7. MED SIN IDR. LAG
 - 8. KLOKKE FLOKK
 - 9. STED. H. MACK AYTA
 - 10. FYLKE FISKER
 - 11. KJERT LER FETT
 - 12. SYKDOM LELL
 - 13. KAKSE NOK-TERN PRON PREP
 - 14. KOMP
 - 15. KUNN.
 - 16. PREP
 - 17. KUNGE SYSTER
 - 18. FLY-SÆLSK. ROMERK.
 - 19. PLAN-TE
 - 20. SETTE REK. SLAG STED
 - 21. MOTST BEVEG. MÅT. OMV.
 - 22. TRE-SORT
 - 23. SNOR VEKST
 - 24. FLY
 - 25. VERDI VOKALUR
 - 26. FLUBOR MANER MENE RAL
 - 27. BIL-MERKE VED FRED STAD
 - 28. VEDER BUK
 - 29. SAN NERT
 - 30. VINDU LØY-VE
 - 31. FLY TYPE
 - 32. HER BLEKT
 - 33. FORK FIS-KOR
 - 34. STOFF NAT-RUMM
 - 35. BILLED STØTE
 - 36. FINT ØR
 - 37. ELV
 - 38. SLET TER GALL HATT
 - 39. TANTAL EIK (ENG.)
 - 40. FUGL ER
 - 41. LOPER (NAVN)

Noe å skjerpe hjernen på i sommervarmen, som aldri kommer. Ta med INFO på ferien og løs kryssord, det blir bare regn likevel. Siden du ikke vil klippe i bladet kan du ta en kopi og sende løsningen til red. innen 1. september, adresse:

NFO

INFO-RED.

Postboks 60

1330 Oslo Lufthavn

1. premie: 3 pengelodd.

2. premie: 2 pengelodd

3. premie: 1 pengelodd

NAVN: ADRESSE:

POSTNR:

SAS

DELTA ALFA TANGO RETURN TO BASE



De fleste innen flymiljøet i Norge tør være kjent med hva som hendte med DC-9 SE-DAT på Værnes 23.februar 1987. For å gi et kort resymé ble spoiler/speed-brake panelene utfeltt ved en feiltagelse på "final approach" før flyet hadde hjulene på runwayen med en katastrofal gjennomsynkning til følge. Konklusjon: Pilot-feil.

HELSEN I BEHOLD

Jeg snakket med de fleste i SAS som hadde ledet arbeidet på -DAT og var selv deltager i Aircraft Recovery Team og vil derfor i innledningen si at ikke en eneste hadde noen overdreven kritikk å gi til mannskapet som fløy -DAT for siste gang. Alle kan feile, ingen liv gikk tapt og vi var enige om at det stod respekt av at flyets kaptein umiddelbart hadde lagt de objektive momenter frem.

For min del ønsker jeg at fartøysjefen, på linje med passasjerene kommer fra det hele med helsen i behold.

SHIPMENT TIL FBU

Så over til det praktiske arbeidet med -DAT. Einar Nylenna og undertegnende ble forespurt av R.Christiansen OS LTS, Aircraft Recovery Team-leader DC-9, om vi ville være med til TRD for å klargjøre -DAT for shipment til FBU. Vi ble med og reiste sammen med flere andre til Værnes om morgenen den 19. mai.

Delegasjonen ble mottatt av Kåre Skovli fra overhalingsdokka DC-9 i Oslo, som hadde ledet arbeidet helt siden dagen etter flyet havarerte. Han tok oss med til hangar 6 på Værnes som hadde tjent som -DAT's husly den siste

tiden. Hangaren var helt ny, lys og fin med kran i taket og det hele.

TIL ARBEID

Vel, flyet stod der ribbet for høyde/sideror, horisontal stab (fraktet i cabinen), flaps, seter og motorer. Alle typemerkede komponenter, computere, black-boxes og gyroer stod utmontert i en hylle og på forespørsel fra Skovli gikk Nylenna og jeg i gang med å pakke disse for biltransport til Oslo. De andre i teamet så på løfteutstyr og gjorde flyet klart for sjøturen til FBU, ved å tape på de siste lag med plast for å beskytte mot sjøsprøyt.

Det gikk et billass til Oslo denne dagen med flydeler, motordollyer etc. og resten av de typemerkede komponentene ble ikke sendt før flyet var på vei til FBU. At ikke disse deler som er daglig mangelvare på FBU, på et mye tidligere tidspunkt ble fraktet til verksted er det eneste negative vi fra teknikersiden på TS vil bemerke. Uansett om flyet ville bli tatt i bruk eller ikke, måtte mange av delene til kontroll uansett.

Arbeidsøkten sluttet kl.1800, med avreise til Stjørdal Hotel, tredjerangs overnatting til neste dag.

FAIL SAFE

Kvelden ble sosialt tilbrakt på Spinneriet i Stjørdal over noen pizza og øl. Rolf Christiansen ankom TRD i løpet av måltidet og man kunne føle en viss spenning over hva som skulle skje neste natt fra klokken 23.30 og utover. Man diskuterte livlig rundt bordet og alle var enige om at nier'n, den tålte jammen en støyt.

For min del vil jeg si at etter å ha sett på skadene, særlig forsterkningene fra begge de fremre motorfester på begge sider og inn mot toalettene, så hadde man her et praktisk bevis på "fail-

safe" teorien, som går ut på å fordele belastningen på flere komponenter. De øvre stålbrakettene på hver side hadde klippet samtlige "fasteners", revet store diagonale revner i hudplatene og var så lenge motorene hang på, ca. 45 grader ute av stilling. Dette var grunnen til at motor og pylons "hang". Det var også betydelige skader på nedre del av bakre trykkskott rett bak APU.

Alt i alt, hadde det ikke vært noe teknisk problem å reparere -DAT men prisen og mulige problemer senere (ref. JAL 747) samt forholdet til publikum, gjorde at reparasjon ble forkastet.

TAUET TIL RAMP

Neste dag startet etter frokost kl.0700 og gikk med til klargjøring av hangar, fly, utstyr og deler. Stasjons-tekniker Jens Gjære kom opp og slo av en prat. Det var han som tok i mot -DAT den 23. februar og han skulle også assistere under resten av operasjonen som kjentmann.

Han fortalte at etter landing så hadde han møtt flyet som da sto på run-wayen og oppfattet raskt at dette ikke var noen vanlig hard landing. Han var ikke sikker på i hvilken grad flyet var alvorlig skadet og fikk tauet det til ramp. Pax ble tatt i land og -DAT sealet til myndighetenes representanter ankom.

TEKNIKERENS ROLLE?

Gjære sier til INFO at det rådet full forvirring umiddelbart etter hendelsen vedrørende informasjoner til de reisende og han for sin del holdt seg borte fra dette, med den begrunnelse at han ikke har mottatt noen som helst form for opplæring eller informasjoner med hensyn til slike situasjoner. Hvor går grensene for hvordan en tekniker skal forholde seg når det gjelder incidents, accidents, crash? Skal man være helt avhengig av flyets mannskap som i slike situasjoner



Over: Snart ut av hangaren på Værnes.
Til venstre: E. Nylenna pakker deler før transport til Oslo.

naturlig nok kan være noe ute av balanse? Men, Gjære tok det som en erfaren SAS-tekniker; ikke et vondt ord fra hans munn.

ROS TIL FORSVARET

Mens vi arbeidet i hangaren kunne vi ikke unngå å tenke på hvilket apparat Kåre Skovli hadde hatt igang. Uten hans innsats og lokalkunnskap ville nok ikke alt glidd så velsmurt som det gjorde. Han kunne blant annet ikke få fullrost forsvaret for den enestående vilje til samarbeide og hjelp. Som han sa: Absolutt alle dører har stått "vid åpne". Selv om jeg noen ganger har forbannet det militære engasjement på FBU, grunnet lack of hangar, så var det i dette tilfelle etter alt å dømme en fordel.

REISEN BEGYNNER

Etter siste ankomst på Værnes ca. kl. 2330 var plassen "vår" og vi mottok de siste instruksjoner foran -DAT av Rolf Christiansen i nærvær av daghavende offiser og Seatrans. En repetisjon av tidligere briefing.

På sin vei nedover til enden av aktuelle run-way var traktoren bemannet med Gjære som kjørte, R. Christiansen som passasjer og Nylenna og undertegnede klar med bremseklosser, vi tauet jo uten hydraultrykk. Ute i bassenget så

vi lekteren som skulle løfte -DAT sige mot land, timingen var bra. Vi stanset et stykke fra enden og ventet til lekteren hadde lagt bi, til tross for dens omfang, stakk den visst ikke mer enn et par meter dypt. Så skjedde det noe som fikk noen og enhver til å holde pusten; lekteren gikk på grunn to ganger før den la seg pent til rette.

"TAKE OFF"

Flyet ble bragt i posisjon under ledelse av Tore Rasmussen OSLTF, som var i radiokontakt med kranføreren. Utstyret var planlagt i detalj på forhånd, slik at monteringen av løfteanordningen gikk meget greit.

Ca. kl. 0130 ble -DAT heiset opp av kranen fra Ulstein og forlot bakken praktisk talt med alle understellene samtidig. Løfteutstyret og balansering samt montering hadde vært perfekt. Rolf Christiansen fikk mange gratulasjoner. Kåre Skovli så -DAT bli svingt vekk fra run-wayen og jeg tror ikke at han gråt, heller tvert i mot.

ALT ETTER PLANEN

Vi var alle sammen meget tilfreds med måten løftet ble utført på, senere ville vi bli direkte imponert over kranføreren. Gissur Viking forlot rullebanen på sin maritime ferd til frakteskipet Transvåg som lå ved Stjørdal kai.



Øverst: -DAT på final, denne gangen uten spoilers.

Midten venstre: "Løftevugge" under vingene.

Midten høyre: B.Bøe og O.Küenholdt i sving.

Til høyre: Siste blick på babyen før partering.



Alle spiste litt mens -DAT hang i "stroppen" og var klare når flyet uten en skramme og med stor presisjon ble låret mot sine jekker og vogger. Ba vi om å flyet "litt" opp, så fikk vi det. Ba vi om å få flyet "litt" frem, så fikk vi det. Jo, mannskap på lekter og båt har sin store del av æren for at alt gikk etter planen. Vektmessig var vel disse gutta vant til helt andre størrelser. Max. vekt for kranen er 500 tonn og -DAT med sine knappe 26 tonn blir vel som en kork...men likevel.

GJENNOMSLAGSDRAM

Kl. 0530, on time, var -DAT tjoret og Rolf Christiansen permiterte oss med 1 liter Ballantines, som en slags "gjennomslagsdram", noe som visstnok anleggsbransjen benytter seg av. Alle var slitne og ingen protesterte mot denne fornøyelige idè.

Med planlagt avreise kl. 0700 fredag morgen for "Transvåg", inntok vi hotellrom 624 på Rica, hvor Skovli hadde utsikt til havnen. Med godt selskap fra vår venn Ballantine skålet vi da skipet bakket ut Stjør-dal havn kl. 0655 og var enige om at morgensolen som strålte over ekvipasjen også hadde preget hele løfteoperasjonen i Trøndelag.

Vi gikk etter hvert for å få oss en hvil og de fleste hadde også takket ja til å ta i mot -DAT på FBU 24. mai. Noen i teamet var med båten hele tiden men undertegnende kunne ikke delta i Oslo grunnet mannskapssituasjonen ved skiftet.

Alle var enige om at denne nyvunnede erfaring ønsket vi aldri å benytte.....

Erik Throndsen
Insp. skift 2.

TOUCH DOWN

Redaktøren avløste E.T. som INFO's utsendte/medl. av recoveryteam da -DAT ankom FBU

søndag 24. mai. Etter overstående fyldige beskrivelse av -DAT's reise så langt, vil jeg ikke gjenta detaljer.

"Transvåg" ankom Oslo søndag kveld. Det var ingen aktivitet før nærmere kl. 2400 fordi siste fly landet kl. 2430 og banen var klar. "Oslokrana" løftet -DAT fra båten og satte kursen mot runway 06. Det var et snodig syn så lenge det varte. Dessverre var avstanden for lang og lyset for dårlig til å få noe brukbart bilde av akkurat denne sekvensen.

En sliten Gissur ble pent og pyntelig låret ned på FBU-land og tauetraktor umiddelbart koblet til. Løfteanordningen ble frigjort og flyet tauet og parkert foran hangar 2. Perfekt gjennomført, jeg har mistanke om at det skyldes briljant planlegging. Virkelig imponerende.

NOSTALGI

Man kan nesten ikke unngå å gjøre seg visse refleksjoner når man er med på en slik operasjon. Mange, mange personlige arbeidstimer er nedlagt på dette flyindivid. Vi steller jo med disse flyene som om de var babyer. Vel, vi gjorde, inntil personellmangel, delemangel og tidsmangel ble fast post på dagsorden.

Babyen, som er klinisk død, skal nå parteres og brukbare organer transplanteres inn i friske flykropper. Skallet selges til høystbydende. Disse følelser registrerte jeg også hos andre personellgrupper. En tidligere red-cap, som bivånet seansen fortalte tydelig preget av stundens alvor, en artig historie fra den gangen Gissur var ung og brunstig.

Gudskjelov at det ikke var en av mine kjære Friendshipper som hang i stroppen, i så fall ville sinnsstemningen for mitt vedkommende vært ennu mer nedtrykkende.

B. Starholm

REFLEKSJONER FRA EN SYKESENG

Det er mye rart som kan hende her i verden. Det var et nydelig vårvær en lørdag kveld. Jeg gikk rundt åtteren for å ta sjekken. Et par fly til, så var det lørdagskvelden for meg også. En vakt til og det var friuken min. Livet var i det hele tatt godt og humøret på topp.

I HELSIKE, HAN KJØRER MEG NED

Jeg sto og lyste på høyre haleflate med vår nye lyskaster da jeg hørte et "brrrrr". Det var da svært til turtall, tenkte jeg og snudde meg for å se hvor den traktoren tenkte seg i en slik fart. "Herregud, han kommer jo rett mot meg, skal han skremme meg? Jeg synes ikke dette er noe morsomt, nå må du svinge ellers treffer du meg". Jeg sto som forsteinet. Ikke våget jeg å løpe til noen av sidene, dersom han plutselig skulle svinge. Jeg drømte jo ikke om at han ikke så meg, der jeg sto med en lyskaster i hånden..... Så hylte det i bremses og jeg tenkte "I helsike, han kjører meg jo ned", slo venstrehånden i panseret og prøvde å hoppe opp på den. Så eksploderte verden i et inferno av smerter.

Heldigvis traff traktoren meg nedenfor underlivet, den gikk over venstre kne/lår og over høyre legg/ankel. For sikkerhets skyld rygget traktorføreren tilbake over føttene mine igjen. Jeg hylte og skrek og ba han stoppe. Det gjorde han men noe godt var det jo ikke å ha en 3-tonns traktor parkert over begge føttene. Ved hjelp av ville hyl og mindre pent ordbruk, fikk jeg han til å kjøre frem, slik at jeg kunne komme løs. På en eller annen måte var jeg vekk fra traktoren på sekundet etter at jeg var frigjort. Det eneste jeg tenkte på da, var at jeg ikke måtte

bli truffet av bakhjulene også. Det var det mest smertefulle jeg har opplevd i mitt liv. Jeg hylte værre enn en stukket gris og ropte sikkert en del mindre pene ting til sjåføren.

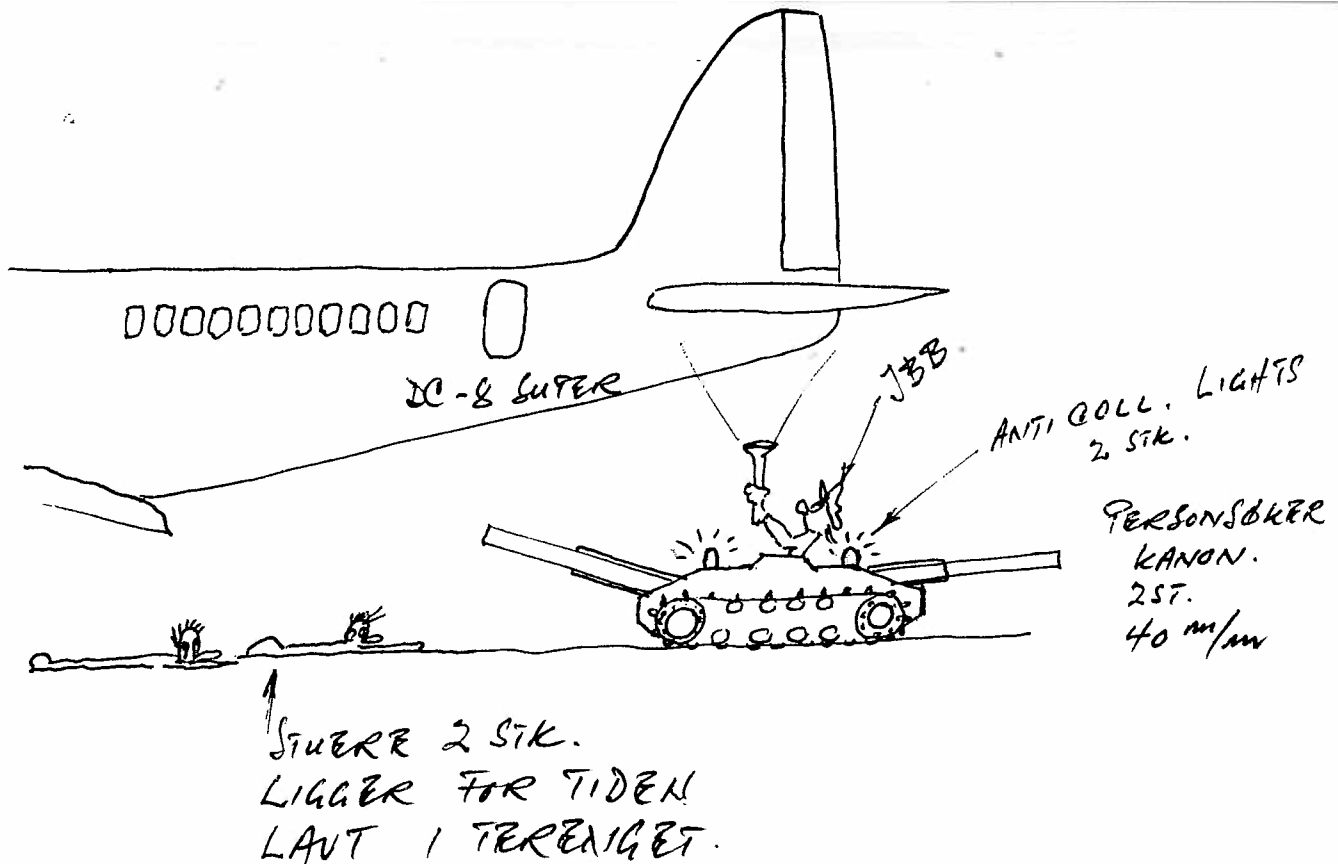
SÅ, SÅ, DET GÅR SÅ BRA SÅ

Red Cap Arnt Haugland var raskt tilstede og oppfattet situasjonen. Han kalte opp vaktsjefen og rekvirerte sykebil fra lufthavnen og Haukeland.

Et ullteppe over mine kalde føtter og en pute under hodet ble raskt tryllet frem. En sval kvinnehånd strøk over min svette panne og en stemme snakket beroligende til meg; "Så, så, det går så bra så, det går så bra". (Hun tenkte sikkert noget annet men det er helt OK). Hvem er det? spurte jeg og gløttet opp på en herlig engel i bakkevertinneuniform. Det hadde selvsagt samlet seg en del personer rundt meg men lufthavnens ambulanse var raskt på pletten og proffene overtok kommandoen. De fikk alle til å ta et tak, så det var ingen problemer med å komme fra mitt kalde leie på tarmac til en god varm bære og inn i sykebil.

KLAR I HODET?

Jeg konstaterte at det våte på bryst og mage var svette og at jeg kunne bevege tær og ankler. Jeg tigget meg til et par dråper vann og jeg begynte å se litt lysere på tilværelsen. Det eneste var de store smertene, spesielt i det venstre kneet. Jeg var litt redd for at det var blitt ubrukelig. Jeg var ikke særlig høy i hatten da ambulansen fra byen kom straks etter og stort bedre ble det ikke da de kalte opp Haukeland og sa at vi ville være der om 12 minutter. Jeg mente at det kunne jo ikke haste slik og fikk vite



at de regnet med indre blødninger osv. De stilte en del spørsmål for å sjekke om jeg var klar i hodet. Bl.a. spurte de om jeg hadde fått sjokk. Jeg trodde ikke det, jeg sa som sant var at han stakkaren på traktoren sikkert hadde fått større sjokk enn meg. De kunne også fortelle at det er en helt vanlig reaksjon å rygge tilbake etter at man har kjørt på en person. Noe å tenke over dersom vi skulle komme opp i en slik kjedelig situasjon. Vi tror vi kjører på en person og skal rygge vekk fra offeret. I steden har vi sannsynligvis kjørt over vedkommende.

GOD SERVICE PÅ HAUKELAND

På Haukeland ble jeg godt mottatt. En sprøyte tok knekken på de værste smertene. Så var det nr. og navn, blodprosent, blodtrykk, føling og bøyning av alle ledd og til slutt røntgenfotografering. Til stor forundring for personalet og meg, ble det bare konstatert et pent brudd i høyre ankel som det ikke var nødvendig å operere, bare gipse. En flis fra venstre kne som vistnok ikke spillte noen rolle. De indre blødning-

ene var ikke av alvorlig karakter. Blodtrykket stabiliserte seg på 80 og tuslet oppover igjen om morgenen så jeg slapp blodoverføring.

Etter alle de gode nyhetene og da servicen på Haukeland ikke står tilbake for SAS-hotellenes (pluss regelmessige sprøyter), var det ganske naturlig at humøret var godt. Allerede mandagen kunne jeg få reise hjem. bare jeg klarte å gå på krykker med en dårlig arm og to dårlige føtter. Borte bra men hjemme best, så det klarte jeg.

Nå ligger jeg her og lar tiden lege meg og regner med at dette skal gå bra tross alt. Jeg vil få takke for rask og korrekt opptreden fra Arnt Haugland og Anne Lid. Også en stor takk for all oppmerksomhet fra kollegaer. Jeg har fått fine blomsterhilsener fra stasjonsjef B. Larsen, områdesjef N. Nilsen og NFO. Det setter jeg veldig pris på og vil takke dere alle så meget. Så håper jeg at det ikke går så lenge før jeg er på jobben igjen. Vi snakkes da.

Jan Bernhard Bjørnsund

HALVÅRSMØTE AVD. SAS

Møtet ble innledet ved at T.Gjertsen holdt et foredrag over temaet; Fremtidsutsikter i region Norge. Gjertsen er siviløkonom og resultatansvarlig for driften av norske innenriksruter.

KOSTNADER

De tekniske kostnader for DC-9 blir fordelt etter en nøkkel mellom de forskjellige sektorer (Norge, Sverige, Danmark, Europa). Denne nøkkelen innebærer at sektorene blir belastet i forhold til det antall landinger som er tilgodesett de forskjellige regioner. Totale utgifter for norsk sektor 86/87 tilsvarer 1,2 milliarder sv.kroner og de forskjellige poster er fordelt som følger:

Crew	20,7%
Statlige avgifter	17,0%
Tekn. utgifter	14,9%
Salg, markedsføring	14,1%
Stasjons kostn.	13,0%
Fuel utgifter	12,0%
Øvrige utgifter	8,4%

KJØP AV NYE FLY

For å fornye flyparken trenger vi penger. Det er flyene som skal skaffe oss disse. Frem til 1990 innebærer det at driften av 1 stk. DC-9-40 må opparbeide et årlig overskudd på 24 til 32 millioner sv.kroner. Tilsvarende tall for MD 80 er 30 til 37 millioner. Hvis dette lykkes, vil det resultere i et overskudd som tilsvarer den egenandelen SAS må stille med i banken for å bli tilgodesett med nødvendig lån. Egenandelen er ca. 10 til 30 prosent av prisen. Det er med andre ord et solid behov for cash.

BIDRAG TIL SAS OVERSKUDD

Gjertsen gav også en fremstilling av hvor stor del av SAS-overskuddet de forskjellige

sektorer bidrar med. Europa 70,9%, svensk in.riks 11,8%, norsk in.riks 9,8%, dansk in.riks 7,5% og intercont. på jumbo med 0,0%. Det ble bemerket danmarks høye bidrag i forhold til antall stasjoner (kun 3). Gjertsen forklarte dette med at Danmark har 3 svært lønnsomme ruter, omtrent som OSL-BGO. I tillegg er 85% av belegget på disse rutene fullt betalende. Norge har kun 50% fullt betalende i gjennomsnitt.

KONKURRANSE

Det ble orientert om de nye konsesjonsbestemmelsene og forholdet til Braathen SAFE. Konkurransen er utvilsomt mer skjerpet. Det ble i denne forbindelsen påpekt at vi påtar oss ground-handling av BU for vekslepenger. Dette skaper frustrasjon men Gjertsen beroliget med at dette problem er under behandling.

COD

Det har vært stille rundt COD lenge og årsaken er at COD's plass i organisasjonen er slørete. Skal det være et internt eller eksternt selskap i SAS? Det er også behov for forskjellige flytyper for europatrafikk og n-Norge. N-Norge har behov for større fly. COD's organisasjonsstruktur må avklares før flytypevalg, noe det vil bli tatt stilling til i nærmeste fremtid.

Gjertsen takket for seg og møtet gikk over til dagsorden.

1. Tariff/lokale forhandlinger

K.Paulsen redegjorde for årets tariffoppgjør. Dette blir ikke referert her, les "Formannen har ordet".

Biten om lokale forhandlinger blir ikke referert.

(forts.neste side).

2. Hvordan ser vi på oss selv
(Ikke fullstendig referert).
Etter at vi fikk tariffavtale har NFO's innflytelse i forskjellige fora øket betraktelig. Forskjellige sammenslutninger ser på oss som naturlige samarbeidspartnere og rådgivende instans. Her må det balanseres forsiktig så vi ikke skader oss selv. Tidligere protesterte vi etter at en beslutning var tatt og påberopte oss retten til å påvirke avgjørelser som angår oss selv. I dag har vi nettopp denne muligheten og må bruke den ansvarsfullt og på en voksen måte.

3. Overtid/forskjøvet/
arbeidstidsforkortelsen
Blir ikke referert.

PMW på linjenettet

Dette har vært diskutert i lengre tid og muligheten for at dette nå kan settes ut i livet er tilstede. P.g.a. mannskapsproblemer må flyene vedlikeholdes der hvor flyteknikeren er. Det ligger teknikerressurser fra nord til sør i landet. Presset på FBU vil bli avlastet og arbeidsplassene på linjenettet vil bli sikret. Det er ikke noe problem å plukke ut jobber fra PMW listen til de enkelte flyindivider som er i samsvar med "vær og vind" for den enkelte stasjon. Medlemsmøtet stilte seg positivt til dette og styret vil arbeide videre med saken.

Snitter og kaffe

B. Starholm.

PERSONALPOLITISK "GANGSYN" I

Braathen SAFE

Flytekniske sertifikater på F-27 og B737 er i dag de aktuelle for Braathen Safe. Flytyper som Heron, Dakota, Skymaster, Cloudmaster, Fellowship og B767 er utgåtte flytyper i selskapet.

Ungdommene med sert. på F-27, F28, B737 og B767 har betalt for et sert. mer enn gamlingene med F27, F-28, Dakota, Skymaster, Heron, Cloudmaster og B737.

Dette synes vi er urettferdig ettersom begge parter dekker dagens behov for flytekniske sert., altså på F-27 og B737. Vi trodde at denne forskjellsbehandlingen kunne gjøres god igjen ved årets tariff-oppgjør men -- den gang ei! Tilbudet fra firma gir også ved dette høvet "ungdommene" med 4 sert. litt mer enn "gamlingene" med 7! Altså en ytterligere utdyping av forskjellsbehandlingen.

Vi gamle har jo fått Norges Vels medalje for lang og tro tjeneste. Det resonneres kanskje slik at vi ikke kan få både i pose og sekk? Dessuten regner vi helt sikkert med at "ungdommene" ved personalkontoret har bedre betalt enn "gamlingene".

Sola/Fbu 9/6-87, hilsen fra de gamle autoriserte.

RED.ANM.: Dårlig informasjon i BU? I likhet med SAS, WF, FO og Sterling, fikk heller ingen flyteknikere i Braathen SAFE justert sin lønn ved tariffoppgjøret, hverken gamle eller unge. Lokaloppgjøret i BU er etter hva INFO erfarer ikke avsluttet ennå. Kanskje det hele bygger på en misforståelse. Hva med en oppklaring fra avd.styret i BU? Innlegget er forøvrig anonymt, noe som vanligvis ikke trykkes i INFO. Hvis det kommer nye innlegg fra samme kilde, ber INFO-red om at det vedlegges navn på skribenten(e).

NFO

RUNDE ÅR OG JUBILEUMSFESTER!

I et av de siste nr. av COCKPIT Forum står det å lese om foreningens 40-års dag, som ble feiret med en jubileumsfest med henimot 300 deltakere, inklusive nasjonale og internasjonale størrelser innen bransjen. Etter referatet å dømme ble det en særdeles vellykket og uforglemmelig aften, hvor våre kollegaer nok en gang markerte seg og sin forening på en aldeles ypperlig måte, ikke minst PR-messig.

NFO 50 ÅR

Som den oppmerksomme INFO-leser sikkert har notert seg, fyller Norsk Flytekniker Organisasjon (tidligere AFF) 50 år den 6. desember 1988. Sekretariatet mente at denne milepæl i foreningens historie måtte benyttes til å skape blest og PR om den autoriserte flytekniker (og det står vi for) overfor samferdsel- og luftfartsmyndigheter, arbeidsgivere og bedriftsledere fra de enkelte selskaper, nasjonale og internasjonale kollegaer og foreninger innen bransjen m.v.

KLAPPET OG KLART

Opplegget tok sikte på en jubileumsfest a la pilotforeningens, samt et jubileumstidsskrift om NFO's første 50 år. Kostnadene ble stipulert til ca. kr.200.000, og ettersom det hittil har vært oppløst og vedtatt at det ikke skal legges opp midler i sentral regi, måtte følgelig Sentralstyret anmode de enkelte avdelinger om nødvendige midler. Sentralt var opplegget behørig drøftet (over to år) og alt syntes klappet og klart.

NEI TAKK

MEN, selv om avdelingenes sentrale tillitsmenn (sentralstyremedlemmene) hadde sluttet seg til idèen, ble altså resultatet at samtlige avdelingsårsmøter vendte tommelen ned,

noe slags jubileumsfest for medlemmenes kontingentpenger skulle man ha seg frabedt! (avd.SAS foreslo riktignok at evt. jubileumsfeiring måtte dekkes av Sentralstyrets på forhånd sprengte driftsbudsjett men det var jo bare en finere måte å si nei på!).

SMÅKÅRSOPPLEGG

NFO's medlemmer oppfatter stort sett seg selv som eksellent, men akk så undervurdert gruppe, både lønns- og statusmessig. Siden 1976 har undertegnende sammen med en del andre tordenskjolds soldater vært med på å bygge foreningen opp til et landsomfattende forbund med alle "rettigheter" og det er med dyp beklagelse jeg nå må konstatere at flyteknikerne synes å mangle forståelse for behovet for å "løfte" flyteknikerstanden videre opp innen fagmiljøet og den offentlige opinion, eller er det slik at vi rett og slett mangler det nødvendige format?

De unge og fremadstrebbende tillitsmenn som nå bør avløse den "eldre" garde, vil sannsynligvis ha både format og ambisjoner i retning av å målbare overordnede fellesinteresser inn i fremtiden men vil neppe akseptere å arbeide under dagens småkårsopplegg.

(forts. neste side)

KAPITALFOND

For å kunne drive en forsvarlig fagforeningsvirksomhet i fremtiden og for å kunne leve opp til såvel nasjonale som internasjonale oppgaver og forpliktelser, må NFO's forbundsmodell styrkes og utvikles og det må skaffes tilveie nødvendige midler.

For å imøtekomme morgendagens (dagens?) krav foreslår jeg herved at Sentralstyret tar nødvendig initiativ for å opprette et kapitalfond i sentral regi.

Red.anm.

Skarpe skudd fra Evenes. Red. stiller seg uoppfordret bak de synspunkter som er fremmet. Skal vi opprettholde det nivå foreningens slitere gjennom mange år har arbeidet den frem til, kan vi ikke begynne å "snu på krona" nå. Gjør vi det, vil det si det samme som å kaste tusenvis av frivillige arbeidstimer i søppeldunken.

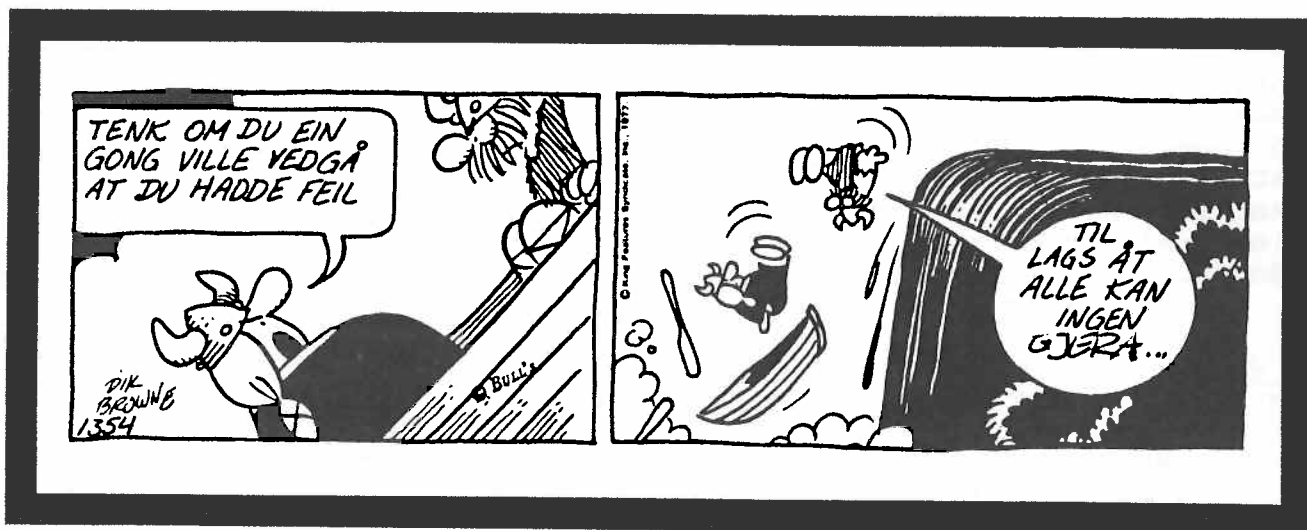
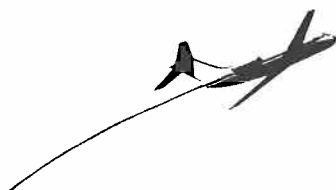
Jeg regner med at det vil strømme inn en mengde med kommentarer og motinnlegg til INFO redaksjonen etter at leserne har fordøyd artikkelen. Hvis en så positiv omtale av en sak som samtlige avd.års-møter stilte seg negative til forblir ukommentert, konstaterer jeg at:

Artikkelen traff midt i Solar Plexus, skrivehånden er lammet.
eller Norske Flyteknikere består stort sett av grønne seigmenn.
eller Den som tier samtykker og det blir jubileumsfeiring likevel.

Avsettes det f.eks.kr.50.000.- hvert år til et slikt fond, vil det etter noen år med renter og renters rente akkumuleres nok kapital til å sikre en forsvarlig drift og til å møte uforutsette utfordringer.

Og hvem vet, kanskje vi "pensjonister" får oppleve et skikkelig "NFO-jubileum" en gang i fremtiden.

Svein Hansen.



Når dette skrives er det 1. juni og undertegnede er på jobb. 1.juni skulle være datoen for innføring av Minimum Equipment List i SAS. Ingen småsak egentlig. Bl.a. har OSL blitt base for både DC-9 og F-27. Hva MEL innebærer utover det, er det få, eller for å si ingen som vet. Vi har derfor kjørt etter det gamle systemet med MRL. Det gjør vi inntil vi blir orientert om hva MEL vil innebære for oss som flyteknikere.

TATT OPP AV NFO I DESEMBER -86
NFO avd.SAS tok opp innføringen av MEL allerede i desember 1986. Vi indikerte da at det måtte avholdes et kurs i MEL for samtlige flyteknikere, før systemet tro i kraft.TS/OM skole og opplæringsutvalget la dette inn som et ønske i kursprogrammet for 87/88.

DIFFUSE SVAR

Da det ikke skjedde noe rundt dette, tok undertegnede opp saken på nytt på MRL orienteringsmøte på Scandic den 19/5. Det ble da svart diffust noe i retning av at det ville bli holdt info-møter på skiftene, kanskje på nattskift. Alle skulle i allefall få et orienteringshefte i posten, hvor alt av interesse for oss ang. MEL ville bli beskrevet. På TS-avd.utvalgsmøte ble saken luftet på nytt og det ble poengtert at nå hastet det.

I dag skulle MEL altså begynt å virke og ingen informasjon overhodet har blitt gitt. PÅ MRL møtet på Scandic sto Christer Nilson og sa at "vi inom SAS teknisk skal satse på opplæring og skolering". Det er tydelig at dette budskapet ikke har hatt gjennomslagskraft nedover i organisasjonen.

K.Grønskar OSLTS-E

2 kg MEL & \$?¿\$

MEL(minimum equipment list) ble innført i SAS 1/6-87. MEL skal erstatte den gamle MRL og den største forandringen for oss i OSL, er at vi har blitt base. Det vil si at færre snag og mangler aksepteres ut av OSL. Dette fikk vi merke for fullt dagen etter at MEL var et faktum, vi hadde i OSL 3 MD-80 med no-go snag, alle hadde en klokke u/s. Kanskje ikke så merkelig at et mer restriktivt system stopper noen maskiner. Det som var litt merkelig er at SAS ikke var klar over at de satte i verk et strengere system som kunne stoppe disse maskinene. Alle klokkene hadde nemlig stått på HIL i lengre tid.

INFO-SKRIV MOTTATT 8.JUNI

Dette er bare en liten episode som viser hvor overaskende innføringen av MEL kom på oss alle. Burde den det? Komme overaskende mener jeg? NEI, her har det skortet på info til alle instanser, ikke minst oss på tarmac. Vi har kun briefly fått vite hvordan loggen skal føres. Det er tydelig at de høye herrer har skjønt at det har vært for dårlig, for i dag 8.juni har jeg fått et skriv datert 3.juni(3 dager etter innføringen av MEL) som forteller om MEL. Det sies i et følgeskriv at infoen ikke er oversatt fra svensk til norsk da man anser det for viktig at denne kommer raskest mulig ut til alle. Skulle mene det ja. Får endelig håpe vi overlever denne sommeren med barnesykdommer og lærer oss å bruke MEL riktig, da er den etter min mening meget bra. Den skaffer oss en masse avansert feilsøking som før har gått til CPH.

NØTTE

P.S. Dette telex fra Bodø tikket inn akkurat nå. Det er tydelig at det ikke er bare i OSL confusion er stor:

ATT. I HENHOLD TIL AFM DC-9 OG MEL SIDE 44 SKAL DET VÆRE 2 STK ATC TRANSPONDERE I FLYENE NÅR DE OPERERER INNENLANDS I NORGE FRA 1/6. HVORFOR ER DET IKKE 2 STK OMBORD? DET ER VEL VANSKLIG Å FÅ DISPENSASJON PÅ DETTE NÅ? SKAL VI STOPPE ALLE FLYENE HER??????????

GRATULERER!!!

Hr. redaktør,

Uppfordret og med stor frimodighet vil jeg be om spalteplass for å gratulere med "nytt" INFO. Siste utgave av bladet var en stor og positiv overraskelse; i sin nye utførelse er INFO omsider blitt et organ som kan representere de norske flyteknikere, eksternt og internt på en utmerket måte.

Gjennom siste nummer er bladet blitt løftet mange hakk både i innhold, og ikke minst i trykk, lay-out og utførelse.

Jeg håper man velger å beholde A-4 formatet og papirkvaliteten, gjerne med svake farger på omslaget(etter årstidene?).

Som en gammel bidragsyter til INFO (selv om bidragene

ofte har vært av variabel kvalitet) er det særdeles hyggelig å se at den nye redaktør synes å ha både format og ambisjoner.

På vegne av leserne ønsker jeg deg lykke til videre og håper inderlig at du ikke faller fra stigens topp men klatrer videre opp!

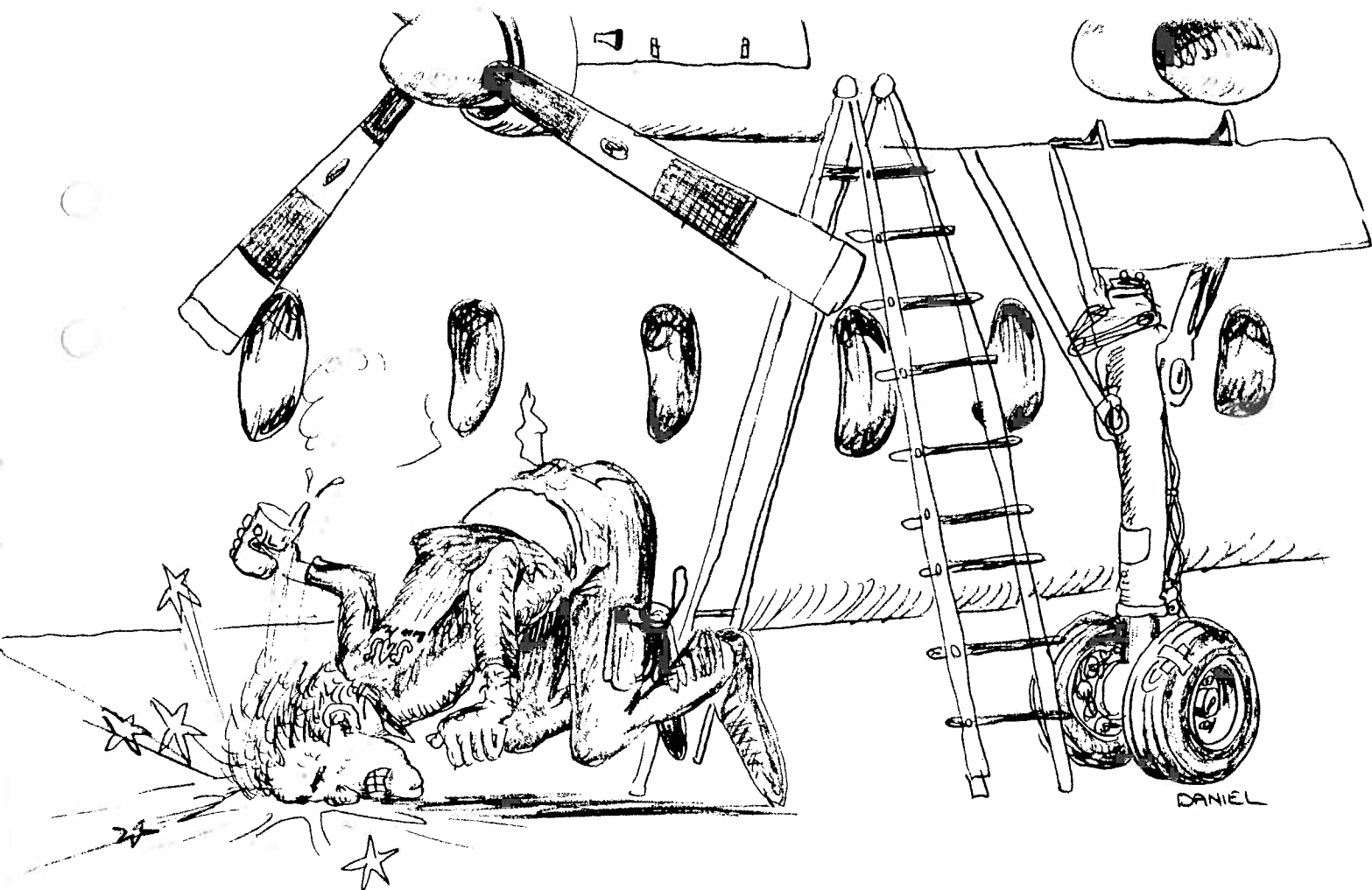
S.Hansen

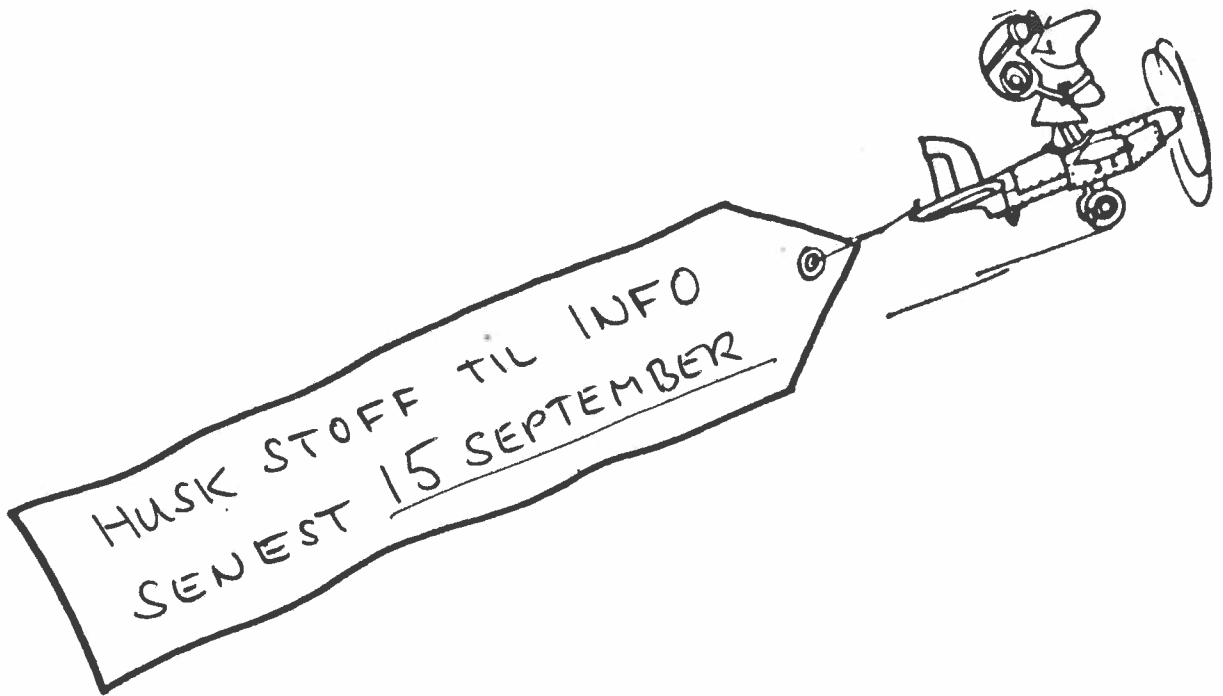
Redaktørens favorittinnlegg i dette nummer.

Etter flere forsøk på å forfatte en høflig "takktale", gir jeg opp, velger feigeste utvei og sier: TAKK!

Ved eventuell fremtidig skade-
fravær skyldet glidende stige,
er sengelekyren med dette sikret. INFO-papiret tåler at innlegget blir lest om og om igjen.

Red.





MEDLEM? →



er en landsomfattende, frittstående og partipolitisk uavhengig organisasjon. Stiftet i 1938 for å ivareta interesser til norske sertifiserte flyteknikere. D.v.s. innehavere av flytekniske sertifikater, ICAO type 1 og type 2, utstedt av de sivile luftfartsmyndigheter.



Norsk Flytekniker Organisasjon,
Postboks 60,
N-1330 Oslo Lufthavn

Jeg er interessert i medlemskap og ønsker opplysninger om NFO.

NAVN: _____ SERTNR: _____

ADRESSE: _____ SELSKAP _____