

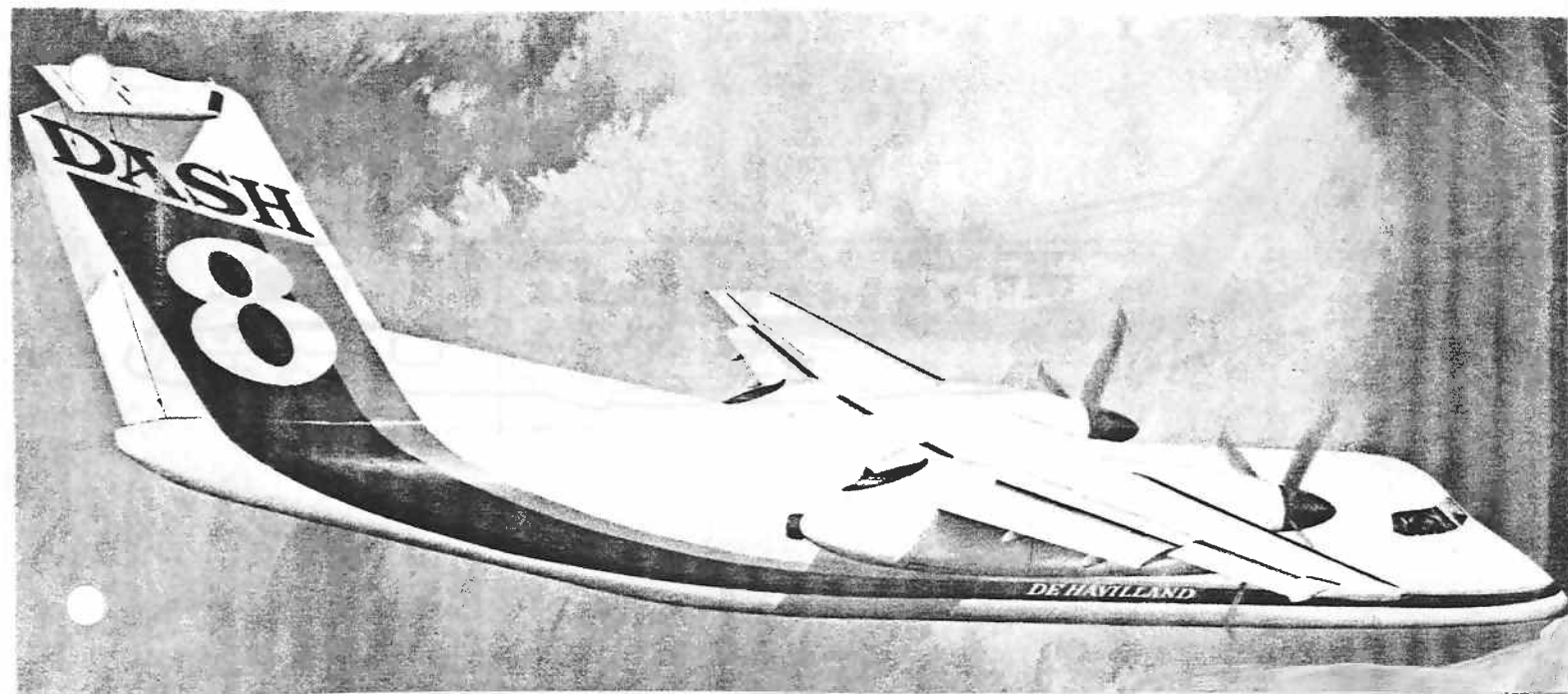


W. DEWAV
AIRCRAFT ENGINEERS INTERNATIONAL

NFO: *Den eneste norske organisasjon som ivaretar autoriserte flyteknikers interesser.*

MEDLEMSBLAD

FOR norsk flytekniker organisasjon



nummer 2-3-1983

**iNFO**

Medlemsblad for
Norsk Flytekniker Organisasjon

Utkommer 4 ganger pr. år.

Redaksjon: **Terje Tveten, TS-E, SAS**
Adresse: **Postboks 60, 1330,
Oslo Lufthavn.**

Tanker og meninger i "iNFO" behøver ikke å være NFO's offisielle syn. Ettertrykk og sitat er tillat ved oppgivelse av kilde.

N.F.O. SENTRALSTYRET:

Formann: *E.Throndsen, SAS. OSLTS-E*

Nestformann: *J.Langebro, BSAFE. Sola*

Sekretær: *H.Hansen, FOF. Oslo*

Kasserer: *D.Langeland, FOF. Oslo*

Styremedl: *K.Paulsen, SAS*

Styremedl: *M.Arnese, SAS*

Styremedl: *E.Førrisdal, SAS*

Styremedl: *A.Rosenberg, BSAFE*

Styremedl: *S.Pedersen, STERLING*

Styremedl: *P.Dahl, WF*

Styremedl: *T.Tessem, WF*

☆ ☆ ☆ ☆ ☆ ☆

INFO's REDAKSJONSKOMITÉ

A.Rosenberg, BSAFE, FBU.

P.Dahl, WF, BOO.

J.E.Pedersen, FOF, FBU.

T.Lund, FOF, FBU.

O. Haldar, SAS, FBU

S.Hansen, SAS, EVE.

S.Pedersen, STRL., GEN.



KJÆRE LESERE !

Først må jeg få beklage det inntruffne, at INFO nr.2 og 3 kommer som en utgave.

Saken er nemlig at vi vel begynner å bli noe passive, vi medlemmer av NFO.

Det er i allefall svært liten respons fra våre lesere når det gjelder stoff, og til vårt sommer nr. var det ikke kommet nok til å dekke tre sider.

Redaktøren har fra sentralstyret blitt pålagt å innkalle til redaksjonsmøte, men etter samtale med noen av redaksjonskomiteens medlemmer har han funnet at det ville være "waste of time"

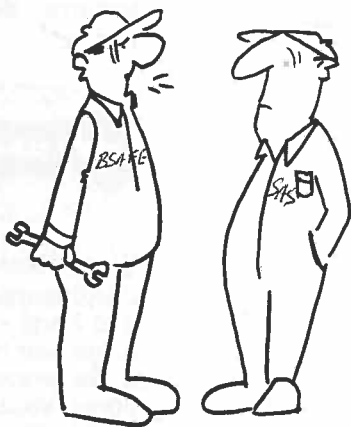
Det har nå endelig lyktes å samle så mye stoff at vi kan lage et nr. og jeg håper at det er noe interessant melom permene.

Til neste nr., som vil komme litt før jul, håper jeg flere av leserne vil sende et lite bidrag til å fylle spaltene med.

red.

Innhold

- Side..2 Kjære lesere
Side..3 Formann har ordet.
Side..4 Info fra sentralstyret
Side..5 Widerøe-info
Side..6 - " -
Side..7 Flytekniker med "fresk" hobby
Side..8 SAS-info
Side..9 - " -
Side.10 Orientering fra NFO-SAS
Side.11 --- " ---
Side.12 --- " ---
Side.13 Bilene på OSLTS-S igjen
Side.14 Økt produktivitet, hva er det?
Side.15 Hangarutsyret og vedlikehold



Gutta i FOF feirer 50 års jubileum så de har ikke tid til å skrive noe i INFO

FORMANN HAR ORDET !

Til nå, i 1983 er det to saker som har vært særdeles ofte behandlet i NFO's sentrale organer, nemlig at NAF har sagt opp vår hovedavtale, og vår posisjon som en klubb i PRIFO.

Etter tariffoppgjøret april-84 har NAF signalisert med all tydelighet at NFO, som naturlig er, må ta YS' nyforhandlede hovedavtale. Med denne hovedavtale går YS-P inn som part i flyteknikeroverenskomsten og NFO får en økt binding til YS-P/PRIFO, som ikke var forutsetningen da vi meldte oss inn.

Følgende av dette er at NFO må forandre tilknytningsformen til YS, fra klubb i PRIFO, til eget forbund direkte tilsluttet YS-P. På denne måte er det enighet om at NFO fortsatt kan fungere i YS, samtidig med at bindingen ikke blir ulevelig.

Skulle ikke NFO's forbundsanmodning vinne gehør innen YS-P, er veien kort til en situasjon som eksisterte mellom 1969-1979, da NFO sto som helt uavhengig forbund. Dette skulle derfor være en meget godt kjent situasjon for våre medlemmer, og ikke forårsake noen panisk stemning.

Det er udiskutabelt, etter min mening, en del fordeler ved å være med i større organisasjoner, - men - det har sin pris, særlig for mindre enheter som NFO. Og for å si det i pakt med tiden: Vi må vokte oss for ikke å bli solgt på tilbud, eller bli varig tilbudsvare på et stort marked.

Om situasjonen så langt synes det meg helt innlysende at det må legges stor vekt på de samme saklige momenter som daværende AFF gjorde da de med klubbstatus i NJ&MF meldte seg ut av LO.

Hovedorganisasjonens farge eller mangel på sådan må være knekkende likegyldig.

Erik Throndsen



NFOs ORGANISASJONSSITUASJON

Som følge av at NAF har sagt opp gjeldende hoved-avtale, (LOs av 1978) i desember -82, gir NFO Sentralstyre følgende informasjon.

Etter samtaler/forhandlinger med NAF, YS og PRIFO vil NFOs hovedavtale etter tariffoppgjøret april -84 meget sannsynlig være YS nyfremmskaffede produkt, så lenge vi er tilknyttet denne hovedorganisasjon (YS-NAF forhandler om dette nå).

Dette faktum er i og for seg naturlig nok, men bærer i seg følgende nye situasjon, YS i vårt tilfelle, seksjon privat (YS-P) vil gå inn som part i samtlige eksisterende og fremtidige tariffavtaler under denne seksjon. Dermed gjelder også dette vår avtale, nemlig FLYTEKNIKEROVERENSKOMSTEN.

For i det hele tatt å få hovedavtale har YS vært tvunget til å gå med på dette krav fra NAF. NFO ser konturene av bindingsforholdet LO-NAF rykke nærmere. Situasjonen er således at på et meget vesentlig og omdiskutert punkt, VÅR UAVHENGIGHET, i forhold til før innmeldelse i YS/PRIFO er betydelig endret. Skruen på tilknytningsformen "tightes".

NFO Sentralstyre mener derfor at vår nåværende klubbstatus i PRIFO er mindre bra egnet til å handtere dette nye element som YS-P som avtalepart representerer. NFO utmeldt av PRIFO 6/9-83. Av denne grunn har NFO, for annen gang, søkt om forbundsmessig tilknytning direkte under YS-P. Svarfrist utløper 1. okt. -83. Som forbund vil mulighetene for NFO til å handtere partsforholdet være betydelig forbedret. Vi får økt frihet i organisasjons-, avtalemessige og økonomiske spørsmål.

Nå er forbundsmessig status under YS-P ingen selvfølgelig sak, vi fikk unnvikende svar i juni -83, bla. annet fordi vi også i YS sammenheng er relativt små. YS tenker på smitteeffekten til andre grupper i sammenslutningen.

Det er derfor også en helt relevant situasjon for NFO i nærmeste fremtid å ta stilling til det alternativ som eksisterte fra 1969-1979, hvor NFO sto som totalt uavhengig forbund.

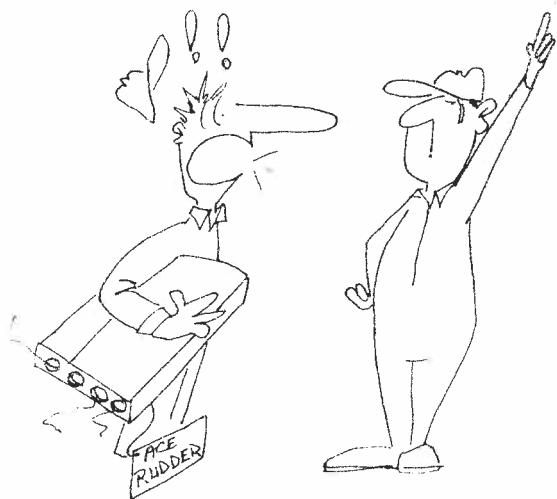
Ny info. med sentralstyrets detaljerte argumenter og anbefaling følger umiddelbart etter 1. okt. -83

8. sep. -83 SENTRALSTYRET

Tenkte jeg skulle komme med noen betraktninger her i dette forum om det nye opplegget som er på gang hos oss i Widerøe, når det gjelder det daglige ettersyn på våre Dash7 maskiner.

I dag har vi et system med DI hver 24. klokke. Det nye systemet som ledelsen i firmaet går inn for skal utvide DI til å gjelde 3 døgn eller maksimalt 30 flytimer. Dette opplegget er basert på konklusjoner som kommer fra noe så fint som heter Maintenance Review Board. Dette er et panel som er satt sammen av representanter fra De Haviland, fra FAA, fra CAA og fra de fleste -7 operatørene. Det opplyses at Dash 7 skal være bygget etter nye ideer når det gjelder flyteknisk vedlikehold. Komponenter med "gammeldags" hard time er over og ut, nå går det på condition monitoring eller on condition. Utvikling og tenking i nye baner er jo et "must" i flyindustrien, men av og til kan vel kanskje dette gå litt vel fort! Det jeg da tenker på er dette opplegget med å utvide DI til 3 døgn.

Selv i dag hvor vi har DI hver dag har man av og til problemer med å få flyene ut på rute. Man oppdager snag, og så står det på delemangel eller man har rett og slett ikke lang nok liggetid. Enkelte snags går da til Hold Item List, en vente og rangeringsliste som til tider blir alt for lang.



"What do you mean he got tired and LEFT!"

En av konklusjonene fra Maintenance Review Board er at ifølge statistikker så er det så lite snag på Dash 7 at et lettere teknisk vedlikehold ikke skulle by på noe problem. Men hvem er det som føler problemene på skinnen daglig?, jo det er vi som går i hangaren og skrur på disse maskinene hver dag!

Ruteopplegget er nå slik at to av Dashene overnatter på utestasjoner. I dag så finnes det flytekniker tilgjengelig på disse stasjoner om natten, DI utføres og snag utbedres så langt delelageret (i dag begrenset til nesten bare lyspærer) rekker. Men noe som jeg tror er av vesentlig betydning er at snag blir vurdert, kan maskinen fly ut neste dag med snagen og så få den utbedret i Bodø, eller må en rekvirere deler fra Bodø med en gang? Dette er etter min mening en avgjørelse som kun en flytekniker kan ta, etter å ha fått "følt" på maskinen. Etter samtale med våre flygende kolegaer, har jeg den oppfatning at de deler fult ut mitt syn i denne sak.

Ny-tenkningen går ut på å fjerne flyteknikeren fra utestasjonene, og så spare mye penger, men da er vi med en gang inne på det gamle verset om å spare på ørene og la krona rulle. Jeg kan i denne sammenheng nevne at en times ferry-flight med Dash 7 koster bortimot 14000 kr., hvor lenge jobber ikke en flytekniker med sin vesle sjerv for et slikt kronebeløp?

En annen viktig side ved denne saken er regulariteten og servicen overfor publikum. Det er jo tross alt for de vi jobber, og det er jo de som til sist skal betale kaka. Jeg tror det vil være en dårlig policy for et selskap å legge opp til et teknisk ettersynssystem som man på forhånd nesten vet ikke vil holde mål. Enda en ting som taler systemet i mot idag er ruteopplegget og rutetidene. Når maskinene først er innom hovedbasen i Bodø, er turn-around tidene så knappe at avstigende pax nesten møter påstigende i trappa, og hvordan skal en stakars flytekniker få tid til å se på maskinen?

Hvor går vi, forts.:

Nei, la oss bli enige om at når en flymaskin først står på bakken må denne tiden utnyttas til flyteknisk vedlikehold.

Og siden det er billigere å sende en flytekniker til flyet, enn å sende flyet til flyteknikeren burde det jo være en lett avgjørelse å ta for de ledende personer.

Vi i NFO er i allefall ikke ferdig med denne saken før vi har fått ledelsen til å innse hva som er RETT.

P.Dahl
NFO-WF, Bodø

Aftenposten . Lørdag 2. juli 1983

I KULISSENE

Rød tape reddet Gjertsens flytur

Enkelte har hevdet at flymekanikere i sin verktøykasse blant mye annet også har tyggegummi og limbånd til bruk i påkommende tilfeller. I alle fall ble forbruker- og administrasjonsminister Astrid Gjertsens flytur fra Bodø til Leknes i Lofoten sist søndag «reddet» av nettopp en rull rødt limbånd. Passasjerene satt vel fastspent i Widerøes DASH-7-maskin da det ble oppdaget at en gummikant foran på den ene vingen var løsnet, og denne gummikant brukes til å fjerne isdannelse. Passasjerene ble bedt om å stige av og fikk vite at reparasjonen ville ta en drøy time, og det ville medføre at siste ferge til statsrådets bestemmelsessted, Nusfjord, ikke kunne nås. Stor var derfor gleden da passasjerene likevel — etter bare ti minutter — ble kalt tilbake til flyet, men enkelte ble

svært så betenkte da man ut gjennom vinduene kunne se to mekanikere som var i full gang med å surre gummikanten til vingen med rødt limbånd.

— Hvis de nå også limer fast propellen, da hopper jeg av, lød en av de kommentarer som falt.

Men limbåndet var av en spesiell, solid type, og flyturen gikk sin gang uten problemer. Statsråden rakk fergen til Nusfjord og kunne tilbringe natt til mandag i en rorbu der. Og da flyet kom tilbake til Bodø, ble gummikanten skiftet. Hos Widerøe sier man at dersom det på turen mellom Bodø og Leknes hadde vært fare for isdannelse, måtte statsråden og hennes følge ha ventet til en skikkelig reparasjon var gjennomført.

NYHETENE FRA BSAFE DENNE GANG ER IKKE MANGE, MEN PÅ NESTE SIDE KAN VI LESE OM FLYTEKNIKER ARVID ROSENBERG, FBU, SOM VED SIDEN AV Å SKRU PÅ FLY HAR EN GANSKE "FRESK" HOBBY.

Historisk motorsportsbegivenhet da Arvid Rosenberg slo til i England:

ARVID BLE FØRSTE. NORSKE VINNER PÅ BRANDS HATCH!

Det synes ennå å være ikke så rent lite sannhet i ordtaket om at de gamle er eldst. Ikke slik å forstå at Arvid Rosenberg (bildet) er så tilårskommen, men det er bilen hans! NSU Prinz'en er fra 1970, men vant tross det på Brands Hatch i England!



James, Jackie, Keke og Arvid! Den motorsportsinteresserte leser vil sikkert oppfatte at disse navnene har noe til felles. James Hunt, Jackie Stewart og Keke Rosberg (VM-vinner i Formel 1 1982). Men hva gjør Arvid midt iblant disse racercelebritetene?

Jo, Arvid med Rosenberg til etternavn, har én ting felles med de tre Formel 1-stjernene: Han har vunnet et billøp på den legendariske Brands Hatch-banen i England! Og han vant med en 12 år gammel NSU Prinz!

Engelskmennene hadde innbudt europaeliten i rallycross til «British Rallycross Grand Prix» på Brands Hatch. Toppførere fra ti land var seedet til søndagens hovedkjøring, mens øvrige interesserte førere måtte gjennom kvalifiseringsheat på lørdagen.

Og det er her Arvid Rosenberg kommer inn i bildet. Hans aldersregne NSU-bil er egentlig ikke godkjent for deltakelse i internasjonale billøp — bilen er rett og slett for gammel, ifølge reglene! Men engelskmennene har alltid skapt sine egne regler, og syntes det var helt OK at Arvid stilte opp i kvalifiseringsløpet.

■ RACING-HISTORIE ■

Arvid Rosenberg var forøvrig ik-

ke alene om å kjøre NSU i «British Rallycross Grand Prix». Teamkameraten Geir Tørmoen ble like godt seedet, mens den tidligere rallystjernen Erik Aaby var uheldig og fikk sine heat spolert.

Ingen kunne imidlertid spolere lørdagen for Arvid Rosenberg og hans svarte og mildest talt lite pene NSU. Etter to kvalifiseringsheat i kamp med over 70 andre førere fra Europa, oppnådde han den nest beste tiden! Men så skulle det kjøres finale. De ti beste førerne fra kvalifiseringen stilte opp til start — med Arvid Rosenberg på nest beste startposisjon. Starten gikk og Arvid holdt 2. plassen gjennom første sving og videre rundt banen. Først lå briten John Button i en Ford Escort BDA med 280 hk. På halen hans hang Arvid Rosenberg med 160 hk i NSU'en. Og for et race det ble! Etter tre runder hadde Arvid funnet engelskmannens svake punkt, og kjørte regelrett forbi ham. I mål hadde den norske NSU-føreren rett og slett kjørt skjorta av hele finalegjengen — inkludert Porscher med over 300 hk!

Og dermed skapte Arvid Rosenberg racing-historie. Han ble nemlig den første nordmann som har vunnet billøp på Brands Hatch — en av verdens mest berømte racerbaner.

■ TV-INTERVJU ■

— Jeg trodde nesten jeg hadde vunnet et Formel 1-løp. Arrangørene dro meg opp i speakertårnet, og der ble jeg utstyrt med laurbærkrans og en diger pokal, mens stevnets speaker intervjuet meg. Etterpå ble det æresrunde og TV-intervju. Det ble nesten for mye av det gode, sier en mildest talt overrasket Arvid Rosenberg. Maken til virak hadde han aldri opplevd.

— Egentlig hadde Geir (Tørmoen) og jeg tenkt at dette skulle bli det siste løpet for de gamle NSU'ene. Vi får jo ikke engang kjøre hjemme i Norge med dem i 1983. Etter løpet fikk jeg imidlertid tilbud om å kjøre en egen rallycrossserie på Brands Hatch, og nå er jeg ikke lenger så sikker på om bilen er moden for skrothaugen hjemme.

Engelskmennene har alltid hatt sansen for såkalte «underdogs», og derfor var det ikke så rart at de ble begeistret da de så den lille NSU-bilen stikke fra betydelig mer ekstreme og hestekraftsterke kjøretøyer. Vi som har sett NSU-sjåførenes framferd i norske rallycross-løp var egentlig ikke så veldig overrasket. Sjåførene holder nemlig fullt mål, og bilene kan kanskje se «ufarlige» ut, men de er egentlig uhyggelig effektive for

denne typen billøp.

I Europamesterskapet får Arvid Rosenberg og Geir Tørmoen ikke kjøre. Reglene sier at en bil kan kjøres i internasjonale billøp inntil fem år etter at den siste bilen ble produsert på fabrikken. Den siste NSU'en forlot samlebåndet i Neckarsulm-fabrikken i 1974, og dermed er fem-årsfristen forlenget gått ut. Det eneste som nå er igjen av NSU er navnet. Bilinteresserte vet at etterfølgeren heter Audi-NSU. NSU Prinz er altså lillebroren til Audi Quattro!

■ VERDIG AVSKJED ■

Det spiller ingen rolle for Arvid Rosenberg om han får kjøre mer med bilen eller ikke. Nå har han nemlig oppnådd det største i sin bilsportskarriere — en seier på Brands Hatch. Om det var NSU'ens siste løp — så var det i sannhet en verdig avskjed!

Vi kan ikke forlate Brands Hatch og British Rallycross Grand Prix uten å referere hvordan det gikk i selve hovedløpet på søndagen. Det ble vunnet av svenske Rolf «Myggan» Nilsson i en Porsche foran engelskmannen Trevor Hopkins i en superrask Ford Fiesta med 270 hk og vekt ca. 650 kg!





TIL OSLTC & STODT

SERVICE MECH ELLER FAGARBEIDER ?

I det fortsatte arbeide med M/R - saken vil utdannelse av berørt personell stå sentralt.

Det er - etter vår mening - svært lite aktuelt, ei heller forsvarlig å dele opp en allerede svært fleksibel og dynamisk organisasjon ved OSLOTS, med enda en ny yrkesgruppe.

Forutsetningene i de tre nordiske land er svært forskjellig med hensyn til dette. Vi fikk, gjennom de analyser som ble gjort under diskusjonene om verkstedkontroll belyst dette og konklusjonen var den gang kort og grei, de tre nordiske land er tre land med tre forskjellige utdannelsessystemer.

Det er også tre forskjellige arbeidsmarkeder, dette kan ikke neglisjeres og de tre land må ha mulighet til å beholde de særegenheter de måtte ha i SAS.

Det var vår bestemte mening - den gang verkstedkontrollen ble etablert ved OSL - at dette måtte tas hensyn til da. Alle vet at dette utløste en storm av protester og manipulasjoner fra teknisk ledelse.

Til slutt, etter et møte med STOMO i CPH ble dette imøtekommet. Vi i OSL fikk etablere vår kontroll organisasjon med de særegenheter vi mente norsk arbeidsliv innehar. Vi er overbevist om at de resultater dette medførte tilfredsstillende krav vi satte, samt etablerte en arbeidsordning som beholdt den dynamiske, fleksible og for den enkelte faglig sett forsvarlige løsning, samtidig som de kontrolltekniske kvalitetskrav ble tilfredsstillt. Vi har også fått erfare siden at dette er en løsning som man forsøker å tilstrebe i andre sammenheng.

Nå er vi ved en slik korsvei igjen. Skal vi i Norge aksptere at det etableres nye uønskede medarbeider grupperinger ved Oslo-basen? Vårt klare standpunkt er nei !

Hvorfor tar vi et slikt standpunkt? Noe av det er besvart innledningsvis. I tillegg vil vi anføre dette:

Da vår enkelt bestemmer seg for et yrke som flytekniker, har han bak seg grunnutdannelsen i skoleverket. Han søker seg inn på flymekanikerlinjen ved en yrkesskole og tilbringer tre år der. Av disse årlige kullene på I5-20 elever får 8-13 stk. lærlingekontrakt. Dermed starter de siste to årene på fagutdannelsen.

Når fagbrevet så er et faktum i en alder av I9-20 år, står militæret for tur. Er han heldig får han plass på en flyteknisk skv. Etter I5 mndr. går veien tilbake til selskapet. Nå er vedkommende fagarbeider med en - etter vår mening - skikkelig god yrkesutdannelse bak seg.

Nå gjenstår det å skaffe seg praktisk erfaring og kunnskaper. Samtidig står fagarbeideren ved en korsvei i så henseende at den videre vei må velges.

Ønsker han videreutdannelse må vedkommende søke seg til TS for å skaffe seg praksis samt nødvendig ansinitet. Her må så fagarbeideren - uten at han har mulighet til selv og få brakt på det rene om han fyller de krav videreutdannelsen krever - arbeide i fra to år og oppover. Dette er et svært utilfredsstillende forhold som vi setter svært mye inn på å få forandret. Dette har medført personlige tragedier - som sikkert vil skje igjen - dersom dette ikke løses. Vi har allerede brakt dette frem for rette person i selskapet og har tro på at det er muligheter for å finne frem til en løsning.

I den senere tid har fagarbeidere hatt lang ansinitet, ja sogar lenger enn 6 år før videreutdannelse tar til.

forts.

Han har nå bak seg fra IO til I2 år i yrkesutdannelsen. Det er dette som skjer i praksis i Norge fram til nå. Det er her vi vil stoppe opp litt, fordi etablering av service-mekanikeren, slik selskapet ønsker, vil klart komme inn og forrykke fagarbeidrens posisjon faglig sett.

Vi ber om at fagbrevet får den status det er ment å ha i norsk næringsliv. Etablering av service-mekanikeren vil - etter vår mening - klart forrykke de faglige kvalifikasjoner fagbrevet skal gi. Spark ikke mer på fagarbeiderene, det er i vår og alles interesse at disse faglige kvalifikasjoner holdes på dagens nivå og at de får utøve sine kvalifikasjoner som i dag.

Vi skal selvfølgelig ikke underslå at etableringen av service-mekanikeren fremkommer som et krav fra selskapet for å legalisere allerede praktiserte ordninger i STO og CPH.

Vi skal heller ikke stikke under en stol at vi har skisert løsninger for å imøtekomme selskapet i denne sak.

Denne løsning bygger på at vi i Norge allerede har et fagbrev, offentlig norsk sådan, som heter service mekaniker.

Det har dessuten vært et problem i utdannelsen at flyteknikerne ikke har kunnet gå en aspiranttid.

Vi foreslår at alle som rekrutteres til -TS, ansettes som aspiranter (les service-mek) og i løpet av en to års periode tilbys kontraktfestet vidreutdanning til flytekniker. Dessuten krever vi at service-mek. tilfredsstillende kravene til basic licence utstedt av LV.

Dette er de helt klare forutsetninger NFO stiller til kompetanse for berørt personell for å kunne gå videre i denne sak.

Disse norske særegenheter må innarbeides i TOM, MOM samt TTG.

Dette er fullt mulig sett i relasjon til hva som ble gjort i verkstedkontrollen.

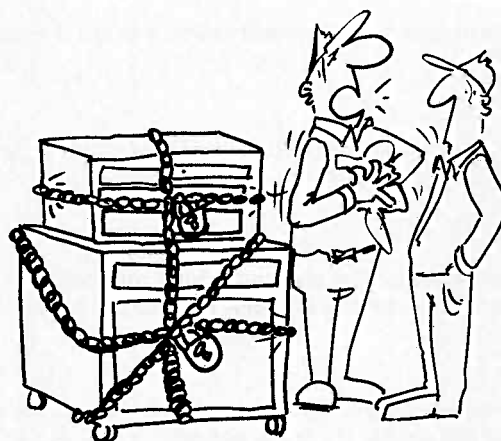
Til sist må det tas med at innføringen av service-mek. (med basic licence) i OSL medfører at OSLTS-S må innlemmes i verkstedkontrollen med de incitamentene dette medfører for lønningsposene våre.

Mia

SAS OG DEN NYE "OUT-FITT"

Så har vi endelig blitt like! Nå er det ikke lenger forskjell på oss på bakken. For oss flyteknikere er jo dette en fordel, men for de som skal få tak i oss ute er det ikke lett. Nå må de komme snikende innpå, bakfra, for å se om det står line maintenance på ryggen. Forvirringen var stor, dette vil jeg kalle "stein hogg".

tt



"What's trust got to do with it?"

ORIENTERING FRA NFO AVD. SAS.

Vi må innledningsvis beklage at våre tradisjonelle INFO-skriv om styrets arbeid tildels har uteblitt inneværende periode. Det er forskjellige årsaker til dette, bl. a. omorganisering av styrets arbeidsform og sakenes karakter. Imidlertid vil vi her forsøke å gi en grov oversikt over saker som er avsluttet og de viktigste som fortsatt holdes varme.

MAINTENANCE RELEAS OG TTG.

Det er nå over ett år siden saken "datt" i fanget vårt. I tiden siden siste halvårsmøte, der det ble orientert om utviklingen frem til da, har saken stort sett feriert sammen med resten av SAS. Dog må vi trekke frem at NFO's representant nå representerer AFS - sammen med en fra V-klubben og NITO - i noe som kalles PT rådsmøte i STO. Her har det vært polemisert fra LO's side om NFO og vår representasjon. Dette har til slutt avstedkommet en stilletende aksptering og vi møter nå alle foreningene i felles møter. Dette må vi se på som en positiv utvikling. Innholdet i TOM(TOG) og MOM er nå ferdig og vi kan si oss relativt fornøyd med dette. Det gjenstår selvsagt og applisere dette innenfor de respektive regioner i samsvarende forutsetninger tre ulike nordiske arbeidsmarkeder er. Nå, i løpet av høsten -83, skal så en interskandinavisk arbeidsgruppe utvikle og fremlegge forslag til innhold i en ny TTG (Technical training guide) (= TTM technical training manual). Faglig sett vil dette være noe av det viktigste arbeid frem mot årsmøte i november. Vi har en positiv følelse av at vi - (foreningene som har flytekn.) - har funnet en felles plattform å stå på interskandinavisk. NFO avd. SAS vil i løpet av sept. gå igjennom saken på nytt og legge frem forslag til hvordan TTG skal se ut.

SKOLESAKER.

SAS, som dere alle vet, omstrukturerer og etablerer resultatenheter med ansvar for egne budsjetter. Dette bevirker at de respektive avd.(=TS/OM) må budjettere og fremme forslag til skolering. Derfor er det svært viktig at vi får igang teknisk utdannelsesutvalg (TS) igjen. NFOavd. SAS må legge avgjørende vekt på å få dette utvalget til å fungere tilfredsstillende.

Ellers må vi få beklage at -TH ikke har innkalt til teknisk utdannelsesutvalgs møte. Dette har medført at neste års skoleprogram er lansert uten at vi overhode har hatt anledning til å drøfte dette.

Dette forhold har i hvertfall ikke bidratt til å blegge striden mellom oss og å utvikle et positivt samarbeid mellom -TH og NFO..Omstruktureringen i SAS, som nevnt innledningsvis, har også medført en diskusjon om TTC's rolle og tilknytning i fremtiden. NFO vil gå igjennom dette forhold og fremme et grunnlagt forslag til -DT årsmøte, der beslutning skal fremdrøftes.

For de av dere som har de gamle MI+MIII serifikatene vil disse bli erstattet med ICAO TYPE II ved fornyelse.

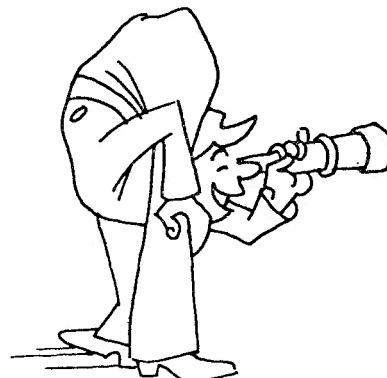


"Then this Big Amp beats up on the little resistance guy so he gets his BIG BROTHER that smacks him with the whole magnetic field..."

-TS, -OM.

Det har, siden halvårsmøtet, ikke vært de helt store sakene å rapportere om. Imidlertid pågår det arbeid i et såkalt produktivitetsutvalg. Der har NFO, i samarbeid med, -TS administrasjonen sett igjennom flere muligheter for produktivitetsfremmende tiltak, såvel ved TS som for linjenettet. Det viktigste prosjekt og konkrete tiltak er å utvikle en ny marginal strategi for utnyttelse av allerede tilgjengelige resurser der flyet måtte befinne seg. Dette betyr, som dere alle vet, at linjenettet må settes i stand til å utføre div. rutinevedlikehold. Dette mener vi vil styrke og befeste kravet om opprettholdelse av -OM tjenesten. Saken må, etter NFO's syn, gjenspeiles i aktuelle håndbøker. Dette betyr at SAS må endre policy. Til i dag har det vært en konsentrasjon av alt rutine arbeid til basene. Det har også vært et ønske om å sentralisere light/line maintenance beslutningsprosess til MCC i CPH, ja endog figurerer det såkalt en-base filosofi. Pr. dato er det en positiv innstilling til å utvikle og endre policy i retning av vårt forslag til utnyttelse av allerede eksisterende marginal resurser. STOMO og STOMQ vil ta saken opp med STK for å fremlegge forslag til løsning slik at håndbøker reflekterer policy endring. Vi har også fremmet forslag om når linjenettet bidrar med produkter (= MSC/MPC-sjekker og andre rutine arbeider) så skal prisen på produktet inntektsføres vedkommende linjestasjon. Dette vil bidra til å redusere de indirekte kostnader. Dette vil medføre at behovet for økt produksjon ved OSL (= mere folk) vil avtrappes. Faglig sett må dette gi positive og viktige bidrag til våre folks funksjon som S/E. Vi anser at vi i tiden fremover må se over våre funksjoner for å få flere ben å stå på. Det er helt klart at vi har et ansvar for våre i linjetjenesten også i fremtiden. Vår neste flytype vil muligens være utviklet slik at "såkalt" MSC kun må utføres hvert tredje døgn.

Dette har vi klare indikasjoner på, og må arbeide ut fra det. Det ville være en katastrofe dersom vi som forening legger oss til å "sove" på det resultat vi frem til nå har oppnådd.



Hindsight is always an easy way to evaluate a situation.

På basen foreligger det også positive forslag til utnyttelse av marginal resurser og disse er skisert i gruppen. Dog er det et uomtvistelig faktum at vi, NFO, ser linjenettsaken som en prøvelse på selskapets positive innstilling til å være med i gjensidige tiltak. Skulle dette falle negativt ut, ja da vil vår medvirkning i dette arbeid være gjenstand for vurdering. Det er en klar rød tråd i vårt arbeid i slike saker, vi ønsker å utvikle og styrke våre medlemmers forankring innenfor stasjonenes totale drift. Det er da en selvfølge at vi ønsker å ta ansvar.

TC OG HOVEDAVDELINGSUTVALGET.

Dette utvalget er opprettet etter modell av, og som et organ mellom, bedriftsutvalget og de lokale avd.-utvalg innen teknisk divisjon Norge. Alle avd. utvalgsprotokoller og saker som disse kan eller skal løse fremmes i hoved avd. utvalget, for deretter å rapportere til bedriftsutvalget. Nok et supperåd vil kanskje mange si.

forts:

TC og hovedavd.utv. forts.

Vi kan ikke, siden dette er nyopp-rettet, avsi noen dom, men det er vår oppfatning at -TC setter mye inn på å få dette til å fungere.

INSPEKTØRAVTALEN.

Avd. SAS ligger fortsatt i for- handlinger med SAS om opprettelse av tariffavtale. Som man uttrykker det: "Det er bevegelse" men på hvems betingelser kan man jo filo- sofere over. Etter min mening ser det ut som om dette ligner "unød- vendig trenering". Nøkternt sett er man vel kommet noe nærmere en løsning innenfor de aktuelle avtale alternativer. Et avgjøren- de møte vil bli holdt i slutten av sptember.

Vi ser det som en klar fordel om vi kan unngå en eventuell bruk av arbeidstvistloven i forhold som, under alle omstendigheter, vil måtte gi en tariffavtale.

NFO OG AVTALEFORHOLDET TIL NAF.

Et annet sted i INFO vil dere finne orientering om utviklingen av saken og den fremdrift man har lagt opp til.

Det som konkret har betydning for oss, er selvsagt at vi må opprett- holde og ta vare på vår overens- komst (Flytekniker overenskomsten) slik at den fortsatt blir NFO's eiendom.

Slik som det ble forutsatt den gang NFO valgt å knytte seg til en hovedorganisasjon.

At hovedorganisasjonen nå, gjennom forhandlinger med NAF, får en organisasjonsstruktur som er synonym, ja direkte analog til den situasjon som NFO hadde i LO, så må NFO innrette seg på å ta ansvar i forhold til de forutsetninger man la til grunn dengang man søkte tilknytning. På bakgrunn av denne situasjon har NFO forsøkt å avklare det inntruffende til beste for alle parter. Dog er det en kjenns- gjerning, som følge av PRIFOS ekstraordinære kongress i sommer, at NFO ikke kan være tilsluttet YS under PRIFO. Derfor vil NFO for-

søke å oppnå forbundsstatus under YS-P. Her står vi altså i dag og det gjenstår å få svar på vår søknad om forbundsstatus.

Vi vil selvfølgelig gjøre alle mulige anstrengelser for å holde dere ajour i tiden som kommer, i sakens ærende. Vi kommer i alle fall tilbake når den endelige av- gjørelse skal tas, og da med skik- kelig informasjon.

Dette er en sak som sentralstyret i NFO har som hovedoppgave høsten I983.

TILLITSMANNSOPPLÆRINGEN OP&UT FOND

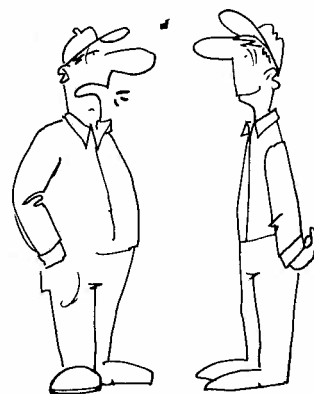
Som kjent gjennomførte NFO våren -83 et kurs i arbeidsrett for sentrale tillitsmenn. Kurset ble etter sigende godt mottatt og vår foreleser J.E.Nilsen ble satt på en hard prøve av 20 opplagte NFO- tillitsmenn.

At kurset ble dyrt, ca.25000.- anses som underordnet all den tid det ville kostet det dobbelte å kjøpe dette eksternt.

Dessuten er en slik kursform svært positiv ut fra forhold som: gjensidig forståelse og utvikling av personlige relasjoner NFO-til- litsmenn i mellom.

Dersom noen av medlemmene ønsker informasjon om kurs og opplærings- tiltak, så kontakt din tillitsmann eller M. Arnesen, OSLTS-E.

NFO arb.utv.
Morten Arnesen



"Aircraft Electronics?..Sure I'll teach ya EVERYTHING ya need to know."

BILENE PÅ OSLTS, IGJEN!

Nå har man, etter det jeg har fått opplyst, endelig gått til innkjøp av EN ny bil ved OSLTS-S. Etter at vi i mange år har slitt med biler som ikke på noen måte har passet til det de brukes til. Endelig, siden vi før har slitt med VW Transporter varevogner, store og uoversiktelige, for å frakte to-tre esker med oljebokser, en gardintrapp og en søppelkasse.

Den siste tiden har det vært noe bedre, da har vi fått tilpasset to blier, som et forsøk, etter brukernes ønske. Dette forøvrig etter forslag sendt inn til Forslagskassen, et forsøk som ikke frister til gjenntagelse.

Men så til det som er interessant: Hvorfor bare EN bil, når det er et behov for tre-fire i tillegg til de som finnes på forsøksbasis?

Hvorfor en stor Mercedes-Benz til totalt 110000 kr, når det er mulig å få biler som er langt bedre egnet, til 60000 kr.?



Hvor mye har det kostet å ha to-tre leiebiler i flere år ved TSS?

Når det gjelder det første spørsmålet, så er det ganske innlysende at prisen, dobbelt så dyr som andre alternativ, har betydning.

Når det gjelder det andre spørsmålet er det noe, for ikke å si mye mer diffust. Jeg har forhørt meg en del i denne saken, da det er min oppfatning at det også for teknisk avdeling, bør være mulig å få utstyr og forhold som gjør at man kan drive rasjonelt og effektivt.

Det som forundrer meg er alle de forskjellige svar og forklaringer man får, og som aldri er de samme. Henvisninger til at "den eller den" har "sagt eller bestemt", uten at dette er mulig å få bekreftet.

Hvorfor har ikke dette blitt seriøst behandlet, når man vet at denne saken har blitt tatt opp blandt annet i Avdelingsutvalget jevnlig siden 1976? Hvorfor er det så viktig å få en Mercedes-Benz?

I disse "Nye SAS-tider" burde det være i alles interesse å få tilpasset utstyret, også på bakken, slik at den ansatte kunne være istand til å yde best mulig service til de som skal yde service over for våre kunder, eller er vi innen teknisk "Et annet SAS"?

O.H.

ØKT PRODUKTIVITET, HVA ER DET ?

I den senere tid er det avholdt noen møter for å informere de ansatte ved OSLTS om produktivitetsaksjonen som skal begynne.

Etter å ha deltatt i en slik sammenkomst er det endel spørsmål som har meldt seg rundt dette temaet. Det er med en viss undring jeg har merket meg at det ved denne aksjonens start ikke eksisterer noen slik formening hos TS-ledelsen om hva økt produktivitet er? Jeg er ikke i tvil om TS-ledelsens gode intensjoner i sakens anledning, men savner dog visse retningslinjer i form av overgripende målsetninger.

Det er etter min mening en overgripende målsetting som bør oppfylles og det er : FLEST MULIG FLY TIL DEN TID OG DET STED SOM TRAFIKKEN KREVER DET!

Dette er jo en målsetting som rommer en mengde detaljer så derfor vil den ikke ha særlig stor verdi uten at den blir klargjort med noen betraktninger rundt det hele.

I stede for å gjøre driften av SAS til et spill med "Monopolpenger" mellom de forskjellige avdelinger, som alle er nødvendige for at SAS skal kunne levere det ønskede produkt, bør vi nå kunne satse mer på å trekke samme vei for å gi et bedre totalresultat.

Jeg tviler på at en passasjer vil akseptere en forsinkelse pga. manglende resurser i teknisk avd. selv om teknisk avd. kunne vise til utmerkede driftsregnskaper. Det har alltid vært et mål for teknisk avd. "å få flyet på rute" og en må ikke tape dette målet av syne for å få en tilsynelatende bedre produktivitet.

Den "image" som SAS har klart å bygge opp bør ikke settes på spill ved uforsiktig eksprementering med resursene. Den punktlighet som SAS i dag har er i virkeligheten så skjør at det bør satses litt "uproduktivitet" for å klare toppbelastningene. Det er jo tross alt denne evnen som bringer punktligheten over gjennomsnittet.

Stor var optimismen da J. Carlson sto frem og proklamerte at det var de ansatte som visste hvor skoen trykket og at det var de som var i stand til å løse våre problemer. Sett i lys av dette var skuffelsen til å ta og føle på da TS-ledelsen stikk i strid med dette laget et "overvåkningsskjema" for å undersøke vår evne til å øke produksjonen.

Tror virkelig "de herrer" at et slikt skjema vil bidra til annet enn å øke sin egen produksjon av papir???

Hvis det gjennom alle de år hvor sparekniven og finurlig budsjettering var den eneste metoden til å øke overskuddet, hadde blitt registrert noen av de positive strømminger innen avdelingen ville en undersøkelse av denne typen være unødvendig.

La ikke denne aksjonen bli et spørsmål om hvordan kakesmulene skal samles opp. Det kan jo hende at noen andre spiser hele kaken mens vi er under bordet med feiekosten!

Lykke til.

H.S.



"It says congratulations on winning the overhaul contract...GOOD LUCK!"

HANGARUTSTYRET OG VEDLIKEHOLD.

For noen år tilbake tok jeg opp problemet med hangarene våre, og utstyret der. Mye har skjedd siden den gang.

Utstyret har etter hvert blitt byttet ut til noe mer tidsmessig og moderne, selv om kvantiteten ikke øker. Vel, det er o.k. om vi ikke har ti av hvert slag av alle ting, men skal vi ha et antall foreks. jekker, så bør disse være like. Vi har i dag flere forskjellige typer jekker, noen er så tungvinte at de ikke kan brukes i det hele tatt.

Hvorfor blir slikt utstyr innkjøpt?, ville det ikke være en fordel om brukeren ble tatt med på råd når utstyret skulle kjøpes? Det vi opplever er at det plutselig står en ny jekk på dørken, som ingen kjenner til.

Etter noen forsøk får man så det hele til å virke, men det er jo så tungvint at det ikke kan benyttes ved hjulskift på tarmac. Jeg er sikker på at det finnes jekker i handlen som også tilfredsstillende våre behov.

Hva så med vedlikeholdet av vårt hangarutstyr? Hvem er det som har ansvar for at utstyret blir ettersett og vedlikeholdt? Det kan da vel ikke være oss som bruker det? Enkelte ting av vårt utstyr kan bli stående i månedsvis uten at noe skjer med det. Skal vi som jobber på TS-E/S kunne utføre en rask og skikkelig jobb må utstyret til enhver tid være i orden.

Jeg vil gjerne trekke frem et konkret eks. på at ting ikke følges opp. På våren påpekte jeg overfor st.ing. at våre nye varmegogner fremdeles sto ute. Dette ble av st.ing. rapportert videre, etter at vårt skift kom tilbake etter en kort-fri var vognene fremdeles å finne ute på tarmac. Jeg tipset igjen st.ing., etter to dager tok en kolega og jeg vognene inn i H-3, hvor de har stått til nå.

Det har gått 5 mndr. med rikelig tid til ettersyn og vedlikehold, hvorfor blir det ikke gjort?

Dette var ett eks., det finnes mange fler. Min mening er at det bør ansettes en evnt. to mann som kun skal vedlikeholde vårt utstyr, og de skal være underlagt st.ing. ved TS-E.

Forholdene i dag er langt fra tilfredsstillende!

tt.

VIL VI FÅ MANGE SLIKE I ÅRENE SOM KOMMER ?

FLIGHT No.	DEP STA	A/C REG	D	D	M	M	Y	Y	SEQ. No.	ATA SYSTEM (ITEM No.)	POS	KSSU COMP IDENT No.	SERIAL No. IN	SERIAL No. OUT	DEL
355	KKN	KGW	0	1	0	5	8	3	278						
Subject															
NIL															
Action															
15 ÅR 1 mnd. Hilsen LULLOM MPC PERF.															
Sign. <i>R. R. R. R. R.</i>															
OIL REFILL															
E1 E2 E3 E4 APU															
Action STA D D M M Time Sign.															
Release ST D D M M Time Sign.															
LULLOM 0105 <i>[Signature]</i>															
COMPLAINT (IMM CODE)															
RP FAIL CLASS															

