



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

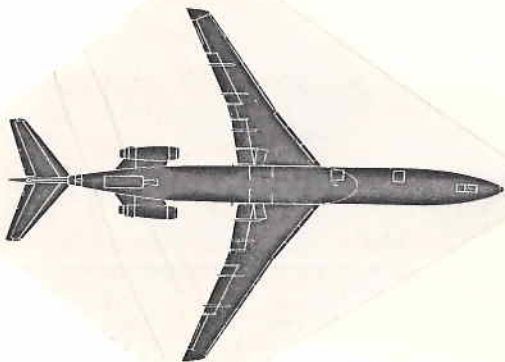
medlemsblad for Norsk Flytekniker Organisasjon. nr. 1 1977



INNHOOLD:

	side:
AFF: En historisk oversikt ved overgangen til NFO....	2
NFO i 1977.....	6
NFOs første Representantskapsmøte.....	7
Sentralstyre og komitéer.....	7
Avd. styrer i NFO for 1977.....	8
Nytt fra SFF.....	8
Nytt fra Luftfartsdirektoratet.....	9
Politiattest ved førstegangs-sertifikat.....	10
Meninger:.....	10
L-check mek./Flytekniker.....	11
AFFekten og ISF stoff.....	12
NFO får fast kontortid.....	14

o o o



TIL ALLE MEDLEMMER:

INNTIL EN AVKLARING HAR SKJEDD ANG. AUTORISERTE FLYTEKNIKERES STILLING OG Plass I SAS-TEKN.ORGANISASJON I NORGE, OPPRETTETTES NFOs VEDTAK OM INNTIL VIDERE IKKE BESETTE LEDIGE STILLINGER VED OSLOTS.

STYRET

iINFO: Medlemsblad for  
Norsk Flytekniker Organisasjon

Utkommer 4 ganger pr. år.

Redaksjon: Elling Knudsen, TS-E, SAS  
Adresse: Postboks 60, N 1330,  
Oslo Lufthavn.

Tanker og meninger i "iINFO" behøver ikke å være NFOs offisielle syn. Ettertrykk og sitat er tillat ved oppgivelse av kilde.



ER DU EN AV DE HEILDIGE SOM ER UTSTYRT  
MED SKRIVEREDSKAP OG PAPIR?  
HAR DU TENKT PÅ AT REDAKSJONEN OGSÅ  
TRENGER I N F O R M A S J O N ?

### AFF: en historisk oversikt ved overgangen til NFO.

Dermed er det et faktum,- Autoriserte Flymekanikeres Forening er blitt historie,- NFO:Norsk Flytekniker Organisasjon er kommet i stedet.

Vi synes det er på sin plass i denne forbindelse med en historisk oversikt.

#### Starten:

Høsten 1938 tok herrene Aase,Langnes, Larsen og Schibbye initsiativet til å få dannet en forening for autoriserte flyvemekanikere.

"Den 17/1-39 blev der afholdt konstituerende generalforsamling på hotell Savoy". Tilstede var 13 mann,lovene ble godkjent og som AFFs første formann ble O.Schibbye (senere kontrollsjef i SAS) valgt.

De to første årene arbeidet styret med å få ensartet utdannelsen til medlemmene, tilslutning til en hovedorganisasjon,en rettfærdig fordeling i arbeid og stasjoneringsforhold, uniformsproblemer samt lønns og diet problemer.

Man hadde konferanser med Ritmester Bø i "Luftfartsrådet", og med forretningsføreren i Bilarbeiderforbundet. (Disse kunne ikke akseptere at aut.mek. skulle skilles ut som egen avd. i forbundet.)

Ved tariffkravene i 1939 ble man enige om å kreve opp til kr. 460,- pr.mnd. for aut.mek.,opptil 580,- for "type-mek." og for aut.mek ved hovedstasjon var max.kravet kr.680,-. Av regnskapet for 1939 kan nevnes at inntektene var kr.192,- og utgiftene hadde vært på kr.60,94. Kassabeh. pr. 1/1-40 var på kr.131,06 hvorav 120,- på kto. i Aker Sparebank og resten "er p.t. i kassererens lomme" som det står i protokollen.

#### 1941 til 1945:

Protokollen fra siste styremøte og gen.fors. i 1941, er meget kort: " --forøvrig inntok man en bedre aftens med påfølgende diskusjon om gammelt og nytt,-spesielt nytt". kan vi lese i referatet.

Fra gen.fors. 21/2-41, står det kort at foreningen skal oppløses grunnet manglende interesse. Under-skriverne må nevnes: O.Schibbye, A.Eriksen, Bj.Larsen,M.Sørbotten, S.Langnes, E.Korslund, O.H.Voldene, O.Bråthen, J.Lian.

AFF var deretter oppløst under krigen, herrene var rømt til England og Canada, -men vi bør merke oss det første samlingsmøtet etter krigen. Den 14/8-45 møtte: ltn.F.Karlsen, ltn.H.Stranderud, fenr.J.Lian,vingersjantene Larsen og Silberg, sjt.O.Schibbye og Langnes samt L.Stenberg og Sørbotten.

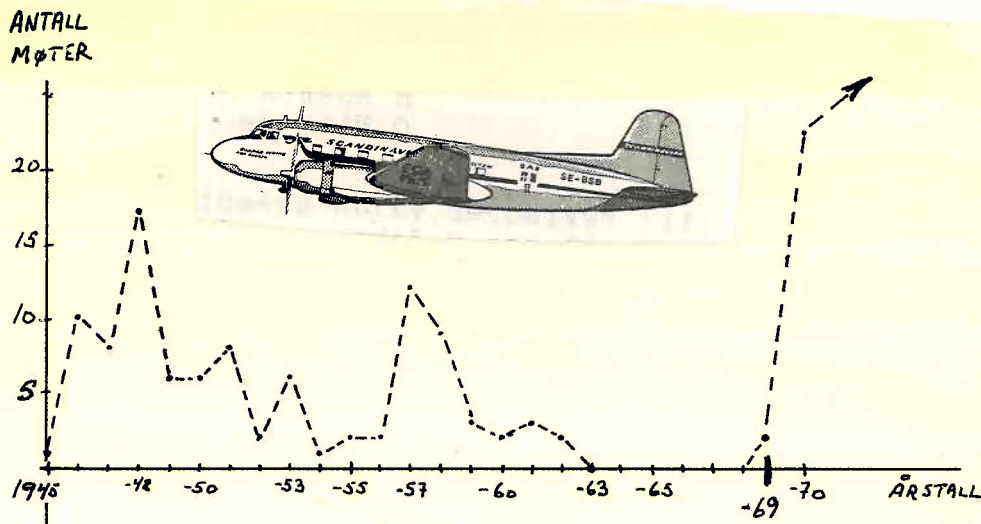


fig.1

AFF aktiviteten i perioden -45 til -69

I des.-45 ble det avholdt gen. fors., og nytt styre ble valgt. Som det fremgår av fig.1 var aktiviteten stor i perioden -45 til -53. Videre hadde foreningen en oppblomstring i fra -56 til -61.

#### 1945 til 1962:

Hva var det så foreningen arbeidet med gjennom de første 15-16 årene etter krigen? Møteprotokollene forteller sitt:

De første årene var det problemer rundt tilpassing til sivil-flygingen. I den sammenheng var det viktig å få standardisert utdannelsen og kravene til aut.mek.ñ.

Flyselskapene og luftfarsmyndighetenes administrasjon var ikke bygget opp effektivt og resultatet av den akselererende utviklingen i luftfarten ble at en mengde saker måtte løses "på sparket" eller improviseres fra dag til dag.

AFFS krav og påtrykninger gjorde sitt til at utdanning og praksis kom i ordnede forhold.

Lønnsproblemene og skjevheten i den, har gått som en rød tråd gjennom foreningens historie.

Større og mektigere organisasjoner har aldri kunnet akseptere at utdanning og ansvar i den flytekniske bransjen bør betales. Dette har selskapene vist å utnytte gjennom årene.

#### Tilslutning til Maskinistforeningen?

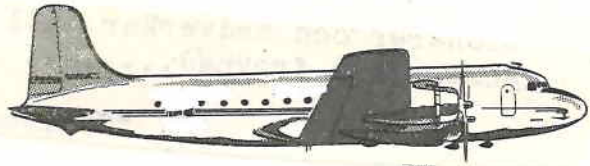
En tid arbeidet man aktivt for en tilslutning til Maskinistforeningen, (i 1948) den var på det tidsptk. tilsluttet L.O. men gikk senere ut og ble et selvstendig forbund.

Det var også kontakt med Porsgrund teknikernes Forbund, man også det randt ut i sanden.

Sett i "historisk perspektiv" virket styrets forsøk på tilslutning til Norsk ruteflyger forening, noe krampaktig (1948).

#### Godt forhold til L.D.:

AFF fikk istand en ordning med luftfartsmyndighetene hvor foreningen hadde med en sensor ved alle tester av aut.mek. for L.D. Forholdet til L.D. var i alle år svært godt, noe som fremgår av møteprotokollene. Overing. T.Dahl hadde nok sin del av æren for det, han holdt foreningens styre orientert om alt som var aktuelt i forholdet til myndighetene. Så tidlig som i 1950 kom spørsmålet om å autorisere verkstedene opp. SAS presset på for å få en slik ordning gjennomført.- Som kjent gikk det mange år før dette ble gjennomført.



Gamle møteprotokoller kan også være fornøylig lesning: I 1952 foreslo den sittende formann i AFF ved gen. forsamlingen det året at det skulle innføres en "nyordning": "--med bespisning som post I på dagsorden, - man vilde dermed kunne spise seg til styrke og humør for senere å ta fatt på dagsordens viktigere pktr." !! Vi har en mistanke om at det ikke bare var mat det dreide seg om. I 1952 hadde AFF 66 medl., - 13 møtte på nevnte gen.fors. Et forslag om flere medlemsmøter ble forkastet da man mente å ha erfaring for at ingen møtte! !

#### Dårligere lønn enn fagarbeidere:

I 1953 var det et faktum at aut.mek.ś lønn lå kr.0,20 under fagarbeider pr. time.

Den konstante spenningen rundt lønns og statusforhold tok mye av AFF's tid og energi.

En stadig diskusjon om tilslutning eller ikke til hovedorganisasjon, - har alltid vært et tilbakevendende tema. NAF ville i de første årene ikke høre snakk om andre enn J.&M.

Dette skapte i perioder svært dårlige forhold mellom AFF og J.& M. I 1950 kom det til åpen konfrontasjon mellom de to.

Møteprotokollen forteller intet om hvordan "konfrontasjonen" artet seg.

#### Samarbeid med andre selskaper og med kolleger i Sverige og Danmark?

Idéen om samarbeid med Svenske og Danske kolleger er ikke ny, - det var kontakt så tidlig som i 1952. Etter ICAO konferansen i 1952 i Montreal, viste det seg at sert. bestemmelsene for teknisk personell var så variable i de forskjellige land, at rammen som ble satt opp om dette ble meget tøyelig og tilpasselig for alle. Den gamle ordningen ble derfor beholdt her i landet.

I 1953 foreslo den sittende formann i AFF at foreningen skulle ta kontakt med kolleger i Braathen SAFE og Widerøe samt Polarfly A/S, for å få en bredere oppslutning til AFF. Vi vet ikke hvordan det gikk videre med dette i 1953, men vi vet jo hvordan dette ble suksess på et senere tidspkt. ( Formann i 1953 var S. Andersen, SAS.)

#### Opplysningstendenser i -50 årene:

Alle lønnsmessige diskusjoner i -50 årene ble henvist til gjeldende overenkomst mellom J.& M. og NAF. AFF var bundet til denne og fikk ikke gehør hos SAS for sine krav.

I 1954-55, var det heller dårlig interesse rundt AFF, - det at J.& M. hadde hånd om alle forhandlinger virket deprimerende og la en demper på AFF's virksomhet.

I protokollen fra disse årene kan en lese om oppløsningstendenser med medlemmer i både J.& M., Arbeidslederforbundet og i AFF.

#### 1956 til 1959: En aktiv periode.

I 1956 kom en oppblomstringsperiode med et aktivt og arbeidsomt styre. Formann dengang var F.Dahl og en meget flittig sekretær het R.Iversen. Mye har vært sagt og ment om AFF i denne perioden, - uansett hvilken mening man hadde, - arbeidsomme og aktive var de.

Ting som ble hørt opp var:

Aut.mek.śs arbeids og ansvarsområde i forhold til arbeidsgiveren.

Det ble orden i sert.bestemmelsene for IERA sertifikater.

Man kjempet iherdig for (og mot) organisasjonsendringen i SAS som villå medføre ansettelse av en rekke inspektører.

Det ble dengang hevdet at dette var et utslag av en personalpolitikk i SAS som gikk ut på "splitt og hersk". Hva gjorde AFF dengang?

Jo, - en gikk til "blokkade" av de utlyste stillingene inntil de ansettelsesmessige forhold var avklart.

At ansettelse av inspektører senere gjorde sitt til at L.D. kunne akseptere firma-autorisasjon, -se det er et annet kapitel.

Det ble i denne tiden også kjempet hardt for å få orden i forholdet med utestasjonerte og beordringssystemet. De som hadde med dette å gjøre, tok bare hensyn til "ansikter", ble det hevdet.

#### Bruk av fagarbeidere på trafikk i 1955:

I 1955 var det dess-uten bråk om bruken av fagarbeidere på trafikk. (Var det noe som sa at historien gjentar seg?)

Etter at en rekke formenn og inspektører var ansatt i SAS, tok AFF opp de lønnsmessige forhold for disse. De var fortsatt medlemmer.

#### Utmeldning av Jern.&Met.:

Det evige tilbakevendende problemet med forhandlingsrett og forholdet til J.& M., resulterte i at AFF gikk ut av J.&M. i 1956. Forholdet var allikevel ikke verre enn at "visse følere" ble holdt ute for en eventuell tilbakevendigg til J.& M.'s trygge favn.

"Enkelte" mente at utmeldingen hadde vært en forhastet beslutning. Møteprotokollene forteller om en stadig diskusjon om firma-autorisasjon og inspektør ansettelser. AFF ba om skriftlige garantier for at ingen statusendring skulle skje med aut.mek.å.

Andre gjennomgangstemaer var skiftplaner og skiftprosenter, samt lønnsforskjelden mellom fagarbeidere og AFF medlemmer.

#### Tilbake til Jern.& Met.:

I 1958 gikk AFF igjen inn i J.& M., og i løpet av 60 - 62 døde virksomheten stille bort. I denne tiden fikk man også oppleve at nesten 20 aut.mek.er ble degradert til fagarbeidere.

Det skulle snart vise seg at J.& M./L.O. ikke viste den ringeste interesse for de tilbakevendte medlemmer, hverken etter innmeldelsen eller på et senere tidspunkt. Det var derfor bare en naturlig konsekvens av J.&M.'s ignoranse at AFF gjenoppsto i 1969.

#### AFF dannes igjen:

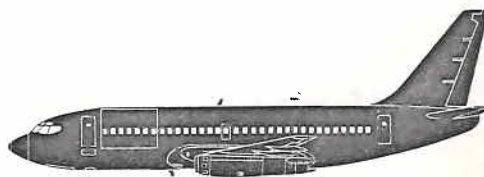
Verkstedklubben i SAS hadde laget "ris til egen rumpe." Vi vet alle hva som skjedde, - over 200 autoriserte i samtlige flyselskaper dannet ryggrad i det nye AFF under ledelse av noen få ildsjeler. Det har vel nå blitt bevist at AFF denne gang kom for å bli.

Den nå gjennomførte organisasjons og navnendring er en naturlig videreutvikling og kan bare oppfattes som et bevis for at AFF var levedyktig. NFO har nå egen tariffavtale, selv om likheten med J.& M. s avtale er slående. Det er denne likheten som det nå må kjempes for å få fjærnet.

Vi tror også at flyselskapenes ledelse etter hvert har lært å leve med oss, i SAS har forholdet til personalavd. blitt bedre i den senere tid. At medlemmer av NFO's styre kan bruke noe av arbeidstiden til foreningsarbeid er et bevis på det. Vi ser frem til den dag da vi kan si noe lignende om forholdet til den tekniske ledelsen i flyselskapene.

ek

o o o



## NFO i 1977?

Hva er det så som opptar NFO idag? Sentralstyret står foran vårens tariffoppgjør. Varsel om arbeidsnedleggelse fra den 23/4 er sendt og bekreftet mottatt.

Tariffkomiteen har hatt sitt første møte og NAF har fått tilsendt NFOs lønnskrav: Minstelønn heves til kr. 4215,- pr.mnd. Pers.lønn økes med kr.260,-, Alderstillegget økes med kr.25,- pr mnd. og sert.tillegget økes med kr.15,-.

Dermed gjenstår det å se om "Kleppepakke" og NAF/LOs enighet også denne gang gjør alle andre organisasjoner til "gjerdesittende" statister?

I avd. SAS er NFO opptatt av en nyordning ved teknisk avdeling som kan få store konsekvenser for våre medl. hvis den blir gjennomført i den av SAS foreslåtte form.

Det foreligger pompøse planer om å innføre egne kontrollører (flere inspektører) med stemplingsfullmakt, utstedt av SAS. Det kan noen ganger se ut som om man infører kontroll for kontrollens egen skyld. Nærliggende er det å minne om gode gamle Parkinsons lov.

NFO befinner seg i samme situasjon som AFF gjorde i 1956 (se historisk oversikt), man ønsker å ansette flere funksjonærer, rekruttert fra NFOs rekker. Dermed kan det nye systemet gjennomføres, og man "pplitter og hersker" som så mange ganger tidligere. Vi håper at solidariteten denne gang er bedre enn i 1956.

Det har vakt stor begeistring i Verkstedsklubb kretser, at SAS vil ta i bruk fagarbeidere til å ta check på fly i trafikk. De utvalgte får et 5 dagers kurs, og regnes deretter å ha tilstrekkelig kompetanse til å overta for en flytekniker. Funksjonærer ved service-avd.(TS), vil få firmamessig myndighet til å gi maintenance-release i aircraftlog på grunnlag av hva fagarbeiderne har gjort ute på rampen. M.å.Ø. er det personlige ansvar til en autorisert tekniker behendig fjernet, eller som en av SASS representanter uttrykte seg i et møte med NFO: "Vi er lei av at den autoriserte tekniker oppfatter seg selv som L.D.s forlengede arm inn i SAS".

Det nye "systemet" til SAS vil amputere "armen" og dermed får "bukken fri adgang til den havresekken han er på jakt etter".

Heldigvis har den tekniske ledelse i reg.Norge, med all nødvendig tydelighet, demonstrert at det ikke hersker enighet om hvordan systemet skal fungere i praksis. Vi skal være så taktfulle at vi her ikke nevner hvordan, og med hvilke ord dette ble demonstrert for NFOs styre.

Som en følge av den mangel på koordinerte meninger som hersker i den tekniske ledelsen om hvordan den autoriserte flyteknikers fremtid skal se ut i SAS reg.Norge, har NFO gått til det drastiske skritt å blokkere alle stillinger som er nødvendig å få besatt for at det nye systemet skal kunne fungere. Der står man i det skrivende øyeblikk.

o o o



*"Kommer straks, -skal bare se igjennom TKs bidrag til nattens gjøremål"*

## NFO'S FØRSTE REPRESENTANTSKAPS MØTE.

Møtet ble holdt på Fornebu den 19/3. Avviklingen gikk hurtig under J.G.'s ledelse.

Etter at representantskapet var erklært beslutningsdyktig, ble NFO's første R.S.møte konstituert.

De innkomne forslag handlet om hvordan Sentralstyrets økonomi skulle ordnes. Det ble enighet om at hver avd. i NFO skal betale kr.160,- pr. år pr.medl. til sentralstyrets drift. Dette skal dekke utgifter til jurist, til "iNFO" og til administrasjon.

Det ble vedtatt at det som et minimum må utkomme 4 nr. av "iNFO" pr. år.

Etter forslag fra R.Slettebø, BU, ble det vedtatt at "iNFO"’s opplag skal økes, slik at bladet kan deles ut til alle som er interessert i vår organisasjon. Videre så man gjerne at en innmeldings-blankett skal trykkes i bladet i hvert nr.

Det har vist seg at det er interesse blandt fagarbeidere for medlemskap i NFO. Etter endel diskusjon, ble det vist til NFO's lover og de interesserte ble anmodet om å sende søknad med opplysninger om utdanning og praksis.

En tomanns gruppe fikk fullmakt til å fortsette sitt arbeid med undersøkelser om og kontakt med Y.S. De to er A.Kvalsnes, Sterling og R. Slettebø, BU-SAFE.

A.Kvalsnes har kontakt med fremstillere av foreningsmerker, og vil senere fremlegge endelig forslag om dette i sentralstyret.

### Valgresultater:

#### Sentralstyre:

SAS: E.Førrisdal, J.Giæver, S.Kindseth.

SAFE: R.Slettebø, S.Ovenstad.

FOF : H.Cypriansen

WF : K.Jakobsen

Sterling: A.kvalsnes.

formann: J.Giæver, SAS

info.sekr.: E.Knuksen, SAS

Red.komité: E.Knuksen, SAS

A.Kvalsnes, Sterl.

R.Dybwad, BU-

Tariff komité: (13 mann) 5 SAS, 3 BU, 2 FOF, 2 WF og 1 Sterl. Heri innbefattet alle avd.formenn, form.i S. styret samt info.sekr.

#### Hovedorg.tilslutn.komité:

R.Slettebø, BU

A.Kvalsnes, Sterl.

(Disse skal fremlegge forslag om sl k tilsl. til Y.S. Dette skal i såfall ut til uravstemning bl.medl.)

Vi tror at representantskapet reiste hjem med en følelse av et vellykket m te. (Til tross for forsovelse og improvisert møtelokale.) NFO er nå blitt en organisasjon som etterhvert vil sette seg i respekt og bli akseptert både hos myndigheter, flyselskaper og blandt andre organisasjoner.

o o o



## Avd.styrer i NFO for 1977:

### SAS:

formann : E.Førrisdal OSLTS-E  
n.form. : J.Giæver "  
sekretar: S.Kindseth "  
kasserer: J.Haagensen "  
repr. s.1:V.Meland "  
" s.2:J.Haagensen "  
" s.3:E.Knudsen "  
" s.4:J.Giæver "  
" s.5:L.Lømo "  
" OM: K.Hasleto OSLOM  
varamann OM velges senere  
repr.N.Norge: S.Hansen EVEOM  
" " : E.Garstad TOSOM  
V. & S.Norge :M.Brakstad BGOOM  
funksjonærer:A.Skomsøy OSLTS-E

o o o

### NYTT FRA SFF.

#### Svensk Flygtekniker Förening.

Våre kolleger i Sverige er stadig på farten. Vi skal snart ha et nytt kontakt og informasjonsmøte i Oslo, hvor det vil bli informert om vinterens begivenheter i begge land.

( Vi ser frem til den tid da også våre Danske kolleger kan komme med i disse møtene.)

Det har vakt stor irritasjon i LO-kretser i Sverige at våre kolleger har meldt sin ankomst til SAS på ARN. "TEKNIKERNES VÄRLD" nr.1/77, er kommet og i det nr. har man lagt stor vekt på samarbeidsavtalen mellom NFO/SFF. Bladet sliter med de samme problemer som "INFO", - mangel på skrivekløe blandt medlemmene.

En artikkel presenterer spørsmålet om SFF's nye avd. på Arlanda. Stadig flere flyteknikere i Sverige søker nå medlemskap i vår "broder" organisasjon. Utviklingen har kommet så langt at Svensk Transport arb.forb. har sendt sin formann for avd.46 rundt på "SFF stasjonene" for å få medlemmene til å returnere til L.O. -Dengang ei,-ingen i SFF tror lenger på at deres interesser vil bli ivare tatt av "mamut-organisasjonene".

I medl.bladet finner vi dessuten en orientering fra SFF/Linjeflyg. Det viser seg at firmaet har planer om innføring av en "transit-check" som skal utføres av uautorisert personell.

### Braathen SAFE:

formann : R.Slettebø.  
n.form. : S.Skadberg.  
sekretar: S.Rød.  
kasserer: R.Johansson.  
styremedl.:  
Sola : Ø.Evensen.  
Førnebu : S.Ovenstad.  
Værnes : R.Dybwad.

tekn.komité: T.Stangeland.  
A.Foldnes.  
R.Røst.

### innstillings

komité: N.Fodnes.  
H.Ottesen.

revisorer: B.Ohma.  
M.Mellomstrand.

o o o

Forslaget har vært fremlagt for S.P. (Svensk Pilotförening) og for "Transport"-LO. Pilotforeningen stilte seg sterkt negativt til forslaget, mens alle og enhver kan tenke seg til hvilken holdning "Transport" har i nevnte sak.

Forslaget er nå til revisjon hos LIN, og SFF skal være med på utformingen, før det sendes til Svensk L.D.

Kanskje en tankevekker for enkelte instanser i Norge også?

Ved årsmøtene i SFF ble følgende styrer valgt:

### Hovedstyre:

formann : K.G.Holm LIN  
v.form. : N.Franzén SAS  
sekr.t. : S.Hammer LIN  
kass. : L.Wallin LIN  
styremedl. : J.Johanson Sterner  
" : B.Radix SAS  
" : H.Holmqvist LIN

I avd.2 (GOT-NRK-LLA) har følgende blitt valgt:

formann : N.Franzén  
v.form. : O.Sykiäinen  
sekretær : Å.Hall  
styremedl. : B.Radix  
" : L.Lösnitz

o o o



## NYTT FRA LUFTFARTSDIREKTORATET:

I sammenheng med den pågående diskusjon om "L-check fagarbeidere" i SAS og om endringer i organisasjonsstrukturen og signeringsrettighetene, vil vi her understreke de punkter i brev fra L.D. som er selve kjernen i saken.

I brevet heter det bl.a.:

*"Saksbehandlingen vedrørende innføring av "L-check" mekanikere som ledd i personaloppsettingen på SAS godkjente verkstedbaser er fortsatt under behandling.*

*Forutsetningene for at SAS internt skal kunne autorisere mekanikere for utførelse av "L-check" på ARN, CPH og OSL kan konsentreres slik:*

1. På den aktuelle verkstedbase skal det finnes en fungerende verksted kontroll.
2. Spesielle utdanningskrav skal oppfylles (ref. THA) I tillegg kreves at verkstedsinstruktører finnes med ansvar for å lede den praktiske utdannelsen av "L-check" mekanikere.
3. Den internt autoriserte "L-check" mekaniker får selvstendig utføre "L-check" etter gjeldende underlag og skal signere for utførelsen på en spesiell check-liste.
4. Den person som er ansvarlig for utferdigelsen av "Maintenance - Release" i Aircraft Log, skal være organisasjonsmessig plassert slik at han har inflytelse på utførelsen av arbeidet og tilgang til hjelp og informasjon som mulig-gjør å ta ansvar for luftdyktig-hetsklarering. Vedkommende skal minst ha kvalifikasjoner tilsvarende ICAO Annex 1, Chapter 4, Aircraft Maintenance Type II licence.
5. Ordningen med intern autorisasjon av "L-check" mekaniker skal bare benyttes på godkjent verksted-base, og det er et krav at logbok rutinene skal være identisk like på de tre basene.

Dette var selve brevet. Understreking er gjort av "INFO".

Vi peker her særlig på pkt.4. Hvordan den signerende for Maintenance Release, skal kunne følge det praktiske arbeidet må bli litt av en "nøtt". Kanskje har man i SAS tenkt seg en

ordning med "dobbel-kontroll" på ramp-handlig tjenesten også? I såfall skal det bli interessant å se hvor mye billigere den "nye ordningen kan bli".

Det må her være på sin plass med en gjengivelse av de omtalte ICAO bestemmelsene (ICAO Annex 1, ch.4), som her må være ytterst viktige:

I chapter 4) heter det bl.a.:

*In such an approved maintenance organization the Contracting State shall ensure that the privilege of signing a maintenance release is restricted to individuals who have knowledge and experience equivalent to that of 4.1.1.2 and 4.1.1.3.*

I følge ICAO Annex 1 gjelder flg. krav for å kunne bli innehaver av flyteknikersertifikat type II:

*"A Contracting State shall require an applicant for an maintenance type II licence to meet the following requirements in respect of age, knowledge, experience and skill:*

4.1.1.1. Age. He shall be not less than 18 years of age.

4.1.1.2. Knowledge. He shall satisfy the Licensing Authority as to his knowledge of:

- i) aircraft and their entirety
- ii) airframes
- iii) aircraft power-plants including their accessories
- v) aircraft instruments
- vi) aircraft avionics

4.1.1.3. Experience. He shall have had the following experience in the inspection, servicing and maintenance of aircraft or its components.

- a) for the issue of a licence with privileges for signing a Maintenance Release (Certificate of Safety for Flight), at least:
  - i) three years, or
  - ii) two years if the applicant has satisfactory completed an training course which will provide an equivalent level of practical experience.

Det eneste som synes å mangle i disse bestemmelsene (som SAS skal tilpasse), er et krav om at kunnskapsnivået skal holdes vedlike!!

POLITIATTEST VED SØKNAD OM  
FØRSTEGANGS SERTIFIKAT.

I AIC B25/77 fra L.D., er det nå fastslått følgende:

I henhold til §12 i forskrifter om strafferegistrering fastsatt av Justisdepartementet 20.des. 1974 kan politimesteren utferdige politiattest når det i lov eller med klar hjemmel i lov er fastsatt at en person må godtgjøre at han har ført en hederlig vandel, er ustraffet e.l.

Slik hjemmel finnes i Luftfartslovens § 55 for personell som skal tjenestegjøre ombord og i § 52: forskrifter for flymekanikersertifikater pkt.1.2.4.5. for flymekanikere.

Ved søknad om flymekanikersertifikat kreves politiattest.

Politiattesten utstedes normalt direkte til den attesten gjelder av politiet på vedkommendes hjemsted.

Attesten skal ikke være eldre enn tre måneder ved sertifikatutstedelsen.

Da enkelte har hatt vanskeligheter med å få utstedt politiattest, har Justisdepartementet gjort oppmerksom på at søkeren ved henvendelse til politiet må vise til luftfartsloven og angjeldende sertifikatforskrift.

o o o



MENINGER:

*Se også side 11 ang.medlemmers mening.*

Til red. av "INFO".

Hva har styret gjort ang."Opplysn./Utv.fond pengene?"

*Adv.Sibbern arbeider fortsatt med saken.Ny henv. er gjort til NAF i mars-77.*

*red.*

ANG. NFO'S NYE

LOVER:

NFO's nye lover som ble vedtatt i år, synes ved nærmere gjennomlesning å ha et par mangler som jeg gjerne vil rette oppmerksomheten mot:

Representantskapets beslutningsdyktighet:

Da både avd.styrer og sentralstyre må ha et vist minimum av fremmøte for å være beslutningsdyktige, synes det rimelig at en tilsvarende bestemmelse også finnes for R.s. En teoretisk mulighet for "kupp" bør elimineres snarest. 3/4 deltagelse synes rimelig også i denne forbindelse.

NFO og tilslutning til Hovedorganisasjon:

En tilknytning til en hovedorganisasjon er under utredning. Det bør finnes bestemmelser i lovene som dekker dette området. Spørsmålet er serdeles viktig og det ville ikke være urimelig med samme avstemmingsregler på dette området som i § 12. (Uravstemming.)

S.H.

*§ 13.1 er grei nok i denne sammenheng, -den gir sentralstyret rett til å foreta endringer med påfølgende godkjenning av Representantskapet. Det foreligger også andre endringsforslag samt diverse "skjønnhetsfeil" og det blir vel naturlig å ta dette med samlet i utgave 2 når den skal trykkes.*

*red.*

Noen kommentarer til pågående dialog.

Utviklingen de siste 15-20 år innen luftfarten, ikke minst på den tekniske siden, er i ferd med å få konsekvenser for bestående rutiner og regelverk.

Hvis dette kommer uventet på noen, må det vel skyldes dårlig gangsyn eller det som verre er.

Det forundrer meg at dette ikke har skjedd før. Min oppfatning har vært og er, at flyteknikerens status i en mulig nyordning, vil fortsette å være en viktig brikke i organisasjonen. Dette bekreftes også i siste skriv fra L.D. Den gang AFF ble reorganisert, luftet jeg tanken om å komme bedrift/L.D. i forkjøpet med konstruktive ideer.

Dette fikk aldri respons.

NFO's lover sier i målsetningen at det skal arbeides for de faglige interesser. Uten på noen måte å nedvurdere det arbeidet som er utført, - tvert i mot, - må det inrømmes at dette mål har ligget i bakgrunnen.

Faglig sett synes jeg den foreslåtte nyordning ikke representerer noen trussel mot den autoriserte tekniker, - snarere er det en oppvurdering.

Hvis en autoriserts yrkesstolthet ligger begravet i å få utført en "L-check", må det vel kunne karakteriseres som naivt og lite ambisiøst.

Hvis SAS skulle ha noen baktanker med nyordningen er L.D.'s regelverk klart nok.

For meg virker den pågående dialog mellom NFO og SAS noe uklar.

At man er redd for sin status og fremtid gir ikke svar på uklarheten, derimot har vi nå sjansen til å bevise at for bedrift og myndigheter at vi er villige til og har evnen til konstruktiv tenkning og at vi er vårt ansvar bevist.

Navnendringen AFF/NFO er et fremskritt i så måte, men gir ikke større ansvar, kvalifikasjoner eller en sikrere fremtid.

Fremtiden kan synes å ha mange nyanter, men et er sikkert: Utviklingen kan ikke stoppes og vi må se i øynene at den fremtidig autoriserte vil få et enda større ansvar, både overfor myndigheter, bedrift og ikke minst overfor egen utvikling på det faglige plan. Hvis dette går inn som en naturlig del av NFO's fremtidige program, tror jeg

at utviklingen er på vår side.

Bedriftene har ikke råd til å kaste vrak på en så teoretisk/praktisk kvalifisert yrkesgruppe. Derimot er det en investering i å videreutvikle den gruppen innen organisasjonen. En lenke er som kjent ikke sterkere enn det svakeste ledd, derfor må den enkelte ta konsekvensen av de endringer skjer og vil skje.

Det finnes etter mitt syn flere funksjoner som naturlig bør legges under den autoriserte teknikers ansvarsområde.

Dette til debatt, -- ballen er kastet, sett i gang å skriv, - for du er ikke enig vel?

K.E.Hasleto  
p.t. BGWOM

*Vi tror at K.E.H. nok ville ha endret deler av sin artikkel og synspunkter hvis han hadde befunnet seg her oppe i "kulden".*

*Vi skal ikke med dette insinuere at heten i BGW har vært så stor i vinter at station-engineer har tatt skade av det, - men hans inlegg tyder på at NFO igjen må skrive seg bak øret at informasjonen er viktigere enn noe annet i organisasjonsarbeidet.*

*Vi tror at en aksept av SAS's synspunkter i denne sak, er en aksept som på lengre sikt blir vår yrkesgruppes undergang, -- dessverre!*

*En undergang som vil skje med aplaus fra .....*

*Den dag da SAS kan by vår gruppe en posisjon i organisasjonen som står i forhold til det kunnskaps og praksisnivå som selskapet selv har sørget for at vi er kommet opp til, -- ja se da fortøner saken seg annerledes.*

red.



# AFFekten

Organ for interne  
salat-tråkkeres forbund,  
gode gledesdrap og  
raseriutbrudd.

Ansvarlig red.mek. og Vicepresident i ISF: Tom Skalle.

## AFFekten øker mest!

Som en følge av at vårt opplag er begrenset takket være den egenrådige red. i INFO, ser vi oss nå nødt til å sensurere noen av alle de innlegg vi har mottatt fra vår enorme lezerskare.

Vi har bl.a. mottatt følgende merkverdighet:

*Til AFFekten v/Tom Skalle.*

*Som hr. T.S. har sett, har vår forening skiftet navn til NFO, noe som jeg vet at T.S. er meget i mot. (Hvordan kan innsenderen vite det?) Jeg foreslår at AFFekten skifter navn til INFeksjonen, da det i denne spalte er forgiftede meninger og uttrykk i forb. med vår forening som blir tatt opp.*

*"nok en tom skalle"*

Hvis dette skal være standard for innlegg i vårt forøvrig utmerkede organ, må jeg melde pass. Nå får det være nok navneskifteforslag. AFFekten heter AFFekten og kommer til å fortsette med det, etter enstemmig vedtak i I.S.F.'s presidentskap.

*red. mek.*

o o o

Fra vår korrespondent i de indre, dype skoger, har vi denne gang mottatt flg.

*Hr. Vaispresident!*

*Herved en liten konkurranse:*

*Sp.mål: Hva er forskjelden på en flytekniker og en fagarbeider?*

*Svar: a) Kulepenn  
b) Lønn  
c) Odør.*

*Jeg går ut fra at redaksjonen er like generøs med premieringen denne gang.*

*hilsen 2027*

Vi har forelagt konkurransen for vår ortopediske konsulent som uttaler:  
"Som kjent lar fotsvette seg ikke fjærne med sandaler, snarere tvert i mot!"

## OM NAVNENDRINGER:

Det er kommet red.mek. for øre at nof, har skiftet navn til ONF. Hva som er hensikten med det, vet ikke vi. Istedet for alle disse fjollete forkortelser foreslås at man nu gå sterkt inn for ISF: International Safety Foundation. Dermed skulle alle utenforstående beundrere av vår org. være sikret retten til å delta i neste navneendrings konkurranse.

Altså: AFF = NFO = ISF = OSV = o.s.v  
ISF's presidentskap har hatt møte om saken og uttaler: ISF er det eneste brukbare alternativ, da våre medlemmer ikke bedriver annet enn oppviglervirksomhet, kverulanse og undergravingsvirksomhet. Interne Salat-Tråkkeres Forbund vil på det instendigste be NFO's styre om å forandre navn til noe som stemmer bedre overens med deres gjøren og laden. Forslaget fra vicepresidenten om "John Giævers Parti", blev forkastet med overveldende flertall, og begrunnet med at persondyrkelsens tid er over i FON.

red.mek.

## TITTELENDRING:

Det kunngjøres herved at red.mek. Tom Skalle, heretter vil ta i bruk tittelen redaksjons president. Dette for at hans yrkesutøvelse skal stemme bedre med tittel.

Det understrekes at endringen ikke er et utslag av snobberi, - det er kun en dyd av nødvendighet. Tittelen er godkjent av ISF.

## LEDIGE STILLINGER:

Ved OSLTS er det en rekke ledige stillinger. Alle medl. av ISF og NFO med spisse albuer og passelige personlige egenskaper bes søke snarest. Vernehjelm fås utlevert ved ansettelsen.

Premien denne gang går til innsenderen som vil motta gavekort på 1-en-fottur med sandaler, i øvre Stjørdal, da han har rett i at svar c) er riktig.

NY, UKJENT MEDLEM AV SALAT-TRÅKKER  
FORBUNDET.

En meget god og velbegrunnet søknad om medlemskap i ISF (Interne Salat-tråkkere Forbund) er behandlet og godtatt i ISF's presidentskap. Søknaden ble godkjent på grunnlag av utdrag av SAS reg.Norges Håndbok, Alminnelig del. Reg.nr.o81, side 1 og samme bok reg.nr.o83, side 1. I revisjon av den 1/8-76 heter det i o81, pkt.3.2. (Reiseregulativ for funksjonærer i SAS reg.Norge)

*"For reiser som ikke foregår med SAS, vil selskapet refundere utgifter for følgende klasser befordringsmidler:*

- a) Jernbanereiser: 1.klasse
- b) Sjøreiser : 1.klasse

I o83, pkt.2. (Særbestemmelser for mekanikere gjeldende ved forflytning i Skandinavia (utestasjonering) og ved tjenestereiser.)

*" Med hensyn til benyttelse av de forskjellige klasser av befordringsmidler gjelder flg.:*

- a) Jernbane: Sverige: 2.kl.  
Norge: Turistkl.  
Danm.: Felleskl.  
Andre land: 2.kl.
- b) Sjøreiser: Norge: 1.kl.  
andre land: 2.kl.

"Denne gripende forskjell i klasseforskjell og denne form for rase og klasseskille, er midt i blinken for hva I.S.F. alltid har kjempet for." uttaler et samlet og begeistret presidentskap, under behandling av søknaden. Vicepresidenten (Tom Skalle), ble så overveldet av søknaden, at han (på ISF's regning spanderte rikstelefon til "Uganda Railways" for å få Deres første reaksjon på søknaden. U.R.'s presseavd. gjorde det helt klart at deres 2.klasses materiell er i 1. klasses stand. Kvegvoagnene er nå utstyrt med vifter, gjøsselskrapere og dessuten en ny type "sprosser" som har gjort det mulig å skimte landskapet som passerer revy. U.R. anbefaler at mekanikere bruker vernesandaler ved reiser med U.R.'s 1.klasses 2.klasse vogner.

AFFekten vil med dette ønske Håndbok revisoren hjertelig velkommen i ISF's rekke. Det er vel fortjent.

Ærbødigst og med gratulasjoner,  
Tom Skalle,  
red.prec. & vicepresident.

N.B. Klassenålen av 3.klasse vil bli avsendt til revidenten når hans identitet er klarlagt.

TAKK:

AFFekten vil med dette takke alle som har vært behjelpelige med assistanse til fremstilling av dette nr. En særlig takk går til arb. og jobbfordelerne ved OSLTS-S. Uten deres helhjertede innsats hadde dette "åndsverk" ikke vært mulig.

o o o

SAVNET:

Sykkel i trafikkmessig og forsvarlig stand savnes ved SAS/TS-S. Det foreslås samtidig at fotstøtter settes opp på budsjett for 1980.

o o o

SUTREPRISEN -77

Medlem nr.4 i ISF, F.J., har lansert ideén om en årlig sutrepris til den av NFO's medlemmer som har gjort den største insats for "Sutringens fremme". Vi har mottatt en rekke navneforslag, men synes at idéens far, bør stå sterkt som årets kandidat. Dette med tanke på at Alfred Nobel aldri fikk "Nobel prisen".

T.S.

o o o



Medlemsblad  
for

Norsk Flytekniker Organisasjon

Redaksjon: Elling Knudsen, TS-E,  
SAS, Fornebu.

Adresse: Postboks 60, N 1330,  
Oslo Lufthavn.

NFO får fast kontortid.

Etter avtale med Personalkontoret i SAS reg.Norge, har NFO nå fast kontortid hver:

MANDAG til FREDAG-mellom  
kl. 1230 og 1530

Vi tror at ordningen vil være til stor nytte både for organisasjon, bedrift og for våre medlemmer. Du vil alltid kunne finne noen på kontoret i den nevnte tiden. Det er tillitsmannen på det skift som arbeider dagtid som vil være til stede.

Vårt telefon nr. er fortsatt:

120120 linje 688

klip .....



MEDLEMSKAP I

Norsk Flytekniker Organisasjon,  
Boks 60,  
Oslo Lufthavn

Jeg er interessert i medlemskap og ber derfor om ytterligere opplysning om NFO.

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

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

.....



1.1.77 - 31.12.77

Skiftplan for TS-E

skift	1	2	3	4	5	Dag.	M.	Ti.	O.	To.	F.	L.	S.	M.	Ti.	O.	To.	F.	L.	S.	M.	Ti.	O.	To.	F.	L.	S.	M.	Ti.	O.	To.	F.	L.	S.	M.	Ti.	O.	To.	F.	L.	S.											
1	F	F	F	F	F	Jan.	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31
2	E	E	E	E	E	Jan.	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31
3	N	N	N	N	N	Jan.	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31
4	F	F	F	F	F	Jan.	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31
5	N	N	N	N	N	Jan.	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31

Natt til søndag går N-skift: 23.30 - 08.30  
søndag " F-skift: 08.00 - 15.30

F = 07.00 - 15.30  
E = 15.10 - 23.50  
N = 23.30 - 07.20

Etter ønske fra mange trykker vi her TS-skiftplanen for SAS, den kan dermed brukes til å finne ut hvem av NFOs tillitsmenn som er tilstede på kontoret.