



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 dietproblemer.

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, vingsersjantene Larsen og Silberg, sjt.O.Schibbye og Langnes samt L.Stenberg og Sørbotten.

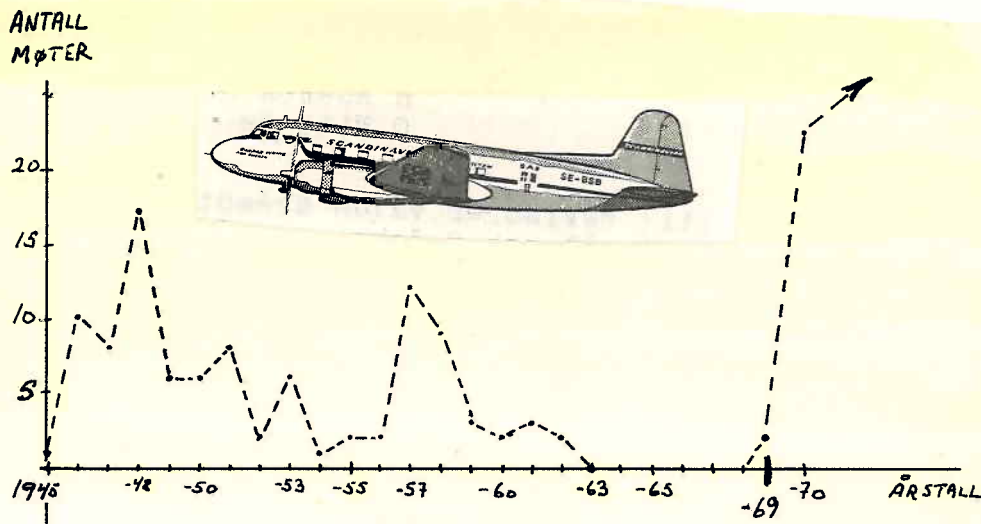


fig.1

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.

Lønnsproblemer 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?

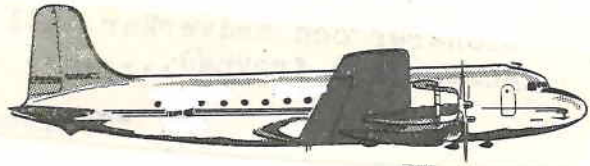
En tid arbeidet man aktivt for en tilslutning til Maskinistforeningen, (i 1948) den var på det tidspt. tilsluttet L.O. men gikk senere ut og ble et selvstendig forbund.

Det var også kontakt med Porsgrund teknikernes Forbund, men 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 fornøyleg 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.s lønn lå kr.0,20 under fagarbeider pr. time.

Den konstante spenningen rundt lønns og statusforhold tok mye av AFFs 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 AFFs 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.s 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:

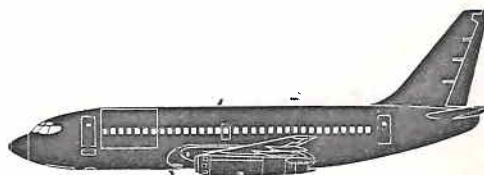
Verkstedklubben i SAS hadde laget "ris til egen rumpe." Vi vet alle hva som skjedde, - over 200 autoriserte i samtlige flyselskaper dannet ryggrad i det nye AFF under ledelse av noen få ildsjeler. Det har vel nå blitt bevist at AFF denne gang kom for å bli.

Den nå gjennomførte organisasjons og navnenndring 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.

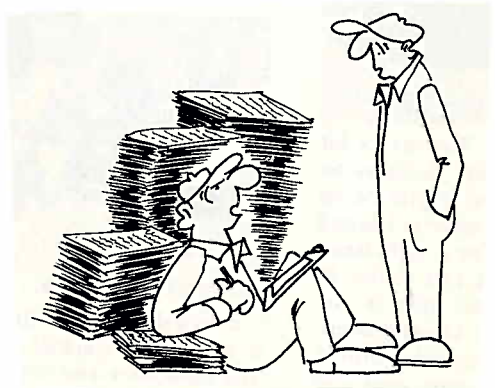
Det har vakt stor begeistring i Verkstedsklubb kretser, at SAS vil ta i bruk fagarbeidere til å ta check på fly i trafikk. De utvalgte får et 5 dagers kurs, og regnes deretter å ha tilstrekkelig kompetanse til å overta for en flytekniker. Funksjonærer ved service-avd.(TS), vil få firmamessig myndighet 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 SFFs 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

