

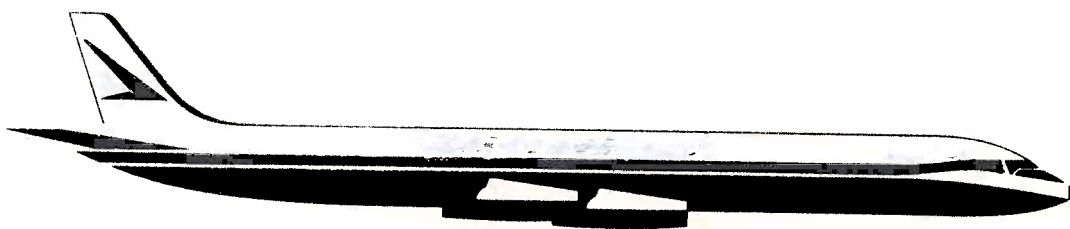


NFO: Den eneste norske organisasjon som ivaretar autoriserte flyteknikers interesser.

INNHOOLD:

	side:
NFO konflikten til tvungen lønnsnevnd.....	2
"L"-check mek. saken i stampe.....	3
Hva massemedia sa og skrev.....	4-10
Nytt fra Luftfartsdirektoratet.....	11
Møte mellom NFO/SFF og STK.....	11
AIC B fra L.D.....	12
SAS "pooling" away from linestations?.....	13
Job-rotation innen vedlikeholdssektoren.....	14
K.Klette ny personalsjef i SAS/Norge.....	15
S.Slettum, V.k., ny repr. for reg.Ns personale.....	15
AFFekten m/ bl.a. ny flyteknikeruniform.....	16
GOD SOMMER - 77 til alle	18

o o o



**INFO**Medlemsblad
for

Norsk Flytekniker Organisasjon

Redaksjon: Elling Knudsen, TS-E,
SAS, Fornebu.Adresse: Postboks 60, N 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.



Er du en av de heldige som er utstyrt med skriveredskap og papir? Har du tenkt på at redaksjonen også trenger INFORMASJON.

M.a.o.: SKRIV !!

NFO-KONFLIKTEN ENDTE I TVUNGEN LØNNSNEVND.

Lønnsnevnden møtes ikke før i august.

Som en følge av hendelsene i mai/juni, har utgivelsen av "iNFO" blitt utsatt for dermed å få med mest mulig av resultatene.

Hendingsforløp og handlingsgang er nå klart og noen form for avgjørelse vil ikke foreligge før i august. Da vil "den store lønnsnevnden" bli satt. Hva som vil komme ut av dens avgjørelse er ikke godt å spå,- vi får leve i håpet i sommer og håpe at NFO endelig vil bli respektert som den selvstendige gruppe vi er.

For at alle medlemmer skal få en oversikt over hva som har skjedd i vår og på forsommeren, gjengir vi her hendelsesforløpet med de vesentligste hovedpunktene.

1976's tariffoppgjør forutsatte et "minioppgjør" i år. Som kjent løste regjering, LO og NAF dette på sin spesielle måte, høyt over hodene på alle arbeidstakere her i landet.

Da NFO skulle ta standpunkt til det foreliggende forslaget i "minioppgjøret", fant styret at forslaget burde forelegges for medlemmene til "høring". Resultatet var et overveldende "Nei", dermed var saken klar,- styret meddelte sitt svar til NAF. Dermed startet den vanlige "komedien" med møte hos riksmeklingsmannen som i våre øyne kun opptrer som en støtte-spiller for NAF.

Hr. Magnus Bjerkholdt (kaldt rikskopleren av vittige hoder i NFO), manet til fornuft og minnet oss om hvilke alvorlige konsekvenser det ville ha for arbeidsgivere, passasjerer og fedreland hvis vi gikk til lovlig konflikt.- Saken var nemlig den at han denne gang ikke kunne kople oss til andre "Ja" organisasjoner og dermed Jern & Met's avtale. M.a.o. en ny situasjon som ikke var særlig behagelig for ham eller NAF. Nå var NFO plutselig blitt en "liten tue som kunne velte et stort lass". Dermed var det ikke annet å gjøre enn å gå til kommunalministeren og håpe på tvungen lønnsnevnd,- vi vet nå hvilken voldsom "PR-effekt" dette fikk i presse og kringkasting.

Tvungen lønnsnemnd må fremlegges som lovforslag i regjeringen. Deretter må det godkjennes av stortinget og tilslutt skal det sanksjoneres i statsråd med underskrift av kongen. Denne prosessen er nå klar,- vi får tvungen lønnsnevnd i august.

La det være sagt med det samme: NFO fikk en uhyre saklig og "fair" behandling i presse og kringkasting. Kanskje med unntak av Dagbladet som, som vanlig laget sin egen vri på konflikten.

Vi vil her fremheve Aftenpostens dekning av hendelsesforløpet,- den var saklig og korrekt i sin beskrivelse av hvem vi er og hva konflikten dreide seg om.

En lignende omtale må kunne gis om NRKs dekning av hendelsene. Vi nevner her særlig Sølve Grotmåls aktuell - sending i kveldsnyhetene den 31.mai. (Gjengitt annet sted i bladet.)

Takket være den omtale vi fikk i massemedia bør det være få i dette land som nå ikke vet hvem NFO og flyteknikere er. Det skal heller ikke være uventet at styret har fått sympatierklæringer fra andre organisasjoner og fra annet "uventet hold". Det var en støtte i en vanskelig tid.

Vi tror at det er en økende forståelse i "vide kretser" for at små, frittstående organisasjoner som representerer helt spesielle yrkesgrupper, blir tatt mere hensyn til.

Vi nevner her styrmenn i handelsflåten maskinistene, rutebilsjåførere, lokomotivførere, flygeledere og flyteknikere.

At det er liten forståelse for slike grupper innen LO, har vi fått føle i mange år,- der blir vi offer på det politiske alter.

Arbeidsgiverne må nå ta konsekvensen av at man gir økt utdanning og ansvar til de som er villige og har evne til å ta den belastning og merarbeid som slik utdanning medfører. Så lenge man ikke er villige til å si "B" etter at man forlengst har sagt "A", vil konflikter oppstå,- det er nærmest en naturlov.

At neglisjering av disse fra LO og NAF's side resulterer i konflikter er nærmest en selvfølge.

Vi skal ikke her forsøke å gi en patentløsning på hvordan man skal løse de konflikter som stadig oppstår blandt de nevnte grupper, men vi tror at NAF vil komme langt ved å akseptere det faktum at det er enkelte yrkesgrupper som har helt spesielle ansvars og arbeidsforhold og som derfor ikke kan settes i samme bås som det store flertall.



Ny uniform, sier du? - Nei det må vi spørre Verkstedklubben, J.&M., LO og NAF om først.

"L" CHECK MEKANIKER SAKEN I SAS/REG.NORGE I STAMPE.

Det har ikke skjedd noe nytt i den såkalte "L-check mek." saken siden "iNFO" nr.1-77 kom ut. En komité ved OSLTS som skulle utarbeide et forslag til arbeidsrutiner og underlag ved avdelingen, har laget en innstilling på grunnlag av SASs "draft". Da arbeidsgruppen ikke fant at "draftet" var brukbart som ramme for gruppens arbeid, ble det gjort diverse kommentarer til "draftet". Disse kommentarer mente NFOs representanter i gruppen måtte oppfylles før man kunne komme videre med arbeidet. OSLTS, S.Andersen har laget en skriftlig kommentar til gruppens "instilling" og samtidig foreslått at gruppen kommer sammen for å ta stilling til kommentarene. Ny møtedato er ikke gitt når "iNFO" går i trykken.

o o o

HVA MASSEMEDIA SKREV OG SA:

AFTENPOSTEN OG ARBEIDERBLADET DEN 21. MAI:

Affenufgave. Lørdag 21. mai 1977.

Fare for streik blant flyteknikere fra 1 juni

Sentralstyret i Norsk Flyteknikerorganisasjon (NFO) vedtok fredag en uttalelse der det heter at det nå er fare for at organisasjonens 240 flyteknikere vil gå til streik fra 1. juni.

— En eventuell streik vil etter en stund kunne føre til full stans i den innenlandske flytrafikk, og den vil også berøre deler av utenlandstrafikken, sier formannen i NFO, John Giæver, til NTB.

Riksmeglingsmannen fremsatte 6. mai et forslag til tariffavtale for flyteknikerne. Forslaget er sendt ut til NFO's medlemmer til uttalelse, og organisasjonen skal gi svar til riksmeglingsmannen 31. mai.

ARBEIDERBLADET LØRDAG 21. MAI 1977

Ny fly-streik?

Setralstyret i Norsk Flyteknikerorganisasjon (NFO) vedtok fredag en uttalelse der det heter at det nå er fare for at organisasjonens 240 flyteknikere vil gå til streik fra 1. juni.

— En eventuell streik vil etter en stund kunne føre til full stans i den innenlandske flytrafikk, og den vil også berøre deler av utenlandstrafikken, sier formannen i NFO, John Giæver, til NTB.

Riksmeglingsmannen fremsatte 6. mai et forslag til tariffavtale for flyteknikerne. Forslaget er sendt ut til NFO's medlemmer til uttalelse, og organisasjonen skal gi svar til riksmeglingsmannen 31. mai.

En konflikt vil gjelde de 240 statsautoriserte flyteknikerne i Braathens SAFE, Fred Olsen, SAS og Widerøes Flyveselskap. Flyteknikerens oppgave er bl.a. å signere flyenes loggbøker og å godkjenne flyet teknisk

NRK DAGSNYTT OG KVELDSAKTUELT 31. MAI:

Det er fare for stans av all innenriks flyging i Norge etter at Norsk Flytekniker Organisasjon i møte hos riksmeglingsmannen idag forkastet meklingsforslaget mellom NFO og NAF.

Det er flyteknikerne i Braathen SAFE, SAS, FOF og Widerøes som i tilfelle går til streik.

De har protestert mot at de er koplet sammen med LO oppgjøret de siste årene, noe de mener har ført til nedgang i inntekten sammenlignet med andre grupper. NFO er ikke tilsluttet LO.

Forslaget fra riksmeglingsmannen var i samsvar med det som de store hovedorganisasjonene kom fram til i "minioppjøret" i vår, og gikk ut på et øretillegg i timelønna. Men flyteknikerne finner ikke at de kan godta det, de ønsker et tillegg uttrykt i prosent.

Formannen i flyteknikerorganisasjonen, John Giæver, peker på at lønna til flyteknikerne bare har gått ned sammenlignet med flyfagarbeiderne som arbeider under flyteknikerne.

Flyteknikerne er statsautoriserte og har stort ansvar, de godkjenner at flyet er i teknisk stand før kapteinen får lov å gå opp med det.

De tjener omlag 75000,- om året, pluss tillegg for skift og nattarbeid.

Det er omlag 240 flyteknikere her i landet, fordelt på de fire norske flyselskapene.

Siden 1969 har de stått utenfor LO, og er missfornøyde med at de aldri får føre skikkelige forhandlinger om ny avtale men at de bare blir koblet sammen med de store organisasjonene, sier formannen.

Dersom statsråd Aune ikke får istand ny kontakt mellom partene på møtet i morgen, blir det altså streik fra natt til søndag. Dermed kan ingen SAS-fly ta av i det hele tatt, mens Braathen-fly vil kunne gå den første dagen fordi det sel-kapet har litt andre regler for arbeidsmåten ved teknisk godkjenning av flyet.

Flyteknikerne streiket også for 3 år siden, den streiken varte bare i 4 dager før partene kom på talefot. Denne gangen er missnøyen større og det er fare for at en streik blandt de norske flyteknikerne kan føre til lengre stans i særlig den innenlandske trafikken.

AFTENPOSTEN DEN 11. JUNI:

Aftenposten

Morgenutgave. Onsdag 1. juni 1977. Nr. 243. 118 årgang. Kr. 2.50. Flysendt Nord-Norge kr.

pt *Flyteknikerne* B ap *varsler streik* v

All innenlands flytrafikk kan bli lammet og flytrafikken til utlandet sterkt innskrenket fra natt til søndag etter at Norsk Flyteknikerorganisasjon har forkastet forslaget til ny tariffavtale for 240 stats- autoriserte flyteknikere i

SAS, Braathens SAFE, Widerøe og Fred. Olsens flyselskap. Kommunalminister Leif Aune har innkalt partene til møte idag, og det er muligheter for enda en ny meglingsrunde. Også utenlandske selskaper vil bli berørt. **Side 13.**

Politi
talle
ved

h
s
r

Tvungen lønnsnevnd avverget flystreik

Flyteknikerne kommer ikke til å gå til streik før forslaget om tvungen lønnsnevnd er avgjort i Stortinget. Det vil med andre ord si at flytrafikken kommer til å gå som normalt. Spørsmålet om flyteknikerne skulle streike til lønnsnevnd var vedtatt ble diskutert på styremøte i Norsk Flyteknikerorganisasjon (NFO) igår, men et enstemmig styre kom til at man ikke ville ta den belastning det ville bli for passasjerene og for bedriften, sier formann i NFO, John Giæver, til Aftenposten.

Flyteknikerne er lite glade for den situasjon som er oppstått, og påpeker at de ikke har noen mu-

lighet for å komme til orde med sine krav.

— Vi er en liten organisasjon med 240 medlemmer som bare må følge i kjølvannet til de store. LO erkjenner fri fagforeningsrett, men fagforeningene skal ikke få lov til å ha noen innflydelse. LO skal ha det avgjørende ord i alle saker. Hele situasjonen er bare spill — hvis ikke riksmeglingsmannen kommer med løsningen, blir det lønnsnevnd, og vi har ikke noe vi skulle ha sagt, sier Giæver.

Partene var innkalt til kommunalminister Leif Aune igår formiddag. Motparten er Norsk Arbeidsgiverforening og Flysel-skapenes Arbeidsgiverforening. Men statsråden fant ikke grunnlag for fornyet meglings, og meddelte partene at han ville foreslå tvungen lønnsnevnd i regjeringskonferansen i formiddag.

FORTS. N.S.



Ingen tilnærming mellom partene i flyteknikerkonflikten til tross for statsråd og ekspedisjonssjef som mellommenn. Helt til høyre formann i Norsk Flyteknikerorganisasjon John Giæver, dernest statsråd Leif Aune og, ve dsiden av ham, ekspedisjonssjef Kåre Halden, og bak dem igjen direktør Asbjørn Lien fra Norsk Arbeidsgiverforening.

Kroner og ører ble overhodet ikke nevnt i møtet hos Aune — det var kun prinsipper det var snakk om, sier Giæver. Motparten var redd for å gå utover den ramme som er vedtatt i tariffrevisjonen. Han mener at mye kunne løses på bedriftsplanet, men da er man redd for å få problemer med verkstedklubbene, så der har man ikke fått utrettet noe.

Flyteknikerne har hatt en ugunstig reallønnsutvikling i forhold til flyfagarbeiderne som

de sammenligner seg med. Fra 1. april ifjor til samme dato i år hadde flyfagarbeiderne en lønns- glidning på 7,4 prosent, mens flyteknikerne hadde en lønns- glidning på 6,6 prosent i samme tids- rom.

Flyteknikerne står i en nøkkel- posisjon for flytrafikken. Alle fly som tar av, må sjekkes av flyteknikere som signerer flyets loggbok før avgang. Det er med andre ord et svært viktig og ansvarsfullt arbeide som ivaretas av flyteknikere — enkelte steder har flyteknikere også ansvaret for administra-

sjonsarbeide uten å ha noe ekstra betalt for det. Dessuten er det forskjellige tillegg som ikke har fulgt med lønnsutviklingen, og som i realiteten er gått ned.

Giæver henviser til at en flyfagarbeider f. eks. får ti prosent tillegg når han arbeider som lagleder, og derved kommer han over flyteknikere i lønn. Flyteknikere får ingen slike tillegg til tross for at det også er en del av deres jobb. Topplønnen for en autorisert flytekniker i Oslo-området ligger mellom 70 000 og 80 000 kroner. Da kommer skifttillegg utenom.

Aune griper inn:

Forsøk på ny megling for flyteknikerne

Kommunal- og arbeidsminister Leif Aune har innkalt Norsk Flyteknikerorganisasjon (NFO) og Norsk Arbeidsgiverforening til møte i formiddag for å bli orientert om partenes synspunkter og mulighetene for å få istand ny megling. Flyteknikerne varslet igår plassfratredelse fra midnatt førstkommende lørdag. Formannen i NFO, John Giæver, sier til Aftenposten at all innenlandsk flytrafikk og deler av utenlandstrafikken vil bli lammet i løpet av en dags tid dersom det blir streik.

NFO organiserer 240 flyteknikere ansatt i SAS, Braathen, Widerøe og Fred Olsen flyselskaper. NFO-medlemmene har også ansvar for den tekniske klarering av Swisssair-, KLM og Air France-fly. Effekten av en streik vil være en ganske brutal stans i flytrafikken, sier John Giæver. NFO har en gang tidligere vært i streik.

Det skjedde for tre år siden, streiken ble dengang ansett for ulovlig av arbeidsgiverne uten at saken kom opp i Arbeidsretten. Flyteknikerne gikk dengang tilbake til arbeidet etter fire dager. Under denne konflikten ble andre mannskaper med sertifikat for teknisk klarering av fly satt inn, streiken førte derfor ikke til stans i flytrafikken.

Alle fly som tar av, må sjekkes av flyteknikere som signerer flyets loggbok før avgang. Flyteknikerne står derfor i en nøkkelposisjon når det gjelder flytrafikken. NFO har avslått et timetillegg på 66 øre, det generelle tillegg N.A.F. og LO har gått inn for, og som er blitt akseptert av de fleste.

— Hva er flyteknikerens krav, formann John Giæver?

— Forslaget er blitt presentert oss over bordet uten realitetsbehandling. Konsekvensen av de siste oppgjør har for oss vært reell nedgang i reallønnsutviklingen i forhold til andre grupper. Våre lønninger ligger 6,6 prosent over flyfagarbeidernes, som vi sammenligner oss med. Vi synes at lønnsutjevningen har gått svært langt for oss nå. Mens en flyfagarbeider for eksempel får ti prosent tillegg når han jobber som lagleder og kommer derved over oss i lønn, får vi ingen tillegg på tross av at vi konstant går som lagledere. Vi gjør gratis instruktørjobb, vi er ansvarlig for det tekniske ved flyene, også for den jobb flyfagarbeiderne gjør.

DAGBLADET MED EGEN "VRI":

Det er verd å merke seg Dagbladets spesielle "vri" på NFO konflikten. Vi har spesielt merket oss at avisen har gitt oss nytt navn. Videre hevder hr. Sellæg at vi er en utbrytergruppe fra LO. For at hr. Sellæg i fremtiden skal være bedre orientert om NFO, har vi tillat oss å sende ham "iNFO" nr.1-77. Den historiske oversikten der vil forhåpentlig oppklare hans uvidenhet.

Arne Sellæg



Regjeringen kan komme til å fremme proposisjon om tvungen lønnsnemnd i den bebudete flymekanikerkonfliktten allerede førstkommende fredag. Det kan bety at streiken blant de 240 autoriserte flymekanikere som er varslet fra natt til søndag, blir avblåst før den kommer i gang.

Kommunaltministre
Leif Aune skal ha et møte med partene i konflikten i formiddag. Aune vil overfor Dagbladet ikke si noe om hvilken stilling han vil ta til konflikten før han har hørt partenes syn. Han bekrefter imidlertid at det ennå ikke er for seint å fremme lovforslaget om lønnsnemnd allerede fredag.

Tvungen voldgift for å hindre ny flystreik?

Det er god grunn til å tro at regjeringen vil gå til et slikt skritt. De autoriserte flymekanikere som er organisert i Norsk Flymekanikerorganisasjon, er en ubrytergruppe fra LO, og står i opposisjon til Jern og Metall som organiserer de fleste på mekanikerstanden i flyselskapene. Medlemmene i Flymekanikerorganisasjonen har dessuten forkastet et forslag fra Riksmeglingsmannen som er identisk med det som ble resultatet av årets hovedoppgjør på tariff-fronten. Det teller også med for regjeringen at en streik vil føre til en nærmest total lammeelse av flytrafikken her i landet med de store konsekvenser det får for samfunnet. De autoriserte flymekanikere

er dessuten en så vidt fatallig gruppe som det ikke er forbundet med særlig politisk risiko å trække på tærne.

Formann i Norsk Flymekanikerorganisasjon, John Giæver, sier til Dagbladet at foreningen foreløpig ikke har tatt standpunkt til hvordan de vil stille seg til et forslag om lønnsnemnd. De har imidlertid diskutert å følge det samme opplegg som bankfunksjonærene under bankstreiken i fjor. De streiket inn til Odelsstinget hadde vedtatt loven om tvungen voldgift. Formelt har flymekanikere rett til å gjøre det samme.

Giæver sier til Dagbladet at de autoriserte flymekanikere er misnøyd med at de aldri får delta i reelle forhandlinger, men bare får seg servert det resultatet LO og NAF kommer fram til. De mener de er blitt hengende etter andre flymekanikergrupper i lønn, og de ønsker spesielle lønnsstillegg som gir reelt uttrykk for det ansvar de autoriserte flymekanikere har. Det er denne gruppen som bl.a. godkjenner at et fly er teknisk i orden til å ta av. I dag tjener en autorisert flymekaniker mellom 70 000 og 80 000 kroner i året pluss skiliftutlegg.

Blir det streik slik som varslet, stanser med øyeblikkelig virkning fra søndag formiddag alle innenlandsruter for SAS og Widerøe. Det blir også stans i SAS-rutene mellom Norge og utlandet. Braathens SAFE kan holde det gående i 3-4 dager fordi de har noen autoriserte flymekanikere som ikke er medlemmer i den organisasjonen som har varslet streik. Personalsjef Thor Winness i Braathen sier til Dagbladet at selskapet vil prioritere innenlandstrafikken og samtidig sørge for at turister de har fraktet til Syden, kommer hjem igjen. Også Fred. Olsens flyselskap blir rammet av streiken, men de har imidlertid ingen passasjertrafikk. Charterelskapene Sterling Airways og Mærsk-Alt som flyr mye på Norge, holdes utenfor konflikten. Det samme er tilfelle med Heliporter-Service.

Lørdag 4. juni 1977 **Aftenposten**

Lønnsnevnd for flykonflikten

Flyteknikerkonflikten vil bli avgjort ved tvungen lønnsnevnd. Både SV kommer til å gå imot dette når saken kommer opp i Odelstinget tirsdag. De andre partiene i kommunal- og miljøvernkomiteen som avga innstilling igår, påpeker at full stans i flytrafikken innenlands vil få så store samfunnsmessige skadevirkninger at en slik konflikt ikke kan tillates. Flertallet støtter derfor Regjeringens forslag om å forby arbeidsstans og blokade for å få løst konflikten, men at tvisten istedet blir løst av Rikslønnsnevnden som tvungen lønnsnevnd. SV henviser til partiets prinsipielle syn på lønnsnevnd i ordinære arbeidskonflikter

Aftenutgave. Tirsdag 7. juni 1977.

Lønnsnevnd for flyteknikerne

Odelstinget vedtok i formiddag under dissens at tvisten mellom flyteknikerne og deres arbeidsgivere skal avgjøres ved tvungen lønnsnevnd. Representantene fra Sosialistisk Venstreparti stemte mot forslaget til en lov som kobler inn Rikslønnsnevnden.

Sakens ordfører Arnt Hagen (sp) påpekte at den streik flyteknikerne har varslet ville medføre full stans på innenlandsrutene, og den ville også få virkninger for deler av flytrafikken på utlandet. En streik ville gi så store samfunnsmessige skadevirkninger at den ikke kan tillates, mener Odelstingets flertall. Den aktuelle arbeidstvist gjaldt teknikerne ved SAS, Braathens SAFE, Fred Olsens Flyselskap og Widerøes Flyveselskap.

Aftenposten Tirsdag 7. juni 1977

FRA STORTINGET

ODELSTINGET har møte idag kl. 11 for å behandle spørsmålet om lønnsnevnd i flyteknikerkonflikten. Derefter blir det møte i Stortinget, og som første sak skal man behandle forhøyelse av Regjeringens og Høyesteretts lønninger. Derefter blir det en rekke samferdselssaker, og blant de viktigste er stortingsmeldingen om sivil luftfart og Norsk Veiplan frem til 1981. Ellers skal man behandle fordelingen av statstilskudd til fylkenes veitgifter, erfaringene med bilbeltepåbudet, driftsanlegget ved Bestun stasjon, reformer i samferdselssektoren, utvidelse av honnørbillettordningen og endel tilleggsbevilgninger i samferdselssektoren.

Aftenposten Fredag 10. juni 1977

FRA STORTINGET

LAGTINGET har møte klokken 9.30 idag for å behandle Odelstingets vedtak om lønnsnevndsbehandling av flyteknikertvisten.

STORTINGETS møte, forøvrig det siste i denne periode, settes klokken 10. Dagens kart-omfatter innstillinger fra presidentskapet om ansettelse av ny administrasjonssjef og leder for det konstitusjonelle sekretariat og om Stortingets administrasjonsordning. Forslaget om ekstraordinær støtte til tørrfisknæringen, et begrunnet spørsmål om merking av importerte klesvarer, Tofte-prosjektet, utbygging av Høyanger Verk og Nord-Norge-planen står også på dagsordenen.

SKATT. Stortinget

Fremskrittspartiets tre sterke vedtatt å forhøye bevilgningene til Riksskattestyret og Skattekontoret med 2,3 millioner kroner. Norges Banks årsregnskap for 1976 blir behandlet i Stortinget.

UTSATT. Stortinget behandler om inntektsskatt og politikk i innvekslingen av enstemmig

Lørdag 11. juni 1977

Aftenposten

FRA STORTINGET

DEN HØYTIDELIGE oppløsning av Det 121. ordentlige storting skal finne sted idag kl. 13. Hans Majestet Kongen vil bli møtt av en deputasjon under ledelse av Carl I. Hagen (fr.p.). De øvrige medlemmer er Lars Roar Langslet (h), Berit As (sv), Einar Førde (a), Jan P. Syse (h), Thorbjørn Berntsen (a) og Gunnar Berge (s).

LAGTINGET har gitt sin tilslutning til Odelstingets tidligere vedtak om lønnsnevndsbehandling for flyteknikerkonflikten.

NYTT FRA LUFTFARTSDIREKTORATET:



Den på annet sted i bladet gjenngitte AIC B 33/77, er L.D.'s siste utgave av forskrifter for flytekniske sertifikater.

En tidligere AIC (nr.32) er dermed gjort ugyldig. NFO gjorde i brev til L.D. oppmerksom på div. feil i nr.32, og disse ble rettet i nr.33.

I svar fra L.D., til NFO, ble nr.32 betegnet som et "arbeidshull".

I nr.32 var det brukt konsekvent betegnelsen "flytekniker". I nr.33 som nå gjelder, er den gamle "aut.mek.ñ" dukket opp igjen. På forespørsel fra "iNFO", kunne ing.Ottne i L.D. opplyse at årsaken til at L.D. fortsatt bruker "aut.mek." betegnelsen, er å forklare i juridiske tolkningsbegreper.

I de nye bestemmelsene som er under utarbeidelse, vil ICAO anbefalingene bli fulgt og da vil teknikerbegrepet bli inført.

Det vil der bli nærmere definert hva en flytekniker er: Han vil bli inneholder av MI + MIII + en nærmere definert "avionic" del. Den utdannelsen som idag gis på de større flytypene må antas å dekke teknikerkravene, sier ing.Ottne til "iNFO".

Ved NFO's representantskapsmøte i vår, var ing.Ottne invitert til å gi en orientering om L.D. syn på sertifikatbestemmelsene i fremtiden. Han måtte avlyse dette med kort varsel. NFO ble gjort kjent med at sjefen for luftfartsinspeksjonen, dir. Sørås, hadde stanset ing.Ottnes orientering for NFO.

På "iNFO's" spørsmål, kunne dir.Sørås bekrefte at det var ham som hadde stanset Ottnes "foredrag", med den begrunnelse at man i fremtiden ville kunne misstolke muntlige uttalelser fra tjenestemenn.

Videre var man redd for å bli innblandet i fagforeningspolitiske forhold.

Dir.Sørås hevdet videre at L.D.'s rolle kun er å overvåke og ivareta de sikkerhetsmessige sider av luftfarten; - flyselskapene må selv ordne sine personal og organisasjonsmessige problemer.

Han mente tilslutt at NFO måtte henvende seg skriftlig til L.D. i hver enkel sak, hvis det oppstår uklarheter eller problemer.

MØTE MELLOM NFO/SFF OG STK

ANG. BRUK AV UAUTORISERT PERSONELL TIL "LINE-CHECKS".

Etter initiativ fra NFO og SFF, ble det den 9.juni holdt et møte mellom NFO,SFF og STK (Skandinaviske Tilsyns Komitéen) i Stockholm.

Primært ville NFO og SFF ha klarlagt STK's syn på flyselskapenes økende interesse for å bruke uautorisert personell ved "Line-check".

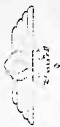
NFO/SFF hevdet at dette er et tiltak som i verste fall vil kunne redusere flysikkerheten. De to foreningene fikk klarlagt sitt syn og underbygde dette med konkrete eksempler.

De tre timene møtet varte, brakte ikke klarhet i STK's syn på problemet. Derimot ble det gjort klart at "LIN" s planer om bruk av ufaglært arbeidskraft var urealistiske.

AIC B33/77,2.may er vist på side 12 →



Hallo, L.D.?--Jeg bare lurer på når de nye sertifikatbestemmelsene er ferdige??



NORGE

LUFTHARTSDIREKTORATET

INFORMASJONSTJENESTEN FOR LUFTFARTEN

POSTBOKS 8124, DEP OSLO 1

AIC
B 33/77
2 MAY

B 33 FLYTEKNIKSKE SERTIFFIKATER

Annuler AIC B 28/72 og AIC B 32/77.

- 1 Luftfartsdirektoratet har 4. mars 1977 med virkning fra samme dag fastsat midlertidig forskrift om flytekniske sertiifikater. Forskrifter for flymekanikersertiifikater av 12. mai 1958 er samtidig opphevet.

Midlertidig forskrift om flytekniske sertiifikater blir kunngjort i BSL C og inneholder de gamle forskrifter med enkelte redaksjonelle endringer umiddelbart

 - Sertiifikatinndeling etter motoreffekt er forandret fra 250 hk til 400 hk.
 - I forbindelse med angivelsen av de enkelte sertiifikaters rettigheter er det dessuten i en anmerking opplyst at flytekniske bestemmelser (BSL B) er under utarbeidelse. De kommer til å inneholde bestemmelser av betydning for sertiifikatrettighetene

Inntil forskrifter om vedlikeholds- og modifikasjonsarbeider foreligger i BSL B, gjelder følgende:
2. **Overgangsbestemmelser om vedlikehold av flymaterieil.**

Etter 1. januar 1978 vil Luftfartsdirektoratet gjennomføre at ettersyn utført i forbindelse med fornyelse av luftdyktighetsbevis (minst 100 i se K.L. 1/64--2), og høyere ettersyn, større reparasjoner, større modifikasjoner samt overhaling av flymaterieil kun får utføres av

 - Verksted med autorisasjonsbevis (full eller begrenset autorisasjon)

Luftfartsforetagedens egen vedlikeholdsorganisasjon.

Inntil endelige forskrifter i BSL B foreligger, gjøres følgende retningslinjer gjeldende
- 2.1 *Vedlikeholdsarbeid på flymaterieil kan utføres av:*
 - 2.1.1 Verksted med autorisasjonsbevis (medentor kalt flyverksted) utstedt av Luftfartsdirektoratet
Flyverksteder har rett til å utføre vedlikeholdsarbeider på flymaterieil innenfor den ramme og med de begrensninger som er angitt i beviset
 - 2.1.2 Vedlikeholdsorganisasjonen i et luftfartsforetagede godkjennt i forbindelse med foretagedens konsesjon/drifstillatelse.
Godkjenningen gir foretagedet rett til å utføre vedlikeholdsarbeid på eget flymaterieil med de begrensninger som er gitt i godkjenningen.
 - 2.1.3 Innehaaver av gyldig flymekanikersertiifikat type M1+M1H.
Sertiifikatet gir rett til utførelse av ettersyn til og med 100 timer, mindre reparasjoner og mindre modifikasjoner på de typer luftfartøyer som er innforn i sertiifikatet samt på ansvar bygdte luftfartoy. Sertiifikatinnehaavere skal ha det verktoy og det utstyr som arbeidet krever for utførelse av ettersyn i forbindelse med fornyelse av luftdyktighetsbevis og høyere eller syn kreves autorisasjon av virksomheten se pkt. 2.2 og 3.
 - 2.1.4 Fører av luftfartoy med gyldig trafikkflygersertiifikat på typen
- 2.2 *Utovelse av rettigheter.*
 - 2.2.1 Verksteder uten autorisasjonsbevis samt autoriserte mekanikere som etter 1. januar 1978 ønsker adgang til å utføre:
 - a) ettersyn i forbindelse med fornyelse av luftdyktighetsbevis og høyere ettersyn,
 - b) større reparasjoner,
 - c) større modifikasjoner,
 - d) overhaling av flymaterieilma innen 1. oktober d.å. søke autorisasjon, se pkt. 3. Søknaden sendes:
 - Luftfartsdirektoratet
Afdeling for Luftfartstilspeksjon
Postboks 18
1330 OSLO LUFTHAVNSøknadene blir behandlet i den rekkefølge de mottas.
 - 2.2.2 Luftfartsforetagedens egen vedlikeholdsorganisasjon som, for andre, ønsker å utføre vedlikeholdsarbeid som nevnt under pkt. 2.2.1 ma søke godkjenning som her nevnt.
3. **Begrenset autorisasjon av flyverksteder.**

Forskrifter for Autorisasjon av flyverksteder (fastsatt av Luftfartsdirektoratet 8. september 1964) gir i kapittel 2 pkt. 3.7 adgang til begrenset autorisasjon av flyverksteder

Forskriftens bilag B, punkt F, inneholder ikke spesiiserte krav til verksteder som ønsker autorisasjon for utførelse av spesielle vedlikeholdsarbeider. Kfr. 3.7.6.

For å komme bort fra ordningen med spesialtillatelse, er det utarbeidet en orientering om hvilke krav Luftfartsdirektoratet normalt vil forlange opplyst for utstedelse av begrenset autorisasjon for flyverksted.

Normalkravene kan fås ved henvendelse til:

Luftfartsdirektoratet
Afdeling for Luftfartstilspeksjon
Postboks 18
1330 OSLO LUFTHAVN

eller telefon 12 13 40, linje 368 eller 369.

— Slutt —

SAS - POOLING AWAY FROM LINE STATIONS ?

av S.Hansen,EVEOM.

Hr. Rolf Krahenbuhl, Vice President, Engineering & Maintenance, SWISSAIR, har i "Aviation Mechanics Bulletin" no.2 / 77 et innlegg som jeg vil referere følgende fra:

" Pooling is not restricted to maintenance base activities.

The international airlines also cooperate at their linestations. Over the last 25 years it has grown into a world-wide organization with 75 airline members. Today, the IATP (International Airlines Technical Pool) is providing spare parts, maintenance equipment, and maintenance manpower all over the world.

Swissair is currently flying to 87 cities in four continents. At 30% of our destinations we are using maintenance manpower out of the IATP.

Swissair membership of various pool segments is continuously being reviewed to ensure that pooling is the most economical way of providing maintenance coverage at a given line station.

The maintenance work done by Swissair under the IATP and KSSU agreements is normally offset by the work which our IATP and KSSU partners perform for us. For a still better utilization of the Swissair maintenance facilities we also are selling approximately half-a-million manhours per year to customers outside the pool agreements."

(Understrekninger er gjort av undertegnede.)

En undersøkelse i Station Briefing MOM 11, viser at SAS, utenom Scandinavia, North America, TG og KSSU basene, flyr til ca. 54 destinasjoner. Av disse dekker andre selskaper hele 38 stasjoner, hvorav Swissair hele 17 stk!

Det blir da igjen ca.16 stasjoner til SAS'egne folk.

Iflg. MOM dekker vi (SAS), under samme forutsetning, kun 9 stasjoner for Swissair og 10 stasjoner for

KLM,- og da hovedsaklig i de østlige "arbeiderparadis".

Det synes forøvrig som om det er en trend at SAS tar alle "urias" stasjoner, mens de andre KSSU partnere tar de "gjeve" stasjonene som f.eks. Syd-Amerika.

Det ser altså ut som om SAS sakte men sikkert er i ferd med å "poole" seg ut av linjenettet!

Jeg stiller derfor følgende spørsmål til NFO's styre:

1. Kan ikke SAS yde like god og rimelig maintenance ute som de andre KSSU partnere og i andre høykostland som f.eks. USA og Canada (PA og AC)?
2. Hvorfor kan ikke SAS gå inn for å bemanne flest mulig egne stasjoner, slik at de i likhet med f.eks. SR kan selge overkapasitet (og tjene penger)?
3. Godkjenner L.D. i Scandinavia alle lands maintenance sertifikater, (AC, AZ,SR,KL,TG,OS,JU,PA osv.)?
4. Er det samfunnsmessig ønskelig å selge mest mulig maintenance til utenlandske selskaper?
5. Hvor mange prosent destinasjoner selger IATP o.a. til SAS,(ref.SR ovenfor)?

De autoriserte flyteknikere har alltid sett denne muligheten til å få tjenestegjøre utenriks som en av fordelene med å være ansatt i SAS.

Hvis nå også denne fordelene skal fjernes, kanskje på sviktende økonomiske funderinger, ja da gjenstår det bare å skattlegge R-2 reisene så kunne vi like godt være ansatt i A/S Råmelkcentralen!

Det er derfor mitt håp at NFO, gjerne i samarbeid med SFF, samler alle nødvendige opplysninger om denne sak, og hvis det viser seg at mine og de frembrakte opplysninger er riktige, gjør noe med det!

Det må være mulig i 1977 med bedrifts-demokrati og samarbeid, å få istand en dialog med de rette folkene innen selskapet for derved å snu denne utviklingen.

Eller kanskje nettopp det sistnevnte er umulig?

S.H.

JOB-ROTATION INNEN VEDLIKEHOLDSSEKTOREN?

Uten å kunne bevise det, vil jeg påstå at det på linjestasjonene idag er et stadig økende behov for en utvidet lokaliserings og systemkjennskap på våre flytyper.

Mange av oss tok DC-9 sertifikat for 8-10 år siden, med den gangs mangel på fly og dermed en heller mangelfull praksis. Utviklingen har i den senere tid stadig gått i retning av mer og mer rutinepreget arbeid (L-checks), og mindre og mindre "non-routine" arbeid. For de flestes vedkommende kan en vel regne med at sløvheter og glemsel øker proporsjonalt med tiden og den økende rutinejobben.

Istedet for å kompensere dette med økende kursvirksomhet og etterutdanning, opplever vi at denne sektoren skjæres ned av økonomiske årsaker. Resultatet blir at vi sakker akterut rent faglig.

En for flyselskapene rimelig måte å løse dette på, kunne være at man i tillegg til "brush-up" systemer, utvidet m/praksis, prøver å komme frem til en ordning med "job-rotation" for flyteknikerne.

Ved hovedbasene finnes det sikkert mange autoriserte teknikere som kunne tenke seg en "break" i hangarjobben, (f.eks. i sommermånedene). Hvis det så finnes folk på linjestasjonene som ønsker det motsatte,

(og det vet jeg at det gjør), så skulle det være en kurant sak å "bytte" job i noen uker.

Problemet ville bli boligspørsmålet, men her må selskapene kunne tre støtte til. I enkelte tilfeller ville det sikkert la seg gjøre å ganske enkelt bytte bolig.

Hvis det ved basestasjonene skulle være et utbredt ønske om å få avløserjobber, f.eks. under ferieavviklingen, måtte dette vel kunne løses ved en "bidding" liste og etter ansenitet. (Samme ordning som benyttes i STO ved OM-jobber.) Dette som et supplement til OMS reisegruppe.

At både flyteknikere og flyselskaper ville være tjent med en slik ordning, er jeg overbevist om, selv om det er vanskelig å "måle" teknisk "know-how" i relasjon til penger.

Jeg håper at NFO vil vurdere disse strøtanker og eventuelt å ta det opp med selskapet.

Jeg tror ikke på noen umiddelbar løsning, -- hverken personal eller teknisk avd. har navn på seg for å være fleksible med hensyn til nyttenkning, -- men på sikt kunne dette muligens være første skritt til en løsning hvis de rette personer er villige til å tenke i nye baner.

S.H./SAS



"Something just MOVED in my sandwich!!!"

HVEM - HVA - HVOR ?

KARE KLETTE NY PERSONALSJEF I SAS/NORGE.

Capt.Kåre Klette er ansatt som ny personalsjef i SAS/reg.Norge fra 1.nov.-77.

Det skulle være unødvendig for "iNFO" å presentere Klettes bakgrunn for NFOs medlemmer. La det bare kort være nevnt at han sluttet som "skipper" på DC-9 i våres av helsemessige årsaker. Iflg. ham selv, en ubetydelighet som ikke er til hinder for fremtidig administrativ virksomhet.

Klette ble for tre år siden valgt til å representere de ansatte i reg. N. i SAS' styre.

Gjennom arbeidet i AFS og PR i SAS har vi lært å sette pris på den klare og presise måte K.K. uttrykker seg på. Med hans mangfoldige interesse bakgrunn og evne til å sette seg inn i nye problemer, tror vi at han vil bli en personalsjef som alle ansatte i SAS reg.Norge vil være tjent med.

Vi skal ikke legge skjul på at det er mange som stiller store forventninger til K.K. i hans nye job. Vi tror at det er klokt og dessuten hensynsfullt å skru forventningene noe ned.

Personalpolitikken i en bedrift er ikke noe som kan endres over natten. På det sosiale område er det dessuten ingen grunn til å forandre noe, der har vi en god tradisjon som bør fortsette som før.

Vi tror at personalkontoret i reg. Norge vil være godt tjent med at man nå har fått en sjef som har en inngående kjennskap til selve flyselskapet SAS.

"iNFO" ønsker K.K. lykke til i ny jobb

o o o

STEIN SLETTUM NY REPRESENTANT FOR DE ANSATTE I SAS/REG. NORGE. I SAS* STYRE.

Etter at K.Klette er ansatt som personalsjef i reg.Norge, rykker Stein Slettum, Verkstedklubben, SAS, inn som de ansatte i reg.Norges representant i SAS' styre. Han har vært K.Klettes varamann idet han ved valget for tre år siden fikk flest stemmer, etter K.Klette.

Han vil da bli sittende i dette verv inntil nytt valg skal skje til vinteren. Slettum er fagarbeider og har vært formann for verkstedklubben siden 19 .

Det er ingen lett oppgave han nå går til. Det må bli vanskelig å fylle ut plassen etter K.K. Vi får håpe at S.S. har samme evne som K.K. til å huske at han nå representerer ALLE organisasjoner i SAS/Norge.

Vi ønsker Slettum lykke til.



"What do you know....FIRST day on the job and I sprained my back!"

o o o



AFFekten

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

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

AFFekten trækker EN ORGANISASJONS

KEISER på hans såre TÆR. (Etter mange års trakk på rampen.)

Vi kan denne gang bringe et anonymt innlegg fra en, ja tro det eller ei, - organisasjonskeiser.

Denne merkverdige person har håndskrevet et innlegg som tyder på at han er best tjent med en lengre samtale med prof. Retterstøl.

Han bruker sin frodige fantasi på en måte som tyder på at han ikke har den minste respekt for pressefriheten. Han har dessuten fått en tårn i øyet til redaksjonspresident og vicepresident i ISF Tom Skalle. Dette som følge av den nye tittelen red. president. Med vår store tolerance og forståelse for undertrykkede meninger bringer vi organisasjonskeiserens innlegg i sin helhet og uten videre kommentarer.

HR. REDAKSJONS"PRESIDENT".

FYTTE RAKKERN !

DET VAR MED DJUP VONBROTTE JEG LESTE I AFFEKTEN NR.1, AT DET ENESTE SERIØSE FORSLAG TIL NYTT FORENINGSNAMN, JOHN GIÆVERS PARTI, BLE FORKASTET P.G.A. AT PERSONDYRKELSENS TID VAR FORBI. JEG FORELA ARTIKKELEN FOR MIN ELVEÅRIGE DATTER SOM UTBRØT: "LUSENT ASSE, MEN JÆ DIGGER JÆ FATTERN, HVA?" JENTA ER HERMED FORESLÅTT SOM FAST KOMENTATOR I AFFEKTEN.

DESSUTEN ! ER DETTE "TAKKA" EN HAR IGJEN FOR AT MAN I MANGE ÅR HAR GÅTT ALENE PÅ "TARMAC" PÅ NATTSKIFT OG PØNSKET UT HVILKEN FAENSKAP MAN SKULLE STRESSE BRUKET MED DAGEN ETTER, ELLER FOR ALL DEN DRI..KJEFTEN MAN HAR SLENGT I TRY...E PÅ DIVERSE DIR, OG ANNET PERSONELL GJENNOM TIDENE. JEG HAR IKKE EN GANG BLITT TILBUDT EN SKIKKELIG SJEFSJOBBS I BEDRIFTEN.

HVORFOR SKAL JEG HOLDES UTENFOR? SNART ER DET ENESTE LYSPUNKTET I TILVÆREÅSEN DET AT MAN IKKE ER LO MEDLEM.

VEL, DETTE FÅR JEG BITE I MEG, MEN DA JEG SÅ AT RED.MEK, NU VIL TITULERE SEG SOM REDAKSJONSPRESIDENT DA !! DET ER HVA JEG KALLER HJERTERÅTT.

HER HAR JEG I ALLE ÅR FÅTT SLENGT FANTEORD SÅ SOM "JUNTALEDER", "MAFIABOSS", "MARXIST" OG OPPVIGLER,--JA TIL OG MED FORENINGSPAMP ETTER MEG, OG SÅ GÅR EN AV ENS EGNE JÆVLA VISERGUTTER BORT OG KALLER SEG PRESIDENT.

JEG TOK PROMTE KONTAKT MED TO AV GUTTA, AMIN OG BOKASSA OG DE HADDE JO ENDEL GREIE FORSLAG Å KOMME MED, ET PAR TRE BLE NOTERT FOR SENERE BRUK UNDER TARIFF FORHANDLINGER O.L.

ETT FORSLAG TAES I BRYK MED ØYEBLIKKLIG VIRKNING, JEG UTNEVNES HERVED MED OVERVELDENE FLERTALL TIL:

ORGANISASJONS KEISER

OG SKAL TITULERES SOM SÅDAN, DOG KAN MEDL. AV NFO BRUKE TITTELEN DR. IDI-JOHN-DADA. EVENTUELLE KOMMENTARER BES RETTET SKRIFTLIG TIL SEK.KINDSETH, OG SKAL VÆRE PÅFØRT NAVN, ADRESSE,SIVILSTAND, ANTALL BARN OG FORSIKRINGSSKAP.

"HIS MASTERS VOICE"

LEDIGE STILLINGER:

Ved OSITS er det fortsatt en rekke ledige stillinger. De er ledige for alle medl.av ISF og NFO. Fortsatt gjelder at søkerne må være utstyrt med vernehjelm og spisse albuer. Dessuten kreves nå også psykotekn.prøve. Søkere som ikke har bestått denne vil være prioritert.

I VÅR KJENTE OG KJÆRE SERIE OM NYE SALAT-TRÅKKERE, KAN VI I DAG IKKE BRINGE NOEN NY SALAT-TRÅKKER. DERIMOT KAN VI IGJEN UTNEVNE OSLIA TIL DEN HITTIL STØRSTE BIDRAGSYDER TIL VÅR POPULÆRE SPALTE:

MISTET:

Håndbokens Alminnelige del, Reg.nr. 060, pkt. 1.1. (Målet for SAS personal politikk er å oppnå en effektiv organisasjon og en konsekvent, rettferdig og ensartet behandling av alt personell.), --har vært bortkommet siden 15.12. 1958.

Dusør til den ærlige finner.

KUNNGJØRING:

Når en nyansatt trafikkassistent og en "veteran-flytekniker" bor på samme hotell, skal trafikkassistenten ha kr. 30,- mere enn flyteknikeren i diett. Dette fordi den nyansatte må antas å være yngre og dermed ha større appetitt. Dessuten må det oppfattes som en erkjentlighet idet den nyansatte ikke har tilbrakt så mange år i firmaet. Han har jo dermed ikke rukket å utsuge firmaet for store lønnsmengder. Det antas dessuten at en funksjonær-ansatt har penere spisevaner og er vant til å bruke serviett.

Med hilsen fam. Oslia.

"HOLD ORDEN PÅ ARBEIDSPLASSEN" prisen av 1977 utdelt.

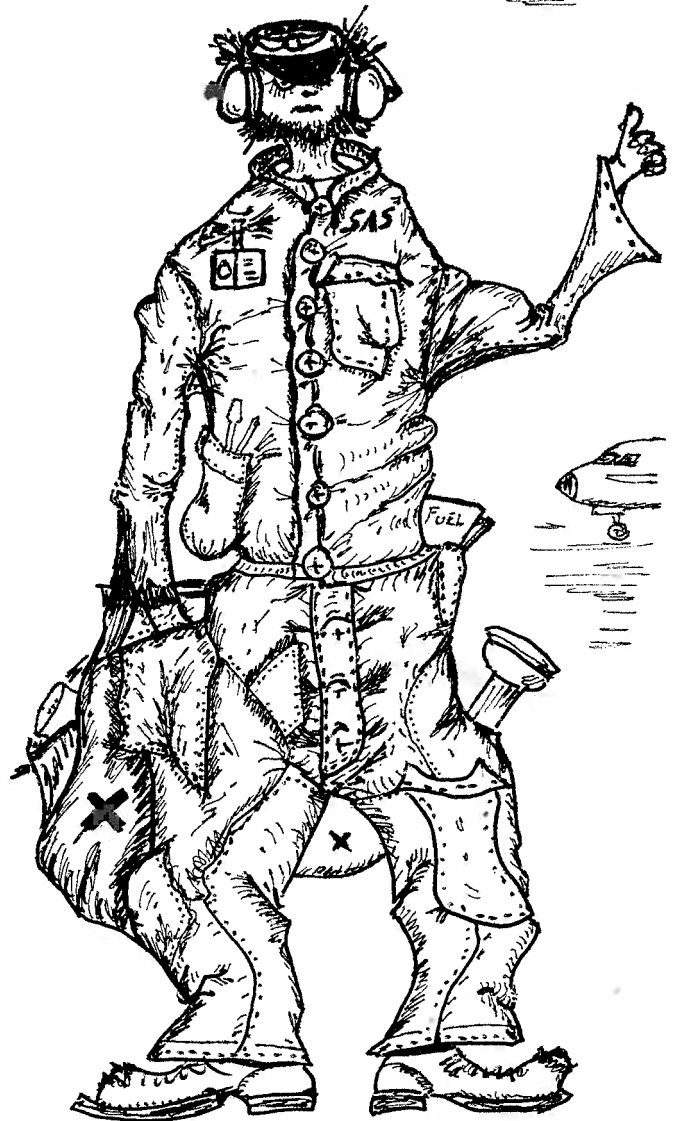
Prisen gikk i år til Skift 1 for den eminente måten de har holdt "Tarmac-bua" i orden på etter å ha tilbrakt en natt i denne.

Vi gratulerer.

Tom Skalle.

Vår annonse etter savnede sykklere ved OSLTS-S har brakt resultater. To DBSer Spesial ble anskaffet straks etter at AFFekten nr. 1-77 var utkommet. Vi gratulerer.

o o o



Den nye flyteknikeruniformen.

Vi kan i dette nr. bringe et bilde av den nye flyteknikeruniformen som vil bli tatt i bruk om kort tid. Det må understrekes at det dreier seg om en enkel modifikasjon av våre nåværende kjeledresser. Den viktigste forandringen har skjedd ved at man har fått påsydd en ytterligere utvidelse av bakparten (ræven), vist på tegningen som mrk. X. Det er meningen at den nye posen skal brukes til søppel, tomme oljebokser, brukte filler o.l. Den vil dessuten hindre brukeren i å sitte for lenge på kantinen. Den vellykkede design er gjort av uniforms-komiteén i SAS. Vi kan bare gratulere med en, som vanlig god løsning.

med hilsen Tom Skalle.

MEDLEMSKAP I



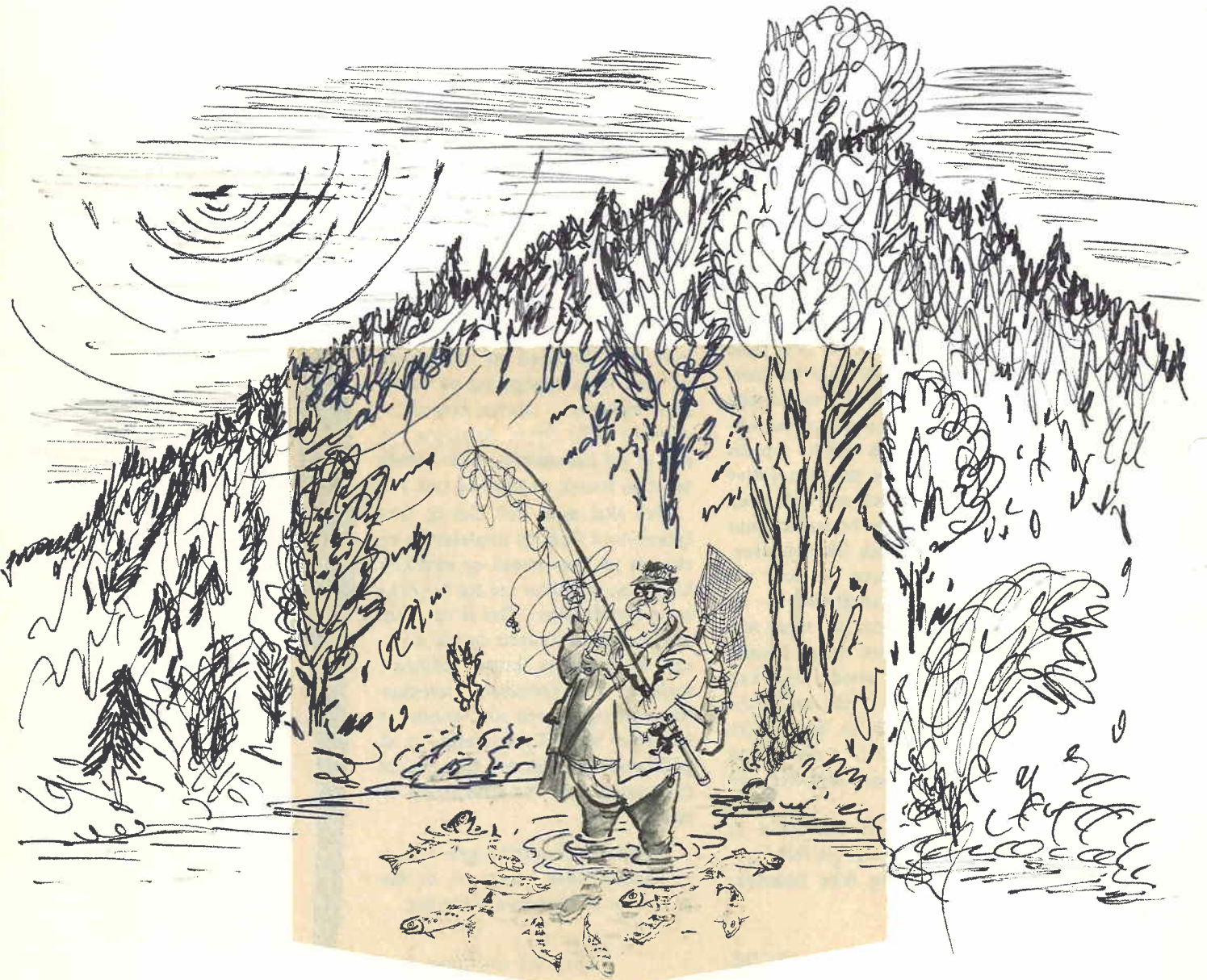
Norsk Flytekniker Organisasjon,
Boks 60,
Oslo Lufthavn

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

NAVN:..... SÉRT.NR.....

ADRESSE:..... ANSATT HOS:

.....



GOD SOMMER !