

Flykjønning, -se siste side!

INNHold:

	Side:
Tankevekker for Luftfartsdirektoratet også?.....	2
Ny hovedavtale mellom LO og NAF.....	3
Lokale lønnsforhandlinger i flyselskapene.....	3
Tvungen lønnsnevnd endelig overstått.....	4
YS, Yrkesorganisasjonenes Sentralforbund og NFO?...	6
Oversikt over flyteknikerutdannelsen i Norge.....	7
Arbeidsmiljøloven.....	10
Medlemstallet i NFO øker.....	10
Gode råd og ros til "iNFO".....	10
Nytt fra SFF.....	11
Lovendringsforslag?.....	12
Årsmøtet for NFO avd. SAS.....	12
"Blokkade saken" i SAS til Arbeidsretten.....	12
Folk forvirres av lydbånd på tråden.....	13
Ny vending i "L-check saken" i SAS?.....	14
OSLTS og "L-check" mekanikeren.....	14
Noen betraktninger og litt reklame.....	15
Miljøvernutvalget i SAS.....	16
Nyinnredning av oppholdsrom ved OSLTS.....	16
Tanker rundt et personvalg.....	17
Bråk om arb.tiden ved innenlandsstasjoner.....	17
Ikke bare NFO som har problemer med lønnsutbet.	17
Konflikten om "for mye utbet." lønn til Arb.rettens	17
AFFekten.....	18
AFFekten SPESIAL for flyteknisk interesserte.....	19

INFO

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 "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 OGSÅ REDAKSJONEN
TRENGER INFORMASJON ???????????

TANKEVEKKER FOR LUFTFARTSDIREKTORATET OGSÅ?

Vi har nylig vært vidne til at Oljedirektoratet først blir kritisert i samband med "blow-outen" på Bravo - platformen i april, hovedsaklig ang. dårlig kontroll med virksomheten hos boreoperatørene.

Deretter kommer en ny "sak" i september hvor operatøren ikke har rapportert uhell til Oljedirektoratet. Etter disse hendelsene roper nå alle på bedre kontroll (unntatt operatørene).

Uten sammenligning forøvrig, - må det være tillatt å trekke visse paralleller til vår egen bransje!

Vi tror ikke at "operatørene" vil unnlate å rapportere uhell til Luftfartsdirektoratet, men det er noe merkelig at diverse skrivebords-teoretikere i L.D. ikke har innsett fordelene med at man beholder den form for løpende kontroll som ligger innebygget i ordningen med offentlig autoriserte flyteknikere. At man overveier å overlate kontrollen, - for ikke å snakke om autorisasjonen, - til flyselskapenes tekniske administrasjon, er og blir den rene galskap.

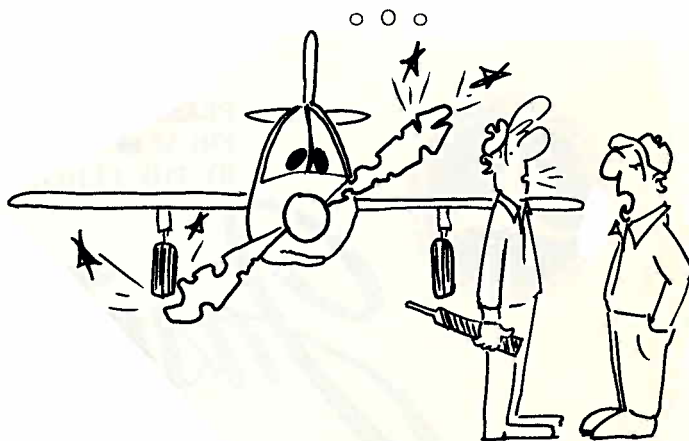
La oss håpe at "Nordsjø - tilstander" ikke blir følgen av de "skrivebords-teorier og holdninger" som dessverre har fått innpass i L.D. i den senere tid.

Vi vil ikke unnlate å sittere en høyere funksjonær i SAS' tekn. administrasjon:

"Vi er lei av at "de autoriserte" oppfatter seg som L.D.'s forlengede arm i SAS".

Den form for tankegang og holdning burde under normale omstendigheter gjøre inntrykk på diverse herrer i Luftfartsdirektoratet.

Det burde være unødvendig å fraråde amputasjon av friske "armer". Det er på høy tid at diverse herrer i L.D. nå tar en titt på terrenget og ikke bare holder seg seg til kart og kompass i det orienteringsløpet de har meldt seg til.



"Det er tillatt iflg. de nye FIRMA-forskriftene."

NY HOVEDAVTALE MELLOM LO OG NAF:

Landsorganisasjonen og Norsk Arbeids-giver Forening har startet arbeidet med revisjon av hovedavtalen. Arbeidet foregår i mindre grupper og vil bli avsluttet med en hovedrunde 7. og 9. november.

Det heter at LO i første rekke går inn for "å styrke tillitsmenneskes stilling og bedre deres arbeidsforhold."

Vi formoder at dette også vil bli gjeldende for de organisasjoner som blir påtvunget hovedavtalen gjennom kopling, og uten at de har mulighet til å påvirke resultatet.

Videre heter det at LO ønsker å bygge ut avdelingsutvalg og bedriftsutvalg. Her ønsker LO en prinsipiell forandring ved å gi avdelingsutvalgene besluttende myndighet i alle saker som utelukkende berører avdelingen.

Vi formoder at LO her regner med at dette også skal gjelde i avdelinger hvor LO's representanter vil komme i mindretall!

NAF ønsker på sin side å legge visse hovedprinsipper til grunn for samarbeidet innen den enkelte bedrift. Man går bl.a. inn for at enhver deltagelse i beslutningsprosessen må bygge på kunnskaper og ansvar, og at alle som deltar skal ha ansvar overfor bedriften som helhet, ikke bare overfor den gruppe de kommer fra!

NAF går videre inn for at alle kategorier medarbeidere i prinsippet skal ha samme rett til å delta i samarbeidet om beslutningene.

Under forutsetning av at dette også gjelder organisasjoner som ikke er tilsluttet LO, -må vi her erklære oss 100% enig med NAF.

Mange av de forhold som er omtalt i den nåværende hovedavtalen står også omtalt i lovverket, - bl.a. i loven om arbeidsmiljø som nylig er vedtatt av Stortinget. Det er derfor naturlig at disse tingene tas ut av hovedavtalen.

Det heter videre at NAF går inn for at politisk streik skal legitimeres. Det vil føre til mer ordnede forhold i arbeidslivet. Forutsetningen er at man får klare kriterier for når politisk streik skal kunne godkjennes. LO burde på sin side da være forberedt på å ta hånd om de problemer som kan oppstå i forbindelse med definisjonen av politisk demonstrasjonsstreik, heter det fra NAF hold.

For oss som ikke er tilsluttet LO, men som til tross for dette blir påtvunget alle viktige avtaler mellom "de to store" i norsk arbeidsliv, er det å håpe at de høye herrer i begge organisasjoner av og til vil minnes det faktum at LO kun representerer 40% av landets arbeidstakere. Dette faktum burde anspore til vid-syn, tolleranse og ansvar.

o o o

LOKALE LØNNSFORHANDLINGER I FLYSELSKAPENE,

Alle flyselskapene i Norge er nå i gang med de lokale lønnsforhandlingene med NFO's avdelinger. Det ser ut til at Braathen, FOF og Widerøe nå er klare.

I SAS er man kommet et godt stykke på veg i skrivende stund. Som kjent er det mye å rydde opp i på dette feltet etter at alle forhandlinger har stanset inntil Rikslønnsnevndas kjennelse forelå.

Siste: Etter to møter mellom personalkontoret og NFO er man kommet frem til enighet og et forslag på lokalplanet. Fra IA-hold har "iNFO" mottatt rosende ord over NFO-forhandlernes "smidige" holdning denne gang. Vi gratulerer forhandlingsutvalget og håper at vi kan gi det tallmessige resultatet i neste nr. av "iNFO".

o o o

TVUNGEN LØNNSNEVN ENDELIG OVERSTATT.

Så er endelig det hele avgjort,- det gikk som de fleste hadde ant på forhånd,- vi fikk det samme som resten av landets lønnsnottagere ved tariff oppgjøret -77. Det vil dermed si kr. 0.66 pr. time, etterbetalt fra 1/4.

NAF's påstand om at vi kun skulle ha tillegget fra lønnsnemndas kjennelse ble ikke tatt til følge. Det var selv sagt NAF medlemmene i nemnda som gikk imot etterbetaling.

Selve forhandlingene var unnagjort på 1 1/2 time.

Advokat Sibbern innledet med et usedvanlig klart og engasjert innlegg hvor han innledningsvis kom inn på det latterlige i at en representant fra LO satt som arbeidstakernes medlem av nemnda: NFO representerer nå 260 av landets 273 organiserte flyttnikere. Han kom videre inn på de tidligere års tariffoppgjør og koplingen til J. & M.s avtale, og nevnte at kopling aldri er blitt akseptert av NFO. Selv om arbeidsgiversiden har vært tvunget til å gi oss egen avtale (iflg. loven), har forhandlingene kun vært en parodi og manglet reelt innhold.

Sibbern nevnte også eksempler med utenlandsavtalen hvor LO's representanter tiltvinger seg retten til forhandlinger på vegne av 0 = ingen medlemmer.

Han henviste videre til sitt skriftlige innlegg som forelå for nemnda, og gjennomgikk deretter sakens gang inntil nemnda nå var satt.

Han kom avslutningsvis inn på NAF's påstand om at NFO's medlemmer var av samme kategori ansatte som J. & M.s medlemmer, dette betegnet han som en sannhet med meget store modifikasjoner.

"NFO's lønnskrav er ikke urimelige, - de søker kun å holde den relative posisjon i forholdet til LO's medl."

Til slutt kom Sibbern inn på det merverdige i at NFO ikke engang er blitt gitt mulighet til å fordele tilleggene innenfor egen gruppe,- han påsto derfor overfor nemnda at den subsidiært ga NFO anledning til å fordele tilleggene selv.

Etter diverse sp.mål ang.detaljer i NFO's krav, ga så nemndas formann, fylkesmann Anger, ordet til Asbjørn Lien fra NAF.

Han leste opp NAF's skriv til nemnda og understreket at NAF ikke kan ha forskjellige regler for samme gruppe arbeidstakere.

På spørsmål fra nemndas formann om hvorfor det står LO i §2 og andre steder i tariffavtalen, svarte Lien at LO her måtte forstås som NFO!!! Lien påsto at NAF ikke kunne legge seg bort i den mangel på kommunikasjon som tydeligvis hersker mellom LO og NFO, og henstilte til arbeidstaker organisasjonene om å koordinere sine krav ved tariffoppgjørene. Videre antydte han at NFO hadde "brukt" årets tariffoppgjør til å oppnå publisitet.

Fylkesmann Anger var interessert i å høre hvordan de andre frittstående organisasjonene hadde forholdt seg i årets oppgjør.- Til det svarte Lien at de alle, - ham bekjent -, hadde akseptert oppgjøret.

På spørsmål fra Anger om hvorfor NAF ikke kunne akseptere at NFO fordelte tilleggene på en annen måte enn som tillegg i grunnlønnen, - f.eks. som et tillegg i alders og/eller sertifikattillegg, svarte Lien at man på arbeidsgiversiden ikke kunne arbeide med forskjellige tall for "de enkelte" grupper!

Vi ber leseren om å bemerke at NAF her ikke lenger taler om "samme gruppe arbeidere". Vi formoder at det var et "slip of the tongue".

På spørsmål fra J.Giæver om hvorfor NAF ikke kunne godta at NFO med sine 260 av 273 medl. kunne bli godtatt som forhandlingsmotpart i spørsmålene som gjelder de autoriserte flyteknikere i tariffavtalen, svarte Lien at NAF ikke kunne ta hensyn til tilfeldige svingninger i medlemstallene i

de to organisasjonene som representerer de autoriserte.

De åpne forhandlingene ble deretter hevet og nevnda trakk seg tilbake for å treffe avgjørelsen. iNFO har ikke mottatt skriftlig ref. fra disse forhandlingene på "kammerset" og vi henviser derfor til vår medlem av nevnda som var J.G.

Rikslønnsnevnda består av en fast representant fra LO, én fra NAF samt 3 "nøytrale" medlemmer med fylkesmann Erling Anger som formann. Som medlemmer kommer i tillegg en fra hver av de to organisasjonene NFO og NAF.

o o o

Samme dag som Rikslønnsnevnda ble satt, sto følgende artikkel i Dagbladet. Vi kan opplyse at LOs nestformann, hr. Haraldseth ikke møtte. I hans sted møtte en eldre, hyggelig herre med navn Ragnar Røberg Larsen. Han kunne opplyse at han hadde vært klubbformann i J. & M. i SAS i -50 årene!

DAGBLADET, TIRSDAG 27. SEPTEMBER 1977

Flyteknikere ville ikke ha Haraldseth

Av Hanne Gamnes

Det er en farse at LO's nestformann Leif Haraldseth skal representere oss når vi i dag skal møte til tvungen lønnsnemnd i Rikslønnsnemnda, sier John Giæver, formann i Norsk Flyteknikerorganisasjon. Flyteknikerne har bedt om å få Haraldseth erstattet med en annen. Rikslønnsnemndas formann sa nei under henvisning til gjelden-de lov.

Det har vært krig på kniven mellom den frittstående Norsk Flyteknikerorganisasjon og LO og Jern og Metall siden organisasjonen brøt ut av LO i 1969. Bakgrunnen for den aktuelle sak er de autoriserte flyteknikers trusel om å gå fra arbeidsplassene sine 4. juli i år. En slik streik ville ha lammet flytrafikken i Norge. Kommunalminister Aune grep inn, og det ble tvungen lønnsnemnd som settes i dag.

Leif Haraldseth er arbeidstagersidens faste representant i Rikslønnsnemnda. Flyteknikerne og dens motpart får i tillegg la seg representere av en selvvalgt representant. Men dette er ikke godt nok, sier John Giæver som ikke kan se hvordan LO's nestformann kan representere i deres interesse, idet det hele tida har vært gjort forsøk på å koble Norsk Flyteknikerorganisasjons medlemmer til LO's avtale mot organisasjonens vilje.

Spørsmålet om Rikslønnsnemndas sammensetning ved tvungen lønnsnemnd vil sannsynligvis dukke opp i andre sammenhenger i tidå framover. Den dragkamp som nå finner sted mellom de tre hovedsammenslutningene, LO, Akademikerne Fellesorganisasjon og Yrkesorganisasjonenes Sentralforbund om de organiserte, vil aktualisere spørsmålet om endring av reglene for Rikslønnsnemndas sammensetning ved tvungen lønnsnemnd.

Gen. sekr. Tor Berge i Yrkesorganisasjonenes Sentralforbund sier til Dagbladet at spørsmålet om Rikslønnsnemndas sammensetning ikke har vært oppe til diskusjon sentralt i organisasjonen. — Men det er helt åpenbart at vi kommer til å gå igjennom alt som angår sammensetning av utvalg og råd, sier Berge. Han understreker at situasjonen nå er endret i og med tre konkurrerende hovedsammenslutninger i arbeidslivet mot tidligere, da LO var alene på markedet.

YS, YRKESORGANISASJONENES SENTRALFORBUND og NFO ?

Vi har sakset det viste innlegg fra Aftenposten i høst.

Det har tidligere vært diskutert i NFO om vi skal gå med i YS.

Vi tror at tiden nå er inne til det. Selv om medlemstallet i NFO stadig øker, finnes der en grense for hvor mange vi kan bli. Dette også selv om medlemskapsbetingelsene skulle bli endret til også å gjelde "ikke autoriserte" flymekanikere/teknikere.

Den utvilsomme styrke og støtte som vi vil kunne få som medlemmer i YS

må ikke undervurderes.- Særlig gjelder dette på utdannelsesområdet.

At vi også vil kunne stå sterkere overfor NAF/arbeidsgivere og LO med YS i ryggen synes å være hevet over tvil. Også i YS vil vi bli en liten gruppe. Den skepsis som gjør seg gjeldende i NFO er derfor forståelig. Erfaringene fra tidligere medlemskap i LO skremmer. Hvis vi kan beholde den organisasjonsmessige frihet som vi har nå, (og antydnet fra YS-hold), skulle medlemskap kunne bli en fordel både for YS og for NFO.

Misvisende om YS fra LO-formannen

Av Egil Sandberg, formann i YS

På et møte i Oslo tirsdag uttalte LO-formann Tor Halvorsen seg på en måte som kan tolkes slik at Yrkesorganisasjonenes Sentralforbund (YS) er med på å rive ned det som er bygget opp av fagbevegelse i vårt land, og at YS går inn for å rekruttere på felter som han mener tradisjonelt er LO's (Arbeiderbladet 19. oktober).

Dette er et meget misvisende og negativt syn på YS' virksomhet som jeg må kommentere. Den organisasjonsstruktur som vi har her til lands, er fullstendig ute av balanse og derfor uakseptabel for de sysselsatte som ikke er medlemmer i LO, og det er 60 prosent av dem som arbeider her i landet.

YS vil forsøke å samle politisk ubundne fagorganisasjoner for sammenslutning eller samarbeide for å rette på den skjevhet som eksisterer når det gjelder mulighetene for å påvirke samfunnsutviklingen reelt. Vi har til fulle fått erfare at det ikke nytter å være liten og isolert. Dette er å bygge opp, ikke å rive ned. Når det sies at vi konkurrerer på LOs tradisjonelle rekrutteringsfelt vil jeg igjen understreke at de forbund det måtte være tale om, er kommet på eget initiativ, forbund som ikke vil gå inn i LO, bl. a. fordi de ifølge sine vedtekter er partipolitisk nøytrale. Det er forøvrig forbund som vi er glade og stolte av å ha med oss.

Forøvrig må jeg si at i et demokratisk samfunn kan man ikke stå i veien for lovlige organisasjonsgrupperinger av arbeidstagere som ønsker styrke gjennom samarbeide med andre som de har interessefelleskap med.

I YS har vi ikke begynt regulær markedsføring av vår organisasjon. Men nå har vi så smått tenkt å begynne, og jeg skal forsikre at vi ikke vil henvende oss til LO-forbund eller forbund som kan tenkes å gå inn i LO. Dette forhindrer ikke at vi selvsagt gir YS-informasjon til alle seriøse arbeidstagergrupperinger både på den offentlige og den private sektor når vi blir bedt om det. Vi tar dem opp hvis de ber om det, dersom de fyller våre vedtekstfestede forutsetninger for opptagelse, og det er mange som ber om YS-informasjon.

At LO ser seg mest tjent med de nåværende tilstander og helst ser at alle de små og middelstore forbund forblir isolert og svake, må ikke få LOs toppledelse til å komme med slike negative uttalelser som det fra tid til annen kan høres fra Tor Halvorsen og andre i LO. Hver gang slikt skjer, får vi en markert økning i antall henvendelser om YS — bare som et lite tips.

Det er så mange forhold i tiden som gjør at arbeidstagere av alle kategorier og på alle inntektsnivåer nå ønsker å organisere seg, folk som organisasjonstanken tid-

ligere har vært fremmed for. Jeg kan nevne arbeidsmiljøloven og loven om de ansattes medbestemmelsesrett som spesielt ansporende for denne tendens.

La oss alle arbeide for at denne utvikling fortsetter, men LO må akseptere at de små og isolerte forbund samler seg for å skaffe seg en rimelig grad av innflydelse.

I alle fall litt konkurranse har alltid hatt kvalitetshøyning som resultat, og det er vi alle interessert i.

En slik oversikt blir ikke fullstendig uten at stoffmengde og fagspesifikasjoner er oppgitt. Begge kurs består av en kompendie samling som tilsammen veier 12 kg.



GRUNNKURS SPESIFIKASJON:

SKROG I: Flyets oppbyggn., Metaller, Bolter/Nagler, Varmebeh. av legeringer, Plateforbindelser, Sprekkindikering, Korrosjon, Oxygen, Ice&Rain, Pneumatic, Cabinpressure.

SKROGII: (Totalt 350 A4 sider hvorav 30% er rent lesestoff og 70% illustr.)

SKROGIII: Atmosfæren, Løft og motstand, NACA profiler, Aerodynamiske flater, Wings, Hi-lift devices, Flymotstand, Aerodynamisk vedlikehold, Likevektbetingelser, Stabilitet, High-speed flight, subsonic, transsonic, supersonic, Mach tall, Trykkbølger, machbølger, sjokkbølger, ekspansjonsbølger, Trykkbilder i transonic omr., Supersonic løft og drag, High subsonic flight, Fordeler og ulemper med "T-tail", Wing-sweep, Wing-stall, Vortilon, fence, Transonic-flight, Area-rule, Sjokkinterfererende supersonic-flight, Hydrauliske anlegg: Pascals lov, Landing-gear, hjul, bremses, rorsystemer, fuelsystemer, oxygensystemer, brannsløkn. syst., Water & Wastø.

(Totalt 650 A4 sider hvorav 35% er lesestoff og 65% illustrasjon.)

MOTOR: Kompressorer, Aksiale, radiale, diffusorkanaler, brennkammerer, fordeler og ulemper med de tre typer. Turbin, crossflow, Exhaust-nozzle, Fuel og fuelcontrol, Oilsystemer, Ignition, Gearboxes, Bleed-air, Eng. mounts, Front/aft fans-ford. og ulemper, short/long ducts, Trykk og hastigheter, Thrust, Reversering, primære instrumenter, sekundære instrumenter, Brigtons sirkelprosess

(Totalt 130 A4 sider, 20% lesestoff, 80% illustrasjoner.)

ELEKTRO: Måleteori, DC, Mekanikk, Statisk el., Motst. ohm, Arbeid/Effekt, Strømkilder, Strømkretser, Kirchoffs lover, Strømmens virkn., Magnetisme, El. magnetisme, El. felter, Kondensatorer, AC-teori, Generator, DC-motorer, AC-effekt, Trefaseteori m/trigonometri, Trafos, AC-gen. & motorer, Syncromotorer, Inverters, Magn. ampl., Magn. modulatorer (SCPT), likerettere, TR-units, Sikringer, Transistorer, Thyristorer, dioder, Logiske-symboler og kretser, Innføring i multiplexing.

(Totalt 120 A4 sider, 80% lesestoff og 20% illustrasjoner.)

INSTRUMENT: Gassteori, Atmosfæren, Gasser, Lydbølger, Pitot/statiske systemer, Pitot/statiske instrumenter, Elektriske instrumenter, Temp. måling, Syncro-systemer, Gyroteori, Gyroinstrumenter, Kompasser, Trykkmåling, Turtellere, Fuel quantity, Radionavigasjon, Servoforsterkere

(Totalt 200 A4 sider, 50% lesestoff, 50% illustrasjoner.)

Radioteori: 50 sider A4, 90% lesestoff og 10% illustr.)

TOTAL STOFFMENGDE, GRUNNKURS: 1500 A4 sider, 600 A4 sider med rent lesestoff og 900 A4 sider med illustrasjoner.

FLYTYPEKURSET DC-9:

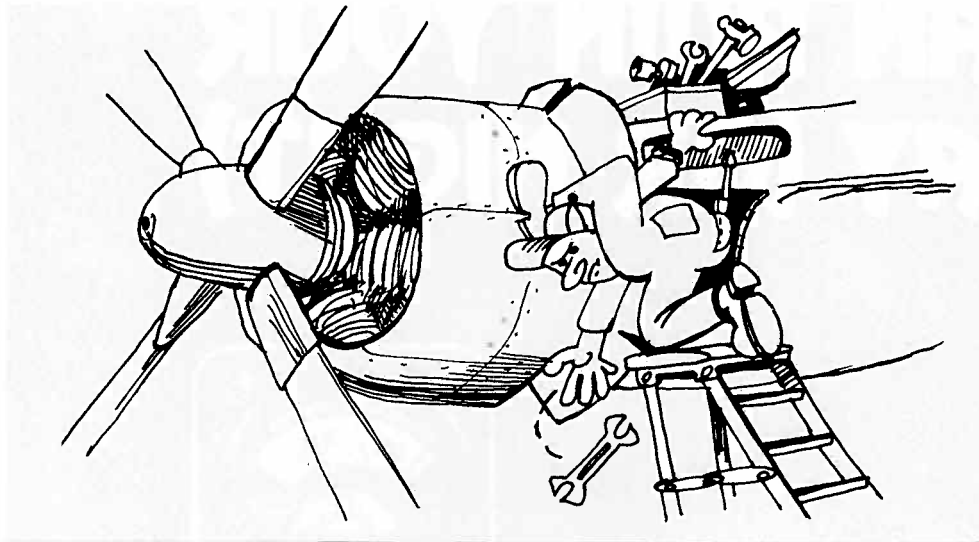
Fag indeling etter ATA systemet, dvs.:

Dimensions and areas, Lifting and shoring, Towing and taxiing, Servicing, Air-Condition, Auto-flight (auto-pilot), Communication, Electrical power, Equipment & Furnishing, Fire-protection, Flight-controll, Fuelsystem, Hydraulic power, Ice&Rain, Instruments, Landing-gear, Lights, Navigation, Oxygen, Pneumatic, Water&Waste, APU, Doors, Fuselage, Nacelles/Pylon, Stabilizer, Windows, Wings, Powerplant, Turbine, Engine fuel&controll, Engine indication, Exhaust, Oil, Starting,

(Totalt ca. 1100 A4 sider hvorav ca. 250 sider rent lesestoff og 850 sider med illustrasjoner. Av disse er en vesentlig del elektriske koplings-skjemaer som må kunne forstås og brukes.)

Vi håper at leseren etter dette har fått et inntrykk av hvilken arbeidsinnsats som ligger bak utdannelsen til flytekniker i Norge. La oss heretter slippe å få slengt i ansiktet at det eneste som skiller en flytekniker fra en fagarbeider er et kort kurs. Vi hevder ikke at vi er "bedre" enn andre medarbeidere i flyselskapet fordi vi har vært så heldige at vi har fått og arbeidet oss gjennom utdannelsen. Vi ber bare om at denne utdannelsen blir respektert på lik linje med annen utdannelsen innen flyselskapene.

o o o



ARBEIDSMILJØLOVEN:

De av våre medlemmer som ønsker å motta Arbeidstilsynets hefte: "Kort innføring og fullstendig lovtekst", kan henvende seg til NFO kontoret på FBU. Heftet vil bli tilsendt.

o o o

MEDLEMSTALLET I NFO ØKER!

Siden mai i år har medlemstallet i NFO stadig gått oppover. Tallene er forholdsmessig fordelt på alle flyselskapene. Hvis denne tendensen holder seg over vinteren vil vi kunne nå 300 innen våren -78. Det vil i såfall si at vi dermed har økt med 30% på et år! Hvor kommer de nye medlemmene fra? - Den største gruppen er nyautoriserte flyteknikere som før var medl. hos J.&M. som fagarbeidere. Videre er det uorganiserte som innser det fornuftige i å stå samlet i den eneste organisasjonen som ivaretar flyteknikernes interesser i Norge.

o o o

GODE RAD OG ROS TIL "INFO".

"iNFO" har mottatt råd og vink samt kritikk fra en "profesjonell kilde". Vi skal spare leserne for den "skamros" vi er blitt utsatt for, men vil nevne at vi er blitt brukt som eksempel på hvordan et foreningsorgan kan fremstilles på en rimelig måte. Det er oppmuntrende og hyggelig å motta ros,- men det forplikter selvsagt også.- vi lover å gjøre vårt beste også i fremtiden,- men ber inntrengende om at alle "medskribenter" forbereder seg på å overta hovedansvaret for organet. -Redaktør på fritid er som kjent ikke en livsoppgave!

o o o



DELE LAGER



"Hey! This is the SAME part I turned in as defective yesterday...!"

NYTT FRA SFF:

NFO og SFF hadde sitt halvårsmøte i STO den 18/10.

Det mest gledelige som har skjedd i Sverige i det siste halve året er at SFF nå består av 5 avdelinger. -Den 5. avdelingen er SAS/Arlanda. Foreløpig har avdelingen kun 10-15 medl. av de ca. 80 flyteknikerne som arbeider på ARN, resten er organisert i Svensk Transport. Det er imidlertid meget stor missnøye med den måten "Transport" ivaretar flyteknikerens interesser på og det ser nå ut som om man har forstått at en egen organisasjon for flyteknikere er det eneste alternativet. Tegn tyder på at stadig flere vender seg til SFF.

FELLES "STICKER" FOR SFF og NFO:

SFF og NFO er blitt enige om å fremstille en "reklame-sticker" med bl.a. slogan: "WE KEEP THEM FLYING". Design er under utarbeidelse i et reklamebyrå i STO, og etter at den er godkjent av begge styrer vil den bli distribuert til alle medlemmer i de to foreningene. "Stickeren" er selvklebende og vil kunne brukes på bil, båt eller fly!

SFF's første egne avtale.

Det ser nå ut til at SFF vil bli i stand til å undertegne sin første avtale mellom et flyselskap og foreningen. -Vi gratulerer!

SFF's medlemsblad "TEKNIKERNES VÆRLD" har kommet med sit høst nr.3-4.

Hovedvekten er denne gangen lagt på å forklare hvorfor flyteknikerne i Sverige ikke lenger er tjent med å være medlem av "Transport" (LO). Redaktør Hall, går sterkt ut mot "Transport" og påviser bl.a. at LO forbundet driver med usann propaganda for å holde på sine medlemmer. "Transport" hevder bl.a. at Sterling Sweden's flyteknikere og sjåførere valgte "Transport" fremfor SFF. - Det viser seg ved nærmere undersøkelser at dette er så lenge siden at de på det tidspunkt ikke hadde andre alternativer.

"Her må det ligge en åpenbar oppgave for "vår mann på GEN-Axel", du får ta en tur til ARN og fortelle litt om hva formuften består i! !"

SFF bladet avslører videre en ren "usanhet" som "Transport" er kommet med. SAS/STO, har planer om å utdanne et antall "fårdmekaniker" på DC-8 og Boeing 747 som skal gjøre tjeneste på charter flights fra Sverige. Iflg. "Transport" vil disse kun bli rekruttert fra deres medlemmer. Dette er det røne vrøvl. SAS vil rekruttere ut fra faglige og ansienitetsmessige kriterier. Hvilken fagforening vedkommende er tilsluttet har selvsagt intet med saken å gjøre. Det vil i første rekke være de eldre F/E's som blir uttatt og deretter vil flyteknikere fra ARN stå for tur.

o o o



"Bravo-Delta, -your technician would like to talk to you!"

LOVENDRINGSFORSLAG ?

Spander litt av din dyrebare tid til å lese igjennom NFO's lover i god tid før årsmøtet. -Det kan være at der er ting som bør endres og ditt forslag kan derfor få betydning for NFO's fremtid.

M.A.O. LES - TENK - SKRIV i god tid før årsmøtet.

o o o

ÅRSMØTET FOR NFO/AVD.SAS:

NFO/avd.SAS-årsmøte er i år satt til 30/11. Vi gjentar:30.november -77. Tid og sted vil bli meddelt i egen innkalling. - Husk at skriftlige forslag skal innsendes i god tid, og at benkeforslag er en vederstyggelighet.

o o o

"BLOKKADE SAKEN" I SAS TIL

ARBEIDSRETTEN.

NFO er av NAF stevnet for arbeidsretten angående den såkalte "blokkade" saken i SAS.

Etter at alle NFO medl. sto solidarisk bak kravet om at den såkalte "L-check" saken måtte løses før man var villig til å besette ledige funksjonærstillinger ved OSLTS, har saken nå havnet i arbeidsretten.

Dette etter at NAF mottok følgende brev fra NFO:

Ang.blokkade av stillinger i SAS.

NFO's styre har i møte den 1/9 vedtatt følgende:

NFO vil henstille til sine medlemmer om å søke på de ved OSLTS-E allerede etablerte ledige stillinger.

Dette vedtak er fattet under forutsetning av at NFO blir gitt garanti for at den såkalte "L-check" saken ikke blir satt i verk før det er oppnådd enighet mellom NFO og SAS reg.N. om en eventuell gjennomføring.

Det forutsettes videre at SAS'forsikringer om de autoriserte fly-



"Ledelsen har forsøkt å bli enige om hva de skal være enige i ang. L-check saken."

teknikerens fremtidige stilling i selskapet blir protokollert.

Med vennl.hilsen

NFO

Som det fremgår av brevet, er det kun en garanti for at bedriften og NFO blir enige om hvordan "L-check" saken skal gjennomføres, som nå er til hinder for at "blokkade" blir hevet.

Maken til spinkelt grunnlag for en arbeidsrettsak må en lete lenge etter. Det finnes tydeligvis ikke den ringeste form for interesse i selskapets tekniske ledelse for å etterleve informasjonsplikten overfor NFO. -Vi betviler at den måten denne saken er behandlet på, vil forenkle forholdet mellom SAS og NFO i tiden som kommer.

o o o

Automatiske telefonsvarere utnytted dårlig

Folk forvirres av lydbånd på tråden

Skyldes det mikrofon-skrekk, manglende opplysning eller rett og slett latenskap at folk ikke utnytter automatisk telefonsvarer som de burde? Forretningsfolk som har investert flere tusen kroner i slikt utstyr for å kunne yde god service, ergrer seg over alle henvendelsene som registreres på bånd uten at folk gir et pip fra seg. Av ti samtaler som kommer inn til en automatisk telefonsvarer, inneholder bare to samtaler korrekt svar og beskjed om hvem det er som har ringt, blir det fremholdt overfor Aftenposten.

— Jeg har snakket med mange forretningsfolk om dette problem, og de er like fortvilte alle sammen. Vitsen med automatisk telefonsvarer er at man skal kunne ha vakt på kontoret hele døgnet, selv om man er ute. Ikke minst viktig er dette for forretningsfolk som er alene på kontoret. I sommer, da jeg lå på sykehus

og kontoret sto tomt, viste telefonsvareren 8—10, kanskje 15 samtaler om dagen, men bare et par—tre sa hvem de var og hva de ville. Jeg er avhengig av god kontakt med kundene. Derfor ergrer det meg at folk ikke utnytter telefonsvareren, sier disponent Thv. Grude-Nilsen til Aftenposten.

Mange som ringer og får høre en automatisk telefonsvarer i den andre enden av tråden, blir åpenbart fullstendig overrumplet og sier ikke et ord. Noen stotrer og stammer, krenter og snakker i vei uten å høre på lydbåndet. Andre lar sin aggresjon få fritt utløp mens de hamrer på gaffelen.

— Hvis vi bare fikk vite hvem som ringte, kunne vi kontakte dem. Folk trenger opplysning om dette med automatisk telefonsvarer, sier Grude-Nilsen.

— Hva er korrekt fremgangsmåte når man får automatisk telefonsvarer på tråden?

— Når en samtale kommer inn, vil man f. eks. få svaret: «Dette er en automatisk telefonsvarer for N.N. Det er ingen tilstede på kontoret i øyeblikket, men en båndopptager tar imot beskjed. De kan nå snakke inn beskjeden. Venn-

ligst husk å si hvem som ringer.» Dette tar ca. 20 sekunder, den tiden båndopptageren tar for å bli varm. Men istedenfor å vente til dette blir sagt, er det mange som bare legger røret på.

Televerket har ingen oversikt over hvor mange Oslo-abonnenter det er som har automatisk telefonsvarer. Men overfor Aftenposten blir det antydning minst 5000, fortrinnsvis firmaer, leger, tannleger etc. Automatisk telefonsvarer står avmerket i katalogen med en liten sirkel med skråstrek i ved siden av abonnentens nummer.

Fra i år kan det installeres to ekstra stikkontakter for telefonsvarer gratis sammen med ny telefon, mens ekstra stikkontakt som bestilles senere, koster 190 kroner. Det øvrige utstyr anskaffes av abonnenten selv og koster i anskaffelse 4000—5000 kroner. Hvem som helst kan få tilkoblet telefonsvarer, men Televerket må godkjenne utstyret og abonnenten må rette seg etter de gjeldende restriksjoner. Men Televerket har ingen erfaring for at lydbånd tilkoblet telefon blir misbrukt, blir det fremholdt overfor Aftenposten.

Assa

OGSA FOR NFO.

Vi har klippet fra Aftenposten i høst. Denne artikkelen kan vi bare bekrefte har sin gyldighet også hos oss. Vårt nr. er Oslo :

02-120120 LINJE688

Når du er missfornøyd med mangel på informasjon fra lokalt eller sentralt styre og stell neste gang, f.eks. ved sen utkomst av "iNFO", --så ring--, hverken tlf. lydbånd eller styremedlemmer biter.

NY VENDING I "L-CHECK- SAKEN I SAS?

En arbeidsgruppe, utgått fra OSLTH og OSLTS, har lavet en utredning om hvordan "L-check" mekaniker forholdet er i STO og CPH.

Rapporten bekrefter NFO's argumenter i saken. At rapporten ikke falt i god smak hos den tekniske ledelsen forstår vi godt. Særlig etter å ha lest et forunderlig skriv som er ment å oppklare visse misforståelser i rapporten. Dette sist nevnte skriv er en ren "god dag man økseskaft" fremstilling av samme sak. Skrivet er undertegnet av hr. Frimann Johnsen OSLTH.

Rapporten viser at de personer i STO som fungerer som "L-check" mek.s, har en helt annen bakgrunn og kvalifikasjoner enn den man hadde tenkt seg i OSL. Rapporten foreslår at de som er tatt ut til å bli "L-check" mek.s, får en utdanning som vil heve kvalifikasjonene "opp til svensk nivå". Argumentasjonen til div. personer i tekn.ledelse i SAS faller på deres egen uvidenhet.

Om dette er årsaken til at en rekke fagarbeidere er sendt på grunnkurs til sert.utdanning, vet vi ikke, men hvis det er disse som skal fungere som "service mekanikere", - ja se da må saken se i et nytt lys.

Kursdeltagerne har vist stor interesse for medlemskap i NFO. J. & M.s dårlig skjulte fryd over at deres medlemmer nå skulle overta flyteknikernes ansvar og arb.område, utbasunert av hr.Slettum i "J.&M. - arbeideren" siste vinter, vil snu seg til "den sure svie".

o o o

OSL/TS og "L-check"mekanikeren.
av Ø.Karlsen, OSLTS

L-checkmekaniker saken i SAS/N. ser ut til å bli mer og mer uløselig. Den engasjerer mange innen selkapet og har også stor interesse for andre flyselskaper, - både store og små ,

som skal opprette sin egen vedlikeholdsorganisasjon i Norge.

L.D. er selvsagt sterkt inne i bildet. Dette fordi grunnprinsippene i vedlikeholdsorganisasjonsoppbyggingen i SAS/N. vil være toneangivende. Dessuten vil det få betydning i resten av Skandinavia.

Hvorfor er saken så vanskelig å løse? Jeg vil sette frem noen påstander:

1. Saken fikk en meget uheldig start fordi SAS' tekn.administrasjon og NFO gikk direkte inn i en konflikt-situasjon. Dette fordi planene ble utarbeidet av administratorer for administratorer. Man glemte at det fortsatt eksisterer fly og mennesker som arbeider med disse. Saken ble ikke behandlet på et saklig og faglig plan.
2. Det gikk politikk og prestisje i forhandlingene med dertil hørende usakligheter fra begge sider.
3. "Light maintenance" avdelingen OSL/TS, m.a.o. den avdeling saken direkte berører med hensyn til produksjon, utdanning, kontroll og personell, ble ikke tatt med på råd i noen form før lenge etter at saken ble tatt opp av NFO.

Hvordan kan så saken løses?

1. NFO må slutte med å stille kategoriske krav. Vi må forstå at den beste garanti for våre stillinger er at vi utgjør en effektiv, pålitelig og økonomisk forsvarlig del av teknisk avdeling. Hverken hr.Hagrup eller hr.Andvig eller hvilken som helst ansatt kan forlange garanti for sin stilling. Det er personen selv det hele står og faller på.
2. Selskapet må gå inn for en praktisk og realistisk løsning. Det nytter ikke å ri prinsipper som hverken personell eller organisasjon er enige i eller moden for.
3. Den innstilling som "TS komiteén" kom fram til er den eneste åpning som gjenstår som løsning.

(forts.n.s.)

OSLTS og "L-check mek. -forts:

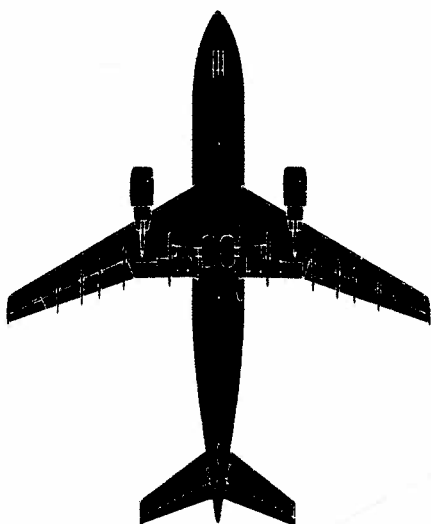
Denne innstillingen må vi arbeide ut fra, uansett om vi liker det eller ikke.

Utfra det hittil nevnte foreslår jeg følgende:

- A) Servicemekanikeren (L-check mek.) innføres ved OSLTS. Hans utdannelse og praksis blir et ledd i utdannelsen til flytekniker. Flyteknikeraspiranter velges fra denne gruppe. Service mek. skal selvstendig utføre MPC og MSC checks. Han skal signere for utført check på eksisterende arbeidskort.
- B) Flyteknikere skal ha samme arb.-oppgaver som i dag. Han skal på grunnlag av signert arbeidskort signere for utført sjekk på kort eller i A/C-log.
- C) Kontrollfunksjonen må drøftes som separat sak. Denne er et naturlig ledd i vår vedlikeholdsorganisasjon, men vi låser hele saken ved å blande kontroll og serv.mek. sak sammen.

La oss håpe at vi kan få en løsning på denne saken og at hvert enkelt skift glemmer de "vondord" som er sagt i diskusjonens hete. Vi er 5 team hvor hver mann forsøker å fylle sin plass. Hvilken fagorg. man tilhører har ingen betydning i denne sammenheng. Fagarbeiderne våre er uskyldige i denne saken. Vi som er medlemmer av NFO skal huske det når saken diskuteres på arb.plassen.

o o o



NOEN BETRAKTNINGER OG LITT REKLAME

av K.E.Hasleto.

Med henblikk på S.H.Š to artikler i "iNFO" nr.2/77 - Pooling og job rotation -, ber jeg om å få komme med noen kommentarer.

Når det gjelder "pooling" er det vel en kjensgjerning at personalkostnadene er en av årsakene til vår(SAS) andel i handling av andre selskaper ikke er større.

Noen analyse av situasjonen som helhet har undertegnede ingen forutsetninger til,- men jeg vil derimot konkret nevne et eksempel på at vi selv har gjort vårt til å sette oss selv utenfor.

Stasjonen det er snakk om er ATH,- for tiden bemannet med to stk SK engineers. All avløsning ved ferie/ fri dager utføres av SR, dvs. en tredje engineer er på skiftplanen "kjøpt" av SR.

Hvorfor ansettes så ikke en tredje SK person? Da NFO/SAS er underrettet om situasjonen tidligere, skal jeg ikke gå i detaljer, men gi et generelt bilde: Høsten 76 var det tre SK personer i ATH og det var budsjertert for 77 med tre mann.

Nå hadde det seg slik at den daværende 3.mann fikk "snag" og måtte arbeide overtid. Dette passet ham tydeligvis ikke, for han reiste hjem og fikk stasjonen blokkert for avløsning gjennom sin organisasjon. (Svensk Transport)

Prinsippet om job-rotation og "bidding" er jeg forsåvidt enig i,- men det må være klart for alle at en utestasjon (utenfor skandinavia), ikke betyr at man drar på ferie!

Hvis man ikke evner å se andre fordeler og å lære nye sider av sitt yrke,--så glem det med utestasjonering. "Personlig har jeg høstet mange, både sure og søte erfaringer. Det har nok vært så som så med regl. og arbeidstid nå og da, en liten ekstra innsats både for egen (vår) og SAS'skyld har jeg ikke tatt skade av,-hverken fysisk eller mentalt."

Job-rotation er ingen ny idé, men har bare aldri vunnet gehør, hverken i NFO eller hos SAS. Jeg ser gjerne at tanken tas opp til drøfting i NFO,(forts.n.s./

Det stadig mer avanserte utstyr og an-

drøfting

BETRAKTNINGER (forts.)

Det stadig mer avanserte utstyr og endrede rutiner, kan ikke senke kravene til den enkelte autoriserte. Noen har tydeligvis missforstått dette med forenklete rutiner/opplegg (jmf. L-check mek.). Missforståelsen gjelder både innenfor høyere tekn. ledelse såvell som blandt NFO org. Som en liten "reminder" til den enkelte aut.fly.tekn. vil jeg si flg: "Husk at som flytekniker med offentlig sertifikat, er det ingen andre enn du selv som kjenner dine svake sider. Du er selv ansvarlig for å holde deg "up to date", uansett hvor du er stasjonert. Kanskje var det en idé å gå seg selv etter i sømmene? Et arabisk ordtak: Hvis ikke fjellet kommer til Muhammed, går Muhammed til fjellet."

Hvor mange har f.eks. lest S.H.'s artikkel fra "Aviation mec.Bulletin"? Det finnes på alle stasjoner, inkl. FBU. Det finnes faktisk annet lesestoff enn "LEK", "Morgan Kane" og "Krim-Journalen"!

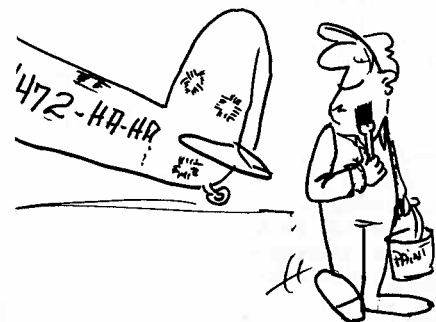
Hva med S.E.H., MOM, osv.- de inneholder ting som du kan dra nytte av.

o o o

Red. gjør oppmerksom på at artikkelen er noe forkortet!.

Vi anser det også herved bevist at "iNFO" er et meget tollerant organ som strekker seg særdeles langt for at pressefrihetens idealer skal holdes i hevd. Redaksjonen kommer ikke til å opprette en egen spalte for "egenreklame"!

o o o



MILJØVERN UTVALGET I SAS.

Det ble NFO's representant som ble "loddtrukket" til å representere de mindre foreningsgruppene i SAS' tekn.avdeling. Han skal ha vervet i 2 år, og representerer derved begge arbeidsleder organisasjonene, NITO samt sivilingeniørenes bedriftsgruppe.

Det er altså Odd Kålhus/OSLTS som vil være ansvarlig for at de andre foreningene får den nødvendige informasjon ang. arbeidet i miljøvernuttvalget.

o o o

NYINNREDNING AV OPPHOLDSROM VED OSLTS.

Det er endelig blitt fart i arbeidet med å få oppholdsrommene ved OSLTS i en stand som gjør at mennesker kan oppholde seg i dem. Vi vet ikke hva som er årsaken, - kanskje er det den nye miljøværen loven som har gitt virkning, - i alle fall ser vi frem til å kunne ta i bruk "luxusen" når det er ferdig.

o o o

TANKER RUNDT ET PERSONVALG.

I SAS står vi nå foran et nytt valg på de ansattes representanter til SAS-representantskap og styre. Ved forrige valg var vi så heldige at vi ble representert i SAS-styre med en usedvanlig vidsynt og tollerant mann som forsto at han representerte ALLE ansatte i reg.Norge. At han hadde en særdeles god kjennskap til flyselskapet SAS bak seg, øket respekten for hans meninger, både blandt oss han representerte og i de fóra han satt som medlem. Han hadde evne til å se utover snevre gruppeinteresser og fagforeningspolitiske mål.

Som vi var inne på i "INFO" nr.2 kan det ikke være noen enkel sak å overta etter en slik kapasitet, og nettopp derfor er det ved de kommende valg uhyre viktig at vi går til valg på person istedet for stemmegiving med fagforeningspolitisk motivasjon.

Kandidatene er i skrivende stund ikke nominert, vi oppfordrer derfor alle lesere med stemmerett å velge en som man tror eller vet har følgende egenskaper:

- 1: Best mulig kjenskap til SAS' virksomhet.
- 2: Evne til å uttrykke seg muntlig og skriftlig.
- 3: Evne til å forstå at han representerer alle medarbeidere i SAS/N.
- 4: Er i besittelse av selvbeher-skelse, sundt bondevett og alminnelig folkeskikk!

o o o

BRÅK OM ARBEIDSTIDEN VED SAS' INNENLANDSSTASJONER P.G.A. DEN NYE ARBEIDSMILJØLOVEN?

Det er oppstått diskusjon om fortolkninger av den nye A.M.L. ang. skiftarbeidstiden på SAS'innenlandsstasjoner. I flg. den nye loven er bestemmelsene om arbeidstiden skjerpet. SAS forsøker nå å tolke AML til sin fordel for dermed å spare nødvendige

IKKE BARE NFO SOM HAR PROBLEMER MED LØNNSUTBETALINGER, FERIEPENGER, UFORSTÅELIGE LØNNSSLIPPER O.L.

Flere av funksjonær organisasjonene ved tekn.avd. i SAS har store problemer med personal/lønningskontoret i regionen. Det har forekommet ting som er direkte uverdige, uten at vi skal gå i detaljer her.

Vi kan bare konstantere at NFO ikke er alene med sine problemer.

Vi vet ikke hva som kan være årsak til den stadige irritasjon som hersker mellom avdelingen og de ansatte, men det må finnes en forklaring og en mulig løsning på problemet.

Vi tror at den delen som steller med sosiale sider av personalpolitikken i avdelingen bør være forbilde for resten av avdelingen.

o o o

KONFLIKTEN OM "FOR MYE UTBETALT" LØNN VED INNENLANDSSTASJONENE HAVNER I ARBEIDSRETTE.

Etter at personalavd./lønningskontoret i SAS har vist en merkelig form for "selvtekt" med trekk av beløp fra lønninger uten lønnsmot-tagerens personlige godkjenning, har nå hele saken blitt overført til arbeidsrettens avgjørelse. Vi får håpe at dens avgjørelse for en gangs skyld ikke vil helle til arbeidsgiver siden.

o o o

nyansettelser. og forkortet arb.tid. NFO og andre organisasjoner på sin side, hevder at dette ikke er til å unngå.

Saken vil forhåpentlig bli avgjort i arbeidstilsynet.

o o o



AFFekten

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

Ansvarlig red.tekn. og vicepresident i I.S.F.: Tom Skalle.

NY, PROMINENT MEDLEM AV I.S.F.

Vi kan i dette nr. av AFFekten ønske medl. nr.13 velkommen i Forbundet for Salat-tråkkere.

Denne gang er det ingen ringere enn hr. dir. Asbjørn Lien i Norsk Arbeids-
giver Forening.

Hans lange "skrivelse" til Rikslønnsnevnden blir ansett som en usedvanlig søknad av I.S.F.'s precidentskap. Vi finner ikke å kunne gjengi søknaden i sin helhet av plasshensyn, men gjengir kun "de beste gullkorn" i hans skrivelse.

I sine kommentarer til søknaden sier precidentskapet i I.S.F.:

"Den form for uvidenhhet som kommer til uttrykk i søknaden er bemerkelsesverdig. - Uvidenhhet i sig selv kvalifiserer ikke til medlemskap i I.S.F., men i dette tilfelle, hvor uvidenheten er fremlagt for Rikslønnsnevnden i Kongeriket Norge, finner forsamlingen at søknaden, til trods for sin mangel på viden om de faktiske forhold, - skal kvalifisere til medlemskap."

Vi siterer her fra søknaden:

"Det er intet som tilsier at man fra de ca. 200 autoriserte flymek. i de 4 selskapene, skal gi et annet oppgjør en for de øvrige arbeidere som går inn under de forskjellige overenskomster mellom NAF og LO".

og videre:

"NFO krevet sin egen avtale, og oppnådde dette. Når de fikk sin egen avtale ble det gjort klart, og har alltid vært gjort klart fra vår side, at de to (NFO og J.&M.'s) avtaler, siden de dekker samme kategori av arbeidere, må ha samme innhold."

Som premie har vicepresidenten foreslått at direktøren overrekkes et særtrykk av dette nr. av "INFO"s side 7,8 og 9.

Forslaget ble mottatt med jubel blandt precidentskapets medlemmer.

Vi kan med dette ønske hr. Lien velkommen i våre prominente rekker.

Diplom og salattråkkernålen av 3.grad vil bli overrakt.

Erbødigst og med gratulasjoner,

Tom Skalle,
red.prec. & viceprecident.

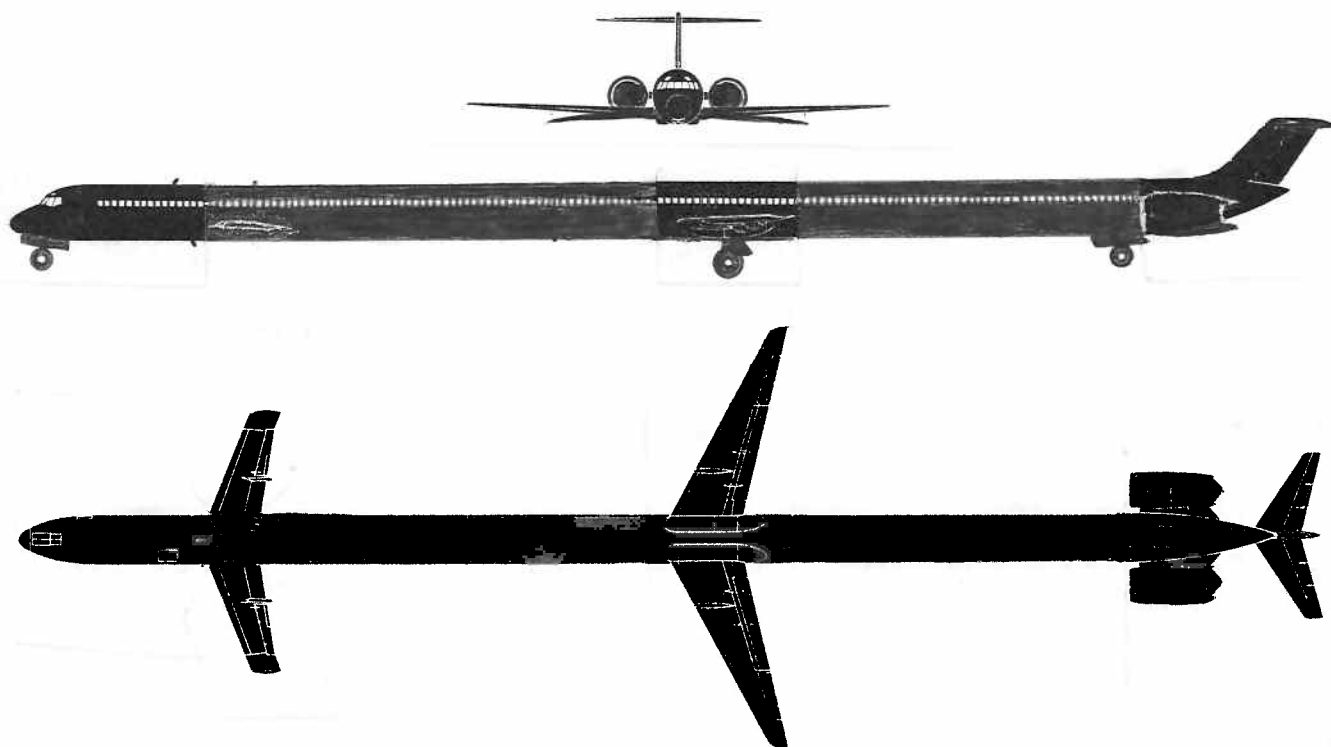
BEKLAGELIG MISSFORSTÅELSE ANG. VIKTIG NAVN.

Det er ikke, som noen tror, - hr.Stutum som representerer reg.Norges medarbeidere i SAS' styre. Navnet skal være: hr.S.Slettum, fra SAS' Verkstedklubb på FBU, hvilket her ved bekrefte.

Tom Skalle.

red.precident.

AFFEKTEN'S SPESIAL FOR FLYTEKNISK INTERESSERTE:



McDONNELL DOUGLAS Super, Super DC-9-800

Lengde: 96m (Boeing 747: 70m)

Pax: 543

Weights: Empty: 51000kg, Max t.o.: 112000kg.

Engines: P.W. JT8D-345 (41000 lbs ea.)

"AFFekten" kan i dette nr. bringe en verdenssensasjon innen flybransjen. Vi har fått tatt i tegninger til den siste av McDONNELL DOUGLAS' DC-9-800. Det var ikke meningen at offentligheten skulle få kjennskap til fabrikkens planer før i 1988.

Tidligere har McDONNELL DOUGLAS laget DC-9-10, -15, -20, -30, -40, -50, -60, -70 og -80. Som leseren forstår er det langt frem til man hadde tenkt å offentliggjøre -800.

"SWISSAIR" har vist stor interesse for -800, og SAS er interessert i typen under forutsetning av at den blir utstyrt med "snake flexible fuselage", - en spesiell konstruksjon som OSLTK har utarbeidet i et eget forskningsprosjekt, - finansiert med midler fra "lønnsfeil fondet" ved OSLIA-L.

Flyet vil i SAS versjon være godt egnet til "sirkel parkering" rundt en sentralutgang fra FBU's katakomber.



Medlemsblad
for

Norsk Flytekniker Organisasjon

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

Adresse: Postboks 60, N 1330,
Oslo Lufthavn.



"What did you say the signal was for...STOP?"

Vær så god! På side 1 finner du litt hodebry. Med litt kløkt og noen oppslagsbøker skulle det være mulig å finne frem til "hvem er hvem" av de viste profiler.

Premie for første riktige innsendte svar er gratis abonnement på "iNFO" i 1978!

Riktig svar i neste nr. av "iNFO".

Navn:

Adresse/avd.

Flytype:

- 1.....
- 2.....
- 3.....
- 4.....
- 5.....
- 6.....
- 7.....
- 8.....
- 9.....
- 10.....
- 11.....
- 12.....
- 13.....
- 14.....
- 15.....
- 16.....
- 17.....
- 18.....
- 19.....
- 20.....

klipp



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:

.....