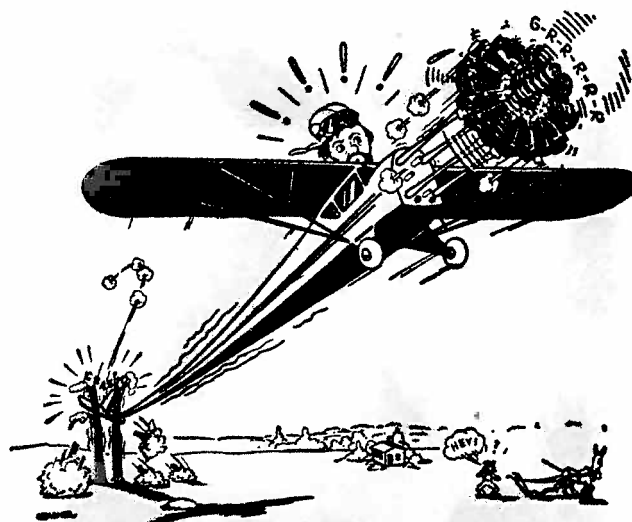


INNHOOLD:

WIDERØE OG NFO:.....side 2  
 NYTT FRA LV .....side 2  
 ENDRINGER I NFO's LOVER.....side 2  
 NOEN ORD FRA red. ....side 2  
 NFO OG KONTIGENTFORHØYELSEN.....side 3  
 ET GANSKE ALMINNELIG NATTSKIPT.....side 4  
 NFO-FORMANN's UTTAELSE I VG.....side 6  
 KURS BETRAKTNINGER.....side 7  
 VÅRE "BLACK BEAUTIES".....side 7  
 SAS-NYTT.....side 8  
 SLITERENE ØNSKER SEG NYTT FUTERAL.....side 10  
 "FORNEBU INTERNATIONAL".....side 10  
 INFEKSJONEN.....side 11



The words GUESS and KNOW when used in flying may produce entirely opposite results.



*Medlemsblad for  
Norsk Flytekniker Organisasjon*

*Utkommer 4 ganger pr. år.*

*Redaksjon: Terje Tveten, TS-E  
Adresse: Postboks 60, N1330,  
Oslo Lufthavn.*

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

## ÆREDE LESERE!

Som det går fram av headingen så har det skjedd en forandring i redaksjonen.

Vår opprinnelige red. er innvilget permisjon, for å under- vise på B-747 ved CPH.

Da dette skjedde temmelig raskt ble det litt forviklinger med det redaksjonelle arbeidet, og dette er grunnen til at iNFO har blitt forsinket.

Jeg håper imidlertid at neste nr. vil komme til rett tid.

red.

## VÆRE ELLER IKKE VÆRE.

I siste nr. av iNFO hadde red. en liten artikkel om vi fort- satt skulle ha noe medlemsblad. Reaksjonen på denne artikkelen har vært skremmende, det er faktisk flere som har sendt oss stoff til dette nr., men alt kommer fra medlemmer i SAS.

Dette er beklagelig så jeg håper at det til neste nr. vil strømme inn stoff slik at vi får for liten spalteplass, noe som vi hittil ikke har vært plaget med. Det er jo tross alt flere enn oss i SAS som er medlemmer i NFO, så hvorfor ikke støtte vårt medlemsblad?

red.

## WIDERØE AVD. AV NFO.

Flyteknikerene i Widerøe har nå opprettet sin egen underavdeling av NFO. Vi ønsker tillykke og håper på et godt samarbeid i de kommende år.

## NYTT FRA LV.

NFO har nettopp mottatt utkast til forskrifter om Avionikk- sertifikat Type II, pluss et utkast til forskrift om luft- dyktighet og dokumentasjon. Utkastene vil bli drøftet i NFO, og event. kommentarer vil bli sendt LV innen fristens ut- løp, som er 1. juni.

## ENDRINGER I NFO'S LOVER.

Til årets representantskaps møte hadde det kommet inn endel forslag til lovendringer.

Følgende endringer ble vedtatt: § 1.6 NFO kan søke tilslutning til en annen hovedorganisasjon når 4/5 av de avgitte stemmer går inn for det ved uravstem- ning.

§ 7.8 Avdelingsårsmøtene i NFO bestemmer avdelingens kontigent.

§ 8.4 Beslutning om konflikt/ aksjon må fattes ved skriftlig uravstemning og må, - for å være bindende, være godkjent med flertall av de avgitte stemmer. Slik beslutning iverksettes av NFO's sentral- styre.

§ 8.5 Forslag som skal til ur- avstemning må, for at av- stemningen skal være gyldig, utsendes til medlemmene minst 10 -ti- dager før avstemnings- fristens utløp.

§ 10.3 Representantskapet bestemmer avdelingens konti- gent til sentralstyret.

## NFO og KONTIGENTFORHØYELSEN.

Artikkelen i nr 4/77 tar for seg de reaksjoner kontigentforhøyelsen i NFO har vakt. Overskriften tyder på at artikkelforfatteren føler seg truffet av den kritikk som er reist ved håndteringen av denne saken. Dersom artikkelen er ment som "dresurkurs" for udisiplinerte medlemmer, kan jeg ikke se at INFO er rette forum. Et hvert tegn på splittelse i foreningen er snarere til skade enn til gagn. Likevel vil jeg få lov til å komme med noen synspunkter da jeg ikke synes artikkelen gir det rette bilde av de faktiske forhold.

Det heter i artikkelen at: "Forslaget til slik forhøyelse forelå i god tid før årsmøtet". Men det utelates at dette forslaget ikke ble bragt ut til alle medlemmer før møtet. Bl.a. ble ingen av skift 5, s medlemmer orientert om dette. Muligheter for å stemme ned forslaget, enten ved personlig frammøte eller ved fullmakt var derfor, for disse medlemmer ikke tilstede.

Dersom de var blitt orientert om forslaget, ville de høyst sannsynlig sendt fullmakt til årsmøtet.

Forøvrig kan jeg ikke se at de to oppførte regnestykker er sammenliknbare. Alt.1, er den situasjon man hadde i -76, mens alt. 2, blir den situasjon etter kontigentforhøyelsen i -78.

Dersom kontigenten var blitt stående på kr.600, ville vi ha fått følgende regnestykke:

Årsinntekt.....	100.000
-fagf. kont.....	600
skattb. inntekt	99.400
-50% skatt	49.700
netto lønn	49.700

Dette gir en forskjell på kr. 300, som må dekkes av det enkelte medlemm, som har 50% i gj. snitt beskatning. Mange medlemmer har derimot lavere beskatning p.g.a. økte fradrag til reise-utg., renter o.s.v.

Om man tar som eks. at man bet. 1/3 av sin lønn i skatt, får man et enda ugunstigere bilde. Eks. u/kontigentforhøyelse:

Total kontigent....	600
-skattelette 1/3....	200
egenandel.....	400

Eks. m/forhøyelse:

Total kontigent...l	200
-skattelette 1/3....	400
egenandel.....	800

Dette gir en økning i egenandelen på kr.400 og bryter totalt med det som var hensikten med Kleppe-pakken -77. Fradragsberettigelse for fagforeningskontigenten var ment som en del av det kombinerte oppgjøret, for å få den ønskede reallønnutvikling. I stedet for å få en reduksjon i egenandel til f.f.-kontigenten, blir det ved dette vedtak en økt egenandel. Forøvrig kan det opplyses at vi nå har passert LO i kontigent størrelse. Hvert medlemm i LO betaler kr.38,50 pr. 14 dag, som blir ca.kr.1000 pr år. NFO burde nøydt seg med en mer moderat økning, og under en hver omstendighet ikke gå forbi LO.

I.K.



Nevnte du noe om kontigentforhøyelse?

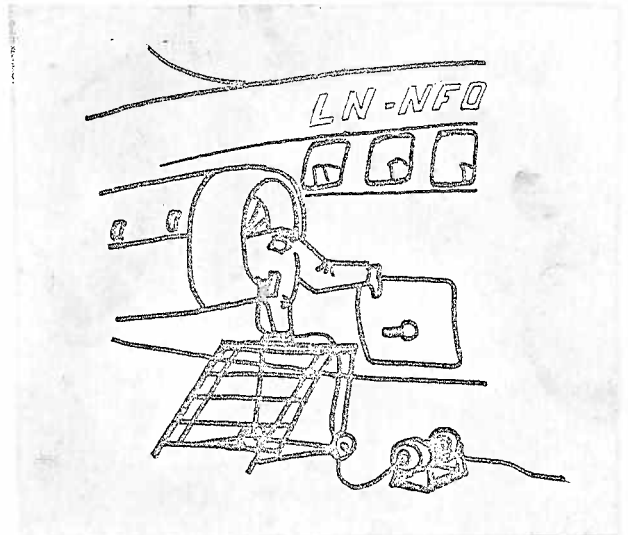
Vi har til dette nummeret fått  
tilsendt en historie om hvordan  
et nattskift kan arte seg.  
Da vi tror at flere av våre  
medlemmer vil kjenne seg igjen  
og at tankene som gjenspeiler  
seg i historien er utbredt, har  
vi bestemt oss for å ta den med.  
red.

---000---

#### ET GANSKE ALMINNELIG NATTSKIFT.

Vi svinger inn på den store  
parkeringsplassen foran hangaren  
Det står endel biler spredt ut-  
over, men det er ikke vanskelig  
å få parkert pådenne tiden av  
døgnet. Vi parkerer, låser bilen  
og småløper forbi vekten og inn  
i garderoben. Klokken er  
tjuetre tjue. Der står garde-  
robeskapene på rad og rekke,  
tett itett. Hendene søker rundt  
i lommene, jo der er de,  
"nøkklene" her gjelder det å få  
opp farten, klokka går. Så var  
det å finne fram riktig nøkkel  
da, men en har ikke før gjort  
det så faller knippet i golvet.  
Det var som fa..! Det nytter  
ikke å si noe, det er bare å  
bøye seg å ta knippet opp igjen  
og så finne den riktige nøkkel  
atter en gang. Nå gikk det bra,  
skapdøra går opp, men hva skjer?  
Ut raser kjeledresser, vektøy,  
sko m.m. Hadde bare ikke det  
forbannede skapet vært så lite,  
ville jeg ha unngått det her er  
det første som slår meg. Jakka,  
skoene, lue og våtter stues inn  
i skapet, samt det som fallt ut  
og som ikke skal brukes.  
Så var det å få på seg arbeids-  
klærne, men det er verre å finne  
verktøyet inne imellom alt det  
rotet. Det gikk denne gang også.  
Skapet låses, og så var det full  
fart bort til kontoret hvor  
"stemplingsklokka" står.  
Sekundene tikker, hvor er kortet,  
jo der, nå gjelder det å få  
kortet inn i klokkekjeften før  
den passerer halv tolv, det gikk!

På vei bort til luka der plan-  
leggeren sitter høres et lite  
klikk bak meg, det var klokka,  
som skrev et nytt minutt på sin  
evige rundgang. Planleggeren tar  
kortet, og så er det bare å  
vente på nattens lille over-  
raskelse.



Oppholdsrommet er fullt av  
kolegaer, noen på vei hjem,  
andre som starter på en lang  
natts arbeid, som meg selv.  
Navn ropes opp over høytafon-  
anlegget, det er nattens arbeid  
som fordeles. Noen fly er ferige  
og taues ut, samtidig som nye  
kommer inn. Aktiviteten til  
"sliterne" virker fullkommen.  
Her bæres verktøykasser, hjul-  
traller dyttes, bremses skiftes  
samtidig som andre utfører  
regelmessige ettersyn på flyene.  
Det hele virker som et velsmurt  
maskineri.

Foresten ikke helt, her kommer  
en som ikke virker helt fornøyd.  
"Hva er det med deg, du ser ut  
som du har solgt smør uten å få  
betalt?" Det kan nesten virke  
sånn, jeg har fått et "kort" på  
skifting av støttestag på nese-  
stellet på den maskinen.  
Gangtid står det, og det skal  
utføres hver 8000 timer.  
Kan det være riktig at vi skal  
gjøre slikt om natta?" Jeg kunne  
ikke gjøre annet enn å si meg  
enig med ham.

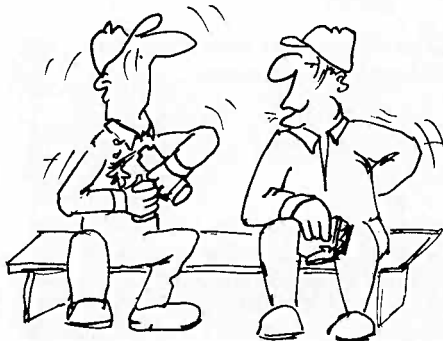
Det begynner å bli stille rundt  
oss, det er vist matpause.  
Kaffevannet er varmt, og det er  
brus for de som ønsker det.  
Matpakka har ikke mer enn kommet

på bordet så: "Faen å!!!, den arbeidsmiljøloven er vel bare tull", kommer det fra andre siden av bordet. "Har fått kort på skifte av to power relléer. Jeg trodde ikke at arbeid som man ikke er nødt til å gjøre for å holde flyene i drift skulle gjøres om natten". To andre har fått jobb med dokksetting av et fly og dermed var diskusjonen i gang.

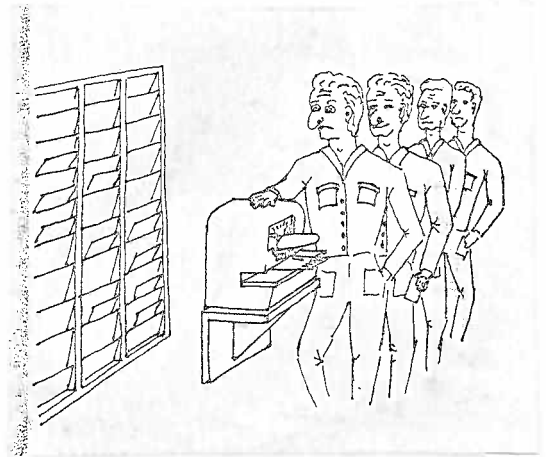
Før en vet ordet av det er mat-pausen over og det er bare å fortsette der en slapp.

Klokka nærmer seg sju, nå skal det smake med kaffe. Dagskiftet begynner å fylle oppholdsrommet vi som har vært her i natt, får bare ta det med ro. Nå begynner en for alvor å merke at en har en hel natts arbeid bak seg. Kroppen blir tung, vanskelig blir det å holde øynene oppe også, minuttene begynner å bli lange, hele skiftet sitter bare og venter på at klokka skal gå.

"Stemplingstid" ropes det borte fra døren, som på ordre løfter nattskiftet seg fra stolene og beveger seg i langsom marsj på vei bort til stemplingsklokka. Kortene blir utlevert også er det bare å vente.



Spisepausen er nattens høydepunkt



"Herregud så sakte den klokka går når vi står og venter på den", mumles det fra en lenger fremme i rekka.

Sekundene virker jo like lange som minutter. Jeg har på følelsen at klokka driver ap med oss. Det kan nesten virke som den gliser til oss bare fordi vi står her og venter på den.

Et nytt klikk iklokka, så starter køen med å bevege seg fremover. Kortene stemples, settes i hylla og så er vi på vei for å skifte. Får passe på nå, så vi ikke får samme problemet som i gårkveld, men det går bra skapdøra åpnes uten det store raset.

Det som står igjen, er å kjøre hjem og så får en bare håpe at en får en god dags søvn.

K.H.P.

"VAR" FORMANN UTTALER:

# NEI TIL lønns- pålegg

Følgende er sakset fra



Lørdag 18. februar 1978

Av ARVID HJØRT-LARSEN

Norsk Flyteknikerorganisasjon, med sine 300 medlemmer, gjør det mange andre bare snakker om. Ved årets lønnsoppgjør har de frasagt seg ethvert lønnstillegg. I praksis innebærer det at medlemmene har sagt seg villige til en redusering av sin lønn.

Hittil er de som gruppe alene om sitt utspill.

Mange vil kanskje innvende at flyteknikerne er en høy-lønnsgruppe. Men til det svarer formannen for landets flyteknikere, John Glæver:

— Vår gjennomsnittslønn ligger på mellom 80 000 og 85 000 i året. I tillegg kommer et skifttillegg. Jeg vet at de fleste spesial- og fagarbeidere i Oslo-gryta tjener minst like mye.

— Da representantskapet i vår organisasjon hadde avtalen til behandling i slutten av forrige måned, ble det enstemmig vedtatt at vi skulle be om at den skulle forlenges et år til. Det innebærer at vi overhodet ikke stiller noen krav. Brev om dette er sendt Norsk Arbeidsgiverforening, forteller Glæver.

## Koblet

Norsk Flyteknikerorganisasjon er ikke tilsluttet LO. Den har en egen to-årig avtale med Norsk Arbeidsgiverforening, som utløper 1. april i år. Norsk Flyteknikerorganisasjon har sin LO-parallell. Ikke autoriserte flymekanikere, eller flyfagarbeidere, som de kalles, er tilsluttet Norsk Jern- og Metallarbeiderforbund. Og selv om flyteknikerne har ført egne forhandlinger, har de i alle år blitt koblet til den avtalen LO har oppnådd på vegne av flyfagarbeiderne.

— Det som først og fremst er beveggrunnen for vårt utspill, er den økonomiske situasjon landet er havnet i. Vi mener at vi tjener såpass godt at vi kan tillate oss et år uten lønnstillegg. At vi bare har bedt om at avtalen skal forlenges med et år, har sammenheng med at vi vil vurdere situasjonen til neste år. Det kan jo skje ting i løpet av et år som endrer det økonomiske bildet, sier Glæver.

## Åpenbart

I og for seg er det ikke noe enestående at vi har gått til dette skrittet. Det er åpenbart for alle og en hver at noe må gjøres. Ved å frasi oss lønnstillegg, tar vi det ekstrataket som er nødvendig for å bringe butikken Norge på fote igjen. Men skal det ha noen hensikt, må vi få følge av flere, sier Glæver.



Nei, det står jo der,  
vi forlanger ingen ting.

## NOEN BETRAKTNINGER OM DC-8 KURSET SOM BLE AVHOLDT VED OSLTH HØSTEN -77.

Til tross for den forholdsvis korte tiden OSLTH hadde til forberedelse av DC-8 sertifikat-kurset, ble det godt gjennomført i de fleste fag. På grunn av parallell kursvirksomhet i Thai med to av skolens instruktører, måtte kurset deles opp i seksjoner. Det ble derfor under vist periodevis i de forskjellige fag. Selv med den ekstrablasteringen disse to instruktørene hadde p.g.a. kurset ved Thai, med bl.a. mye reising og knapp tid til forberedelse angående DC-8 kurset, underviste de meget godt i sine fag.

Praksisundervisningen i CPH, med NORSKE instruktører, gav et større utbytte enn den praksisundervisning jeg har hatt ved tidligere sertifikatkurs.

Dette kom av at all praksis foregikk på dag og kveldstid, mot tidligere bare på natt, slik at både instruktører og elever hadde overskudd til å yde sitt beste.

I testene for L.V., samt i simulatorkjøringen måtte det gjøres mange improvisasjoner for å få det hele til å klaffe. P.g.a. den korte tiden det hele skulle avvikles på ble det hele hektisk og virket vel for "thigt" for mange. Akkurat denne del av kurset kunne vært bedre planlagt. Men til tross for disse vanskelig heter på slutten kan man vel si "Vel blåst OSLTH".

L.Lømo.



Foregår DC-8 praksisen i den hangaren?



## VÅRE "BLACK BEAUTIES".

Ja, det må vel være det beste navnet på våre DC-9'ere for tiden. Hvor mange av våre fly som er snaget p.g.a. skitt og dårlig maling er jeg ikke sikker på, men jeg skulle anta ca. 50%, og dette er en skam. For en tid siden snakket jeg med en av våre kapteiner om nettopp dette problemet.

Det han sa, var at det rett og slett var pinelig å fly rundt i Europa med fly som ser ut som det våre 9'ere gjør i dag. Opprinnelsen til samtalen, var at da jeg kom opp i cockpit for å begynne check'en, spurte jeg om alt var o.k.

"Det er det beste fly jeg har hatt på lenge", svarte kapteinen, "og vet du hvorfor?" Nei, det kunne ikke jeg vite.

Kapteinen reiser seg og sier: "kom her skal du få se". Vi gikk ned trappa, han skjøv meg et stykke bort fra flyet, snudde seg og sa: "har du sett et renere fly?" Jeg måtte innrømme at det var lenge siden. Dette flyet var det nyeste i vår flåte akkurat da, så det var pent. Jeg kan absolutt forstå våre kapteiner, som snager utseende på flyene våre, for de ser jævelige ut.

Noe jeg lurar på i denne sammenheng er det slette renholdet på flyene våre. Under fuel-krisen var dette et aktuelt tema, men nå er det forlenget glemt, vi har fuel og penger nok. Jeg synes det er på tide at våre tekniske ledere tar skjeen i en annen hånd og gjør noe, "dirt is drag".

T.T.



#### NYANSETTELSENER VED OSLTS-E.

Etter at den såkalte blokaden ble opphevet, har det skjedd endel forandringer i våre rekker. Tre av våre "slitere" har gått over til inspektør standen. Det er D.Hovde, J.Kjensli begge fra skift 1 og E.Førrisdal fra skift 2. Vi ønsker våre nye inspektører lykke til i sine nye stillinger.

#### DET HENSTILLES.

Fra NFO avd. SAS har vi mottatt følgende henstilling: Vi ser gjerne at de av våre medlemmer som søker nye stillinger sender kopi av søknaden til oss.

Takk.



#### DIETT FOR FM-TJENESTE.

I henhold til flyoverens-kommsten vil det heretter bli utbetalt dobbel diett for FM-tjeneste på jul-, og nyttårs aften.

#### NYE FLYTEKNIKERE I SAS.

Ved OSLTH har det atter en gang vært gjennomført DC-9 sertifikatkurs, og hele tolv mann ble uteksaminert denne gang. De tolv er: E.Arnese, S.A.Ekse, Ø.Fjordhølm, J.G.Foyn, S.Holmen, O.Lind, E.Moe, Ø.Nicolaysen, P.E.Pedersen, O.S.Ramsdal, P.Schøyen, og J.Welgaard. Vi ønsker de nye flyteknikerne lykketil i sine jobber og velkommen inn i NFO.

#### ARSMØTE I SAS VERKSTEDKLUBB.

På årsmøte til verkstedklubben i SAS den 1.mars var det frem-møtt et sted mellom 80 og 90 medlemmer. Det viktigste som skjedde på møtet var uten tvil at S.Slettum måtte tre tilbake som formann, og overlate plassen til Jan Siiger Larsen. Ole Wiik ble med stort flertall valgt til sekretær og Bjørn Dambo til ny kasserer. Det viser seg nå at Anders Grefsrud, som ble gjenvalgt som nestformann, kommer til å trekke seg. Det må derfor holdes omvalg på nestformann, noe som er berammet til den 11.april. At Slettum ikke ble gjenvalgt kom vel egentlig ikke så overraskende på oss som følger med i fagforeningsarbeidet. Jeg har et bestemt inntrykk av at avstanden til de han skulle representere ble for stor, en tendens som beklageligvis har lett for å gå igjen jo lenger opp i organisasjonen en kommer. Som kjent så har ikke forholdet mellom verkstedklubben og NFO vært det beste noe som jeg mener er beklagelig, vi har tross alt en mengde saker som vi kan samarbeide om. Jeg håper at endel av dette kan rettes på i de kommende perioder.

K.H.Paulsen.



## TARMAC-SLITERENE I SAS ØNSKER SEG NYTT FUTERAL.

Vinteren er snart slutt, og vi har klart oss denne gang også. Jeg tenker på det "eksepsjonelt" gode vineter utstyret som vi har i SAS, en kjeledress som brukes fra +30 til -30 og en frakk som slipper vindstyrke over 7knots tverssigjennom. Vi fikk vite denne vinteren at vi hadde rett til boblebukser, men hvem kan gå med slike, du må jo dra ned bukse til stadighet, for lommer var ikke oppfunnet da denne buksetypen ble sydd. Hvorfor blir det ikke arbeidet effektivt for å få en god varmedress med store glidelåser og utenpåsydde lommer? Luftforsvaret har hatt slikt utstyr i alle år, enkelte fuelselskaper har det også, men vi må bale på oss under vårt turkise "futral" til vi nesten blir urørlige. Og så den gode vindtette frakken utenpå det hele. Hvordan utstyret til medlemmene i våre andre selskaper er, vet jeg ikke, men det ville jo være fint å kunne få råd og tips fra disse under utarbeidelse av en ny dress. Jeg håper at det vil bli gjort noe effektivt i løpet av de kommende mndr., slik at vi til neste vinter kan iføre oss en hensiktsmessig og godkjent varmedress.

T.T.

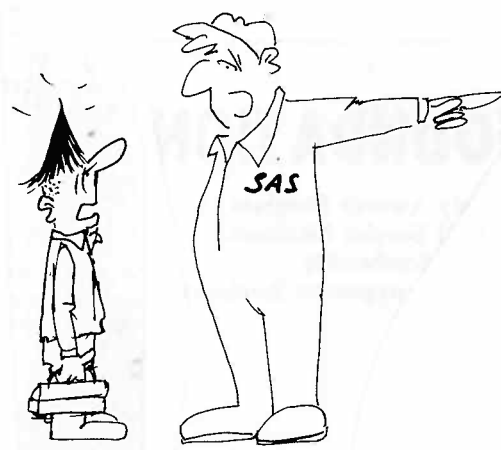


Sliteren i sitt polarutstyr.

## FORNEBU "INTERNATIONAL".

Klokka er sju på lørdag morgen og det skal gå to fly til N-Norge, og to til V-Norge, men ikke på samme tid. "Pax'en" haster utover til sine fly, men hvilket fly? Ja, hvilket fly som går hvor, det er et spørsmål som vi flyteknikere ofte må svare på. "Pax'en" løper til alle kanter og, helst inn i nærmeste fly. Foreks. blir Sk333 besatt av "pax" til Sk352. Vi blir ikke overrasket av slike hendelser, men det er ikke alltid like lett å få folk til å forstå at dette flyet ikke går til TRD, BOO, osv. Jeg vet ikke hvem som stiller med slike "småting", men uansett, noe bør gjøres.

L.L.



Bardufoss, det er den der borte.

Flyteknikeren må jo prøve så godt han kan å få folk på riktig fly.



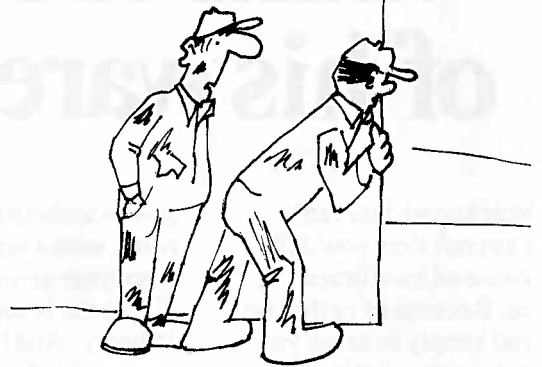
# in feksjon<sup>e</sup>N

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

Ansvarl. red.mek. og vicepresident ISF: Tom Skalle

"Fireguardprisen" for 1977, er tildelt skift 1 i all stillhet. Prisen er tildelt for den tapperhet, selvbeherskelse og raske reaksjon som ble utvist ved en røykutvikling som fant sted på TS-S i 1977.

PAINT SHOP



"Has he got it out in the sun yet?"

For noen er det like spennende hver gang en DC-9 ruller ut fra overhalingshangaren.

Følgende er sakset fra AC-log:

P745 RLH 25 01FEB  
L556 :R/P CHAIR: R/P CHAIR BACK POLS  
TERING FAR TOO HARD<<<<DSEE REM 558

L5580:RE REM 556 2/P THIS LG THINKS  
BACK PLOSERTING OK. A MATTER OF TAST  
E<<<THANKS FOR INFO

P745 RLH 25 01FEB  
L5600:THIS F/P SATISFIED WITH UPHOLS  
TERY<<<<<SEE SEQ #558

-L564 :<<<SEE 558 AND PLEASE NOTE AGR  
IN

L568 :THE PINK SHEET WITH SEQ #556-5  
59 MISSING IN THIS BOOK !<<<<<THE P  
INK SHEETE FOUND IN WASTE BOX AND NO  
UNTED IN THIS BOOK

Men skal putene være HARDE eller  
BLØTE?

## NAVNSKIFTE

Som dere sikkert har oppdaget har vår skjente-spalte fått nytt navn. Det er en av våre medlemmer som har kommet med forslag til navnskifte og vi synes det var så bra at vi foretok en omdøpning.

red.