



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

MEDLEMSBLAD FOR NORSK FLYTEKNIKER ORGANISASJON.

Nr.2

1978

INNHold:

GOD SOMMER FRA RED.	side 2
HVA NYTTER DET ?	side 2
LEVENDE DYR I LASTEROMMET	side 2
HUSK KOLLISJONSFAREN	side 2
DÅRLIG INFO. AV TILLITSMANN !	side 3
NYTT FRA SENTRALSTYRET	side 3
ER DETTE SANT ?	side 3
HVEM HVOR ?	side 4
HVOR SKAL DETTE ENDE ?	side 5
MYRA SOM PARKERINGSPLASS	side 5
SOMMERENS NØTT !	side 5
BU-NYTT	side 6
WF-NYTT	side 6
FOF-NYTT	side 6
STERLING-NYTT	side 6
SAS-NYTT	side 7
SAS-NYTT	side 8
VI SAKSER FRA A.M.B.	side 9
VI SAKSER FRA A.M.B.	side 10
VI SAKSER FRA A.M.B.	side 11
INFEKSJONEN	side 12

god sommer



Medlemsblad for
Norsk Flytekniker Organisasjon

Utkommer 4 ganger pr. år.

Redaksjon: Terje Tveten, 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.



GOD SOMMER FRA RED.

Vi ser alle frem til den sommerferien som snart begynner, og alle håper vi vel på godt vær. Til dere som skal tilbringe det meste av sommeren i tjeneste, og ikke ha ferie før utpå høsten ønsker jeg at alt skal forløpe normalt, og uten større problemer. Til alle andre som skal feriere, vil jeg bare få ønske en riktig god sommer, både til dere og familien. Jeg håper at dere alle stiller med nye krefter, og inspirasjon etter ferien. GOD SOMMER!

red.

HVA NYTTER DET?

Det nytter ikke, hva vi enn gjør, kommer det ikke stoff fra andre selskaper enn SAS. Dette skal jo være et medlemsblad for NFO, og ikke et internt organ for SAS. Det eneste jeg nå kan gjøre, er å komme med trusler!, jeg kommer å besøker dere, stoff må vi ha!

red.

HUSK KOLLISJONS FAREN!

Gjør ditt til å forebygge kollisjon i luften, sjekk utvendig belysning og skift lamper om nødvendig!



Det er bare endel TO! er som vi gjerne skulle ha utført i NATT!

LEVENDE DYR I LASTEROMMET.

Når flyselskapene først frakter hunder (dyr) i sine lasterom, burde det settes opp regler i skjerpende retning før dette tillates. Mange hunder blir nervøse når de blir låst inn i kasser og siden stuert inn i lasterommet. Noen blir så urolige at de forsøker å grave seg ut av kassen, og enkelte har lykket med det. Dette har påført flere hunder skade.

Flyselskapene burde derfor ha beroligende middel som hunden fikk før den ble puttet inn i kassen. Dette ville spare hundene for både fysiske og psykiske lidelser, vi må jo huske på at hunden er mye mer følsom for høye frekvenser, noe som det er mer enn nok av i og utenfor flyet. Kanskje ved denne lille servicen, vil vi få både hundeeier og hund som kunde, ikke bare en gang?

L.L.

DÅRLIG INFORMASJON AV TILLITSMAN ?

I forige nr. av iNFO blir det i en artikkel klaget over dårlig informasjon på et av skiftene i forbindelse med sakslisten til generalforsamlingen. Til det kan det bare svares at det er meget vanskelig å drive informasjon på sitt skift, når man er på kurs i CPH. At de som klager, har sett oppslaget om at gen.forsamling skal holdes, og så bare sitter med hendene i fanget og venter på å bli informert, det, ja, det bør vel forbigås i taushet.

L.L.



ER DETTE SANT ?

Skal våre to store flyselskaper B.SAFE og SAS nærmest virke som "skattefut". Etter det en kan lese i Aftenposten, har LV kommet med et forslag om at de to nevnte selskaper skal kreve inn landingsavgift av charter-selskaper. ER dette tilfelle, hva er det som er "på gang" i dette landet, skal LV skyve alt ansvar over på de to selskapene både teknisk og økonomiske, og så skumme fløten av det hele? For oss flyteknikere kan det virke slik. Skulle gjerne hørt ett og annet fra statlig hold, det HAR jo stått respekt av dere en gang!

NYTT FRA SENTRALSTYRET!

Etter at det akademiske kvarter var over kunne formann Giæver åpne møtet. Det ble i første rekke snakket endel om det nye styrets sammensetning. Denne sak ble fort avklart og videre kom bl.a. "stickeren" som er felles for SFF og NFO. Denne var ferdig og produksjon stod for tur, det regnes med at den vil bli distribuert i løpet av forrsommeren. Ellers ble et aktuelt tema, nemlig OUF-pengene nevnt, og Glamox som atter en gang har problemer med LO. Glamox har ikke betalt sine penger, og har blitt stevnet, vi, NFO, har betalt, men er ikke tilsluttet LO, og skulle derfor hatt pengene tilbake. Vi får de ikke, skal vi stevne LO?, hvorfor ikke! Videre ble det nevnt endel om planlagt arbeid utført på natten, men dette er et spørsmål som fremdeles står helt åpent. En annen ting er at folk fra det franske selskapet UTA tar sjekk og kviterer ut fly både fra B.SAFE, og SAS uten at de har sertefikat på typene. Hva slags avtale om tekn. handling vi har med UTA bør snarest bli avklart og også hvilken kompetanse mechene har for å ta checker på våre fly. Vi har videre mottatt nytt brev fra YS om tilslutning fra NFO. Sundby, FOF, var redd for at vi skulle miste vår identitet ved en event. tilslutning, og at vi derfor burde undersøke nøye alle omstendigheter ved event. tilslutning, og dette fikk støtte fra flere. Det ble videre bestemt å ta ny kontakt med YS. Angående det siste utspillet fra LV om sertefikater, og bestemmelser, har en gruppe hatt til oppgave å utarbeide et svar, og motforslag. Dette er nå ferdig, og oversendt LV.

NFO har mottatt forespørsel om å stille sensor til rådighet ved uteksaminering av nye flyteknikere, noe som NFO har svart ja til. Vi håper at vi her kan få et godt samarbeid med arbeids giver og LV.

HVEM HVOR?

Etter som det til stadighet byr på problemer for våre teknikere å få plass ombord når de skal på tjenestereiser, vil jeg bare få minne om at det finnes klare regler for hvem som har adgang til cockpit. Det finnes også et kort som gir adgang til cockpit, et kort som alle vår teknikere burde inneha. Dersom nedenfor viste AIC, ble nøyere fulgt ville mange av våre teknikere unngå unødige diskusjoner og problemer i sitt arbeid.

T.T.



AIC - NORGE

KUNNGJØRING FRA LUFTFARTSDIREKTORATET

ADGANG TIL FØRERROMMET PÅ FLY.

Samferdselsdepartementet har 16. juni 1950 fastsatt følgende bestemmelser vedrørende tillatelse til andre enn flyets besetning å oppholde seg i førerrommet under flyging med fly hvor førerrommet er adskilt fra passasjerkabinen.

1. Utenom flyets besetning skal bare Luftfartsdirektoratets og luftfartsforetakets dertil autoriserte inspektører ha adgang til førerrommet under flyging. Kapteinen kan imidlertid gi følgende personellkategorier tillatelse til å oppholde seg i førerrommet:
 - 1.1 Funksjonærer tilhørende Luftfartsdirektoratet, et luftfartsforetak eller en for sikring av luftfarten arbeidende etat som innehar en slik stilling at vedkommende ved sitt nærvær i førerrommet direkte eller indirekte kan bidra til å øke sikkerheten i luften, eller:
 - 1.2 Personer som har luftfartsforetakets og Luftfartsdirektoratets skriftlige tillatelse til å oppholde seg i førerrommet.
2. Tillatelse til å oppholde seg i førerrommet uten at det også er tilgjengelig sete for vedkommende i passasjerkabinen, kan bare gis til:
 - 2.1 Luftfartsdirektoratets inspektører, luftfartsforetakets driftspersonell, som er ansvarlig for flygingens sikkerhet og luftpersonell, samt andre foretaks luftpersonell som har luftfartsforetakets og Luftfartsdirektoratets særskilte tillatelse.
Tillatelsen gjelder kun når det i førerrommet eller i gangen inn til dette finnes dertil godkjent sitteplass.
3. Luftfartsdirektoratets og vedkommende luftfartsforetaks autoriserte inspektører skal gis adgang til førerrommet når de i tjenesteøyemed måtte ønske det.
4. Intet i disse bestemmelser fratar kapteinen hans myndighet og ansvar for passasjerenes og flyets sikkerhet.

Merknad:

- a. Med autoriserte inspektører menes i disse bestemmelser inspektører som av Luftfartsdirektoratet er godkjent til å kontrollere at flygingen foregår forsvarlig og at driftsbestemmelsene følges.
- b. De personellkategorier som etter pkt. 1.1 kan gis adgang til førerrommet, er: Flygere, teknikere, flygeledere, mekanikere og annet personell hvis kunnskaper og effektivitet kan økes ved at de gis anledning til å oppholde seg i førerrommet under flyging.
- c. Funksjonærer ved trafikk- og salgsavdelinger og andre personellkategorier, hvis stillinger ikke direkte eller indirekte kan bidra til å øke sikkerheten i luften, skal ikke ha adgang til førerrommet med mindre spesiell tillatelse i samsvar med pkt. 1.2 kan fremvises.

SAS

Permit to
Travel on Flight Deck

Permit No. Time valid

1978

Holder

Alle flyteknikere?

Holder's signature

Authorized by

P.t.o.

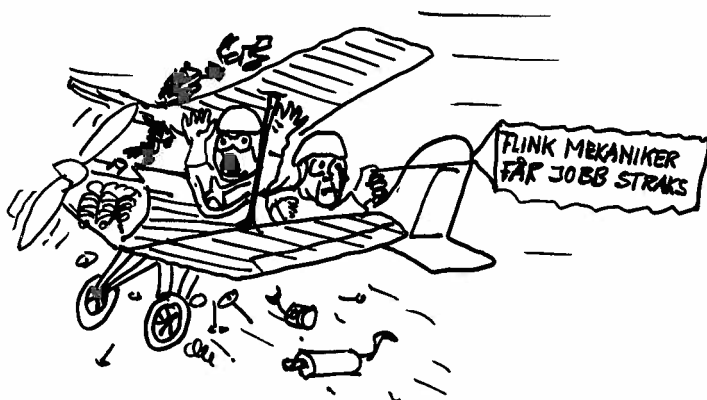
SCANDINAVIAN AIRLINES SYSTEM

B 31/71

17 NOV 1971

HVOR SKAL DETTE ENDE ?

Det første som skjedde, var at vår jobb skulle overlates til L-check mecher, som etter noen timers kurs skulle stå ansvarlig for luftdyktighet via en autorisert. Det som nå har kommet blir vel rent sagt et spørsmål om "å like trynet". Dersom det skal bli slik at selskap med egen ingeniøravd. skal godkjenne sine egne folk og at disse ikke skal behøve å teste for L.V., bare gjennomgå et kurs, og da kanskje etter CRI-prinsippet, da blir det tilstander. Jeg håper at vi fortsatt skal få beholde de samme kriterier for sertifikat som vi har hatt tidligere, og at enhver som skal kvitere ut et fly, er godkjent, og står direkte ansvarlig overfor de Norske myndigheter, og at det ikke skal være "trynet", som skal gi en slik kompetanse.



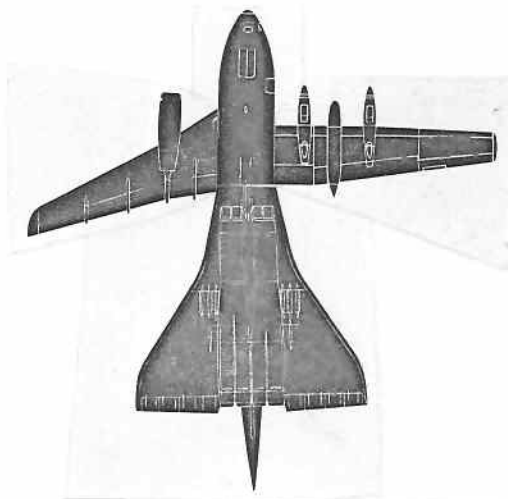
MYRA SOM PARKERINGSPLASS.

Strømmen går stri rundt bena, her jeg vasser frem igjennom den store opprørte vannflata. Enkelte steder går vannet striere, men det behøver ikke være der hvor det er på vei mot et sluk, neida det kan bare være på vei mot en av de lokale innsjøer som finnes på Fornebu's tarmac. Det finnes vel neppe en flate på 10m som er i vater, over alt heller det til mer enn to kanter. Det er ikke bare vannet som er et problem, men når flyene skal fueles så er det nesten umulig å få fylt main-tankene på vanlig måte. Nesten alltid må en fylle ca. 100-200 kg. manuelt og faren for overfylling er da tilstede. Overfylling skjer da også fra tid til annen, men at det ikke skjer oftere kommer vel av at de fleste av oss som har denne jobben daglig vet hvor mye vi kan fylle manuelt på de enkelte plasser. Vi på den tekniske siden ønsker bare å få vite om det fortsatt skal være som en ny-pløyd åker her på Fornebu, eller er det mulighet for at det også her skal bli flatt og fint?

T.T.

SOMMERENS NØTT!

Hvilke fly er dette?



Løsning sendes INFO's red. innen 15 sept. Blandt riktige løsn. trekkes ut en som vil bli premiert.

BU *NYTT*

WF *nytt*

FOF *NYTT*

STERLING
NYTT

NB!

Vi vet ikke om det kan skyldes
sen postgang, men da avisen
gikk i trykken hadde vi ikke
mottatt stoff fra noen av de
andre selskapene.

red.

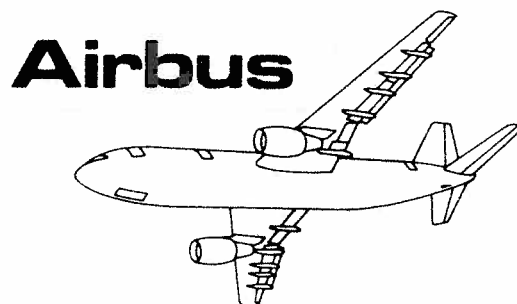


"GRISEBINGEN" PÅ TS-E RESTAURERT

Det skjer da noe på TS-E også, oppholdsrommet har blitt restaurert i våres. Rommet har økt i flatemål med opptil flere kvadratmeter, og det er innstalert oppvaskbenk. Vi har fått panel på veggene og taket er senket, det har i det hele tatt blitt triveligere.

Men det skulle jo også bare mangle, i flere år har vi holdt til i et rom som egentlig egnet seg bedre til griser enn mennesker. Jeg vet at det finnes ikke et rom i hele bygget som det har blitt gjort så lite med før folk ble "stuet" inn. Jeg håper at vi, som er her til alle døgnets tider og uansett hvilken helgedag i året, blir litt mer tilgodesett med oppholdsrom og bekvemligheter.

T.T.



A-300, OG UTDANNELSEN AV FLYTEKNIKERE:

Redaksjonen har hatt en liten samtale med OSLTH, for å få noen opplysninger om kurs på A-300. Det vi fikk vite, var at det første kurset på typen vil etter planen starte utpå nyåret -79, og kurs no2 etter sommerferien s.å. Med et elevtall på 12 i hvert kurs, vil vi få utdannet 24 mann i løpet av 1979.

Meningen er at flyet først skal benyttes på rutene mellom CPH, ARN og OSL, slik at det først og fremst blir teknikere fra basene som vil få de første kursene.

SOMMER PROGRAMMET VED OSLTS:

Sommer programmet ved OSLTS-E, synes å bli hardt nok. Det er planlagt med 12 A-checker i uka i ferietiden, så jeg tror ingen vil bli arbeidsledig denne perioden. Jeg håper bare at det ikke svikter helt med flydisp., og planlegging denne perioden, vi får nok å gjøre likevel. Det kan vel være en fordel for bedriften at den nye arbeidsmiljøloven ikke gjelder oss som jobber skift.

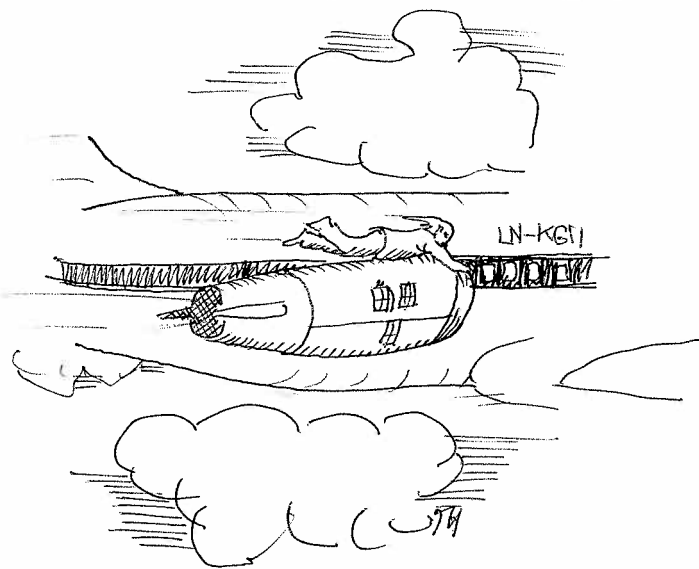
NY-ANSETTELSE:

Etter at Hulås har fungert som skiftleder på skift 2 i ca. 1 år har nå denne stillingen blitt besatt av Rosenblad. Som ny formann har sk.2 fått Ø Karlsen som kommer fra sk.5. O Kålhus har så overtatt som insp. etter Karlsen på sk.5. Red. ønsker alle lykke til i sine nye jobber. i den nye og krevende jobben.

"VETERANER" PÅ HANGARGULVET !

"Veteraner" må vel være riktig betegnelse på de jekkene som vi har til rådighet ved hjulskift. Hvilket byggeår jekkene er fra, er vanskelig å si, men at flere burde sendes til "Fyrstikkalléen" er vel alle enig i. Vi har etter hvert blitt innehavere av en jekk som drives av hjultrykket, men hva hjelper det, når det er snag på "skittene" til stadighet. Det finnes vel neppe en mer innspirerende jobb enn å skifte hjul med dette utstyret. Det krever to håndfaste karer bare til å skaffe tilveie utstyret, alt har vekt og dimensjoner som heller passer et skipsverft. Hvorfor må alt vårt utstyr være av slik en slik dimensjon at det helst bør flyttes med traktor? Når en ser på det utstyret vi har, og tenker på hva vi bruker det til og på, ja da kan en virkelig begynne å tvile. Et lite råd til dere som stiller med innkjøp: la oss som skal bruke utstyret, til alle døgnets tider, og mange ganger under tidspress, få være med når nytt utstyr skal kjøpes. Jeg er sikker på at det finnes mer hensiktsmessig utstyr enn det vi har til rådighet. Og så, kassér alt det gamle, for den samme mentalitet gjelder over alt: en mann er en mann og en unit er en unit, enten (han) den er brukbar eller ikke.

T.T.



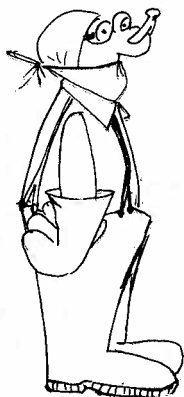
KASTEBALLER I SAS.

Hvor lenge skal vi finne oss i dette, skal OM og flight mektjenesten bare være noe som går p.g.a. vår gode vilje? Nesten hver gang, enten folk skal avløse eller de reiser som F.M. så er det noe som ikke er ordnet. Et tilfelle med en avløser var at det hverken var ordnet med oppholdstillatelse eller arbeidstillatelse. Hadde det ikke vært for mannens gode vilje og tolmodighet, hadde han vel bare reist hjem. Et annet tilfelle hvor en avløser ble liggende i CPH i to døgn, fordi det ikke var ordnet med plassreservasjon. Et tredje tilfelle F.M. på DK 507, med Sl-bilett, men likevel må han sitte på "vagglen" i cockpit i to timer. Ved ankomsten til hotellet, får han så vite at det ikke er reservert noe rom, men det finnes to ledige så det gikk bra denne gangen også. Et fjerde tilfelle, F.M. på Sk 340 hver søndag må slåss for å få være med. Er vi på jobb eller er vi ikke, det finnes masser av tilfeller, men dette var et lite utvalg. Jeg synes at reservert plass, og hotellrom burde være et minimum når folk blir sendt ut på jobb. Hvis de som styrer dette ikke kan klare såpass, ja da burde de heller ta turene selv, for da ble nok alt ordnet på forhånd.

T.T.

MATNYTTIG ?

Vi har til dette nr., sakset et par artikkler fra Aviation Mechanics Bulletin, et hefte som kanskje flere burde ha anledning til å lese. Den ene artikkelen omhandler faren og problemer ved skiftbytte, den andre om fueltanklekasje og det utstyr som nå er tilgjengelig for å kunne lokalisere lekasjen.



Tarmac-sliter med sprutbeskyttere, odør-begrenser og vadere, utstyr som trengs varme sommer dager når "dassen" går i bakken.

BEWARE THE SHIFT CHANGE

W. B. Mackley
Air New Zealand

Commercial aviation has seen vast changes from the days when a city may have had one of two services a day, a passenger flow that could be counted on the fingers and the whole operation run by a station agent (who doubled as loader) and an engineer (general factotum), to the vast streamlined mechanised computerization monster that it is today, employing thousands upon thousands of people.

Way back in the dim past at the birth of commercial aviation those lucky enough to gain employment in what their foresight told them was going to be one of the greatest industries on earth prepared themselves for this future by working long hours doing any job that came along and not stopping work 'til the task on hand was completed. This was a time when individual dedication and responsibility put aviation on its feet as a safe way to travel--and this was a pretty hard sell in those days!

As the industry expanded it was only natural that regimentation of the employees would occur followed by the industrial controls, limitations, and restrictions that we have today. And no one would say that all this was unnecessary or even undesirable. It has, however, introduced one of the great dangers to safe flight that could not really be envisaged by those involved in industrial legislation.

And what is this danger? *Shift Change*. Without giving this some thought it may not be easy to see why shift change is a *real* danger to safe flight. Suffice it to say that some of our most serious flight incidents which could easily have been disasters have had as their root cause, shift change.

When shift change comes in the middle of the rectification of some complex mechanical problem on an aircraft, aircraft loading or load sheet preparation and the off-going shift does not completely brief the on-coming shift as to the exact status of the work being performed, then *danger* doesn't just lurk; it has already pounced.

The on-coming shift cannot be expected to be mind-readers, to know by intuition to what stage a job has progressed, to know that another man had planned to see a job through to its correct completion or know where overlaps or gaps in the following of laid-down procedures are likely to occur.

The on-coming shift must always be alert to the dangers inherent in accepting another man's half-completed job, a situation which defies the writing of explicit procedures but which can only be accepted on the basis of COMPLETE COMMUNICATION between each individual and his opposite number. It is not enough to walk away from a half-completed job when the whistle blows and hope the new shift will successfully pick up the threads of what has been going on. If the off-going shift and on-coming shift do not have the ability to meet and discuss, other means of communication *must* be used to bridge the gap that spells DANGER AT SHIFT CHANGE.

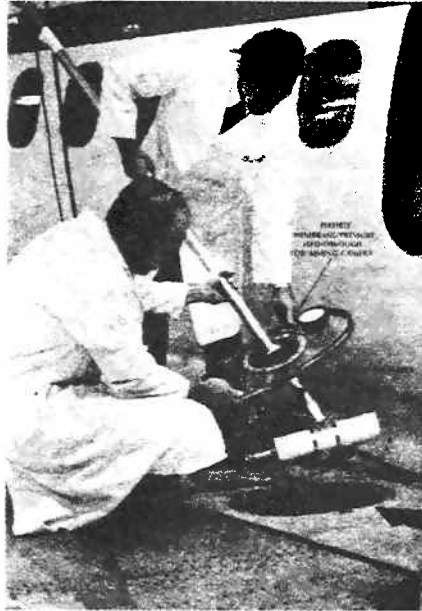
Closed Circuit TV Fuel Tank Leak Inspection

How to safely inspect the inside of aircraft fuel tanks for leaks has been a problem that has faced all airlines. Recently, a unique solution was developed by Bob Young and Walt Kroeger, members of an airline's maintenance staff. For this development, the two men, who are employees of Ozark Airlines, won a Regional FAA Mechanic Safety Award. Details of that development were presented in an issue of Douglas Service, herein reprinted.--Ed.)

"Fuel leaks continue to be a chronic problem as well as a safety hazard to all aircraft from the smallest to the largest passenger jet transports. The more complex the aircraft structure, the more difficult it is to find the source of a leak.

"Many hours of labor are expended and revenue and aircraft utilization lost due to repeated fuel tank repairs and flight restrictions with certain fuel tanks inoperative. Consequently, for maximum safety the operators must find the source of the leaks as quickly as possible so the proper repairs can be made.

"There are inherent safety hazards in fuel leak detection, along with many other problems, as to pinpointing the exact location of the leak. Previous methods employed have been positive pressure, negative pressure, and placing a man in the tank with wet suit, safety lights, air, and communication equipment. A more recent simplified method is placing a man in the tank containing water with a flashlight, drawing negative pressure, and looking for bubbles. The latter has been the method of the outside agency employed by Ozark, however, this method is costly, time-consuming, and somewhat hazardous to the person in the tank.



Walt Kroeger, left, and Bob Young prepare to insert a TV camera into a DC-9 fuel tank. The long handle can be rotated to maneuver the camera inside the tank.

"Walter D. Kroeger and Robert Young acknowledged the fact that an improved, safer, and more reliable fuel tank leak detection system was needed. Their past association with existing tank leak detection methods aroused their desire to replace the 'man in the tank' concept with just an 'eye in the tank.'

"Many ideas were considered by the two men until they finally determined that a television camera coupled to an external monitor could be the answer. Numerous manufacturers of television camera equipment were contacted to locate, or to have manufactured,

a camera that would meet MIL standards for explosion-proof equipment. A manufacturer was finally located who was willing to supply a camera to the physical dimensions and safety standards required.

"Having resolved the first step in the project, the next requirement was adequate light in the tank for the camera to obtain the desired picture. This was accomplished with an extended fiber optic light guide coupled to a remote variable intensity power supply. With the combination of camera and light source, trial tests were conducted in a water tank to determine the type of television monitor needed to obtain the best picture for air bubble leak trace with the submerged television camera.

"With this determined, it was then necessary to design and manufacture a method to manipulate the television camera in the tank to all areas and angles. This was accomplished by attaching the camera to a tube with an end swivel. This tube would serve a dual purpose. It would support the camera and allow movement in and out or fore and aft, and also provide passage for the fiber optic light source and television monitor cable connection. A special pressure plate and tube seal was then designed to adapt to the fuel tank access cover area. This plate assembly with a flexible bladder attached would provide total camera management in the tank.

"With this completed, the television camera could now be inserted in the fuel tank, with fuel or other liquid in the tank, and a negative pressure applied to the fuel cavity area. Vacuum equipment was then needed. It was their desire to eliminate all possible electrical equipment from this application and an air operated vacuum pump was chosen to evacuate the tank to the negative pressure needed. As a safety precaution for the negative pressure control, two mechanical adjustable relief valves were incorporated along with a rapid dump manual valve. An equally important safety component was also incorporated for negative pressure monitoring, this being a self-calibrating mercury manometer.

With this equipment, a fuel tank can be inspected for leaks with two men setting up the equipment and operating it prior to defueling the tank. With the equipment in place, the tank can be scanned while negative pressure is applied and the source of the leak will be detected by a tell-tale trace of bubbles as viewed on the television monitor. With this location pinpointing of the leak source, it can then be recorded on a fuel tank structural print and referred to for repair after defueling.

"This procedure has provided their airline with a fast and reliable method to detect fuel tank leaks at the source, and it is believed the contribution of these two men can be utilized industry wide."

xxxx

NOE FOR OSS?

Kunne dette være noe for SAS? Selv om det vel ikke er så veldig ofte vi har lekkasje på våre fly, så ville det vel likevel være en fordel med slikt utstyr. Jeg har selv drevet med lekkasje søking på tank under vakum og det kan i mange tilfeller være meget anstrengende. Et slikt system ville jo gjøre jobben mye enklere. Nå oppgis det jo ingen pris på utstyret, men hva med et samarbeid innen KSSU, ved et event. kjøp.



.....



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:

.....

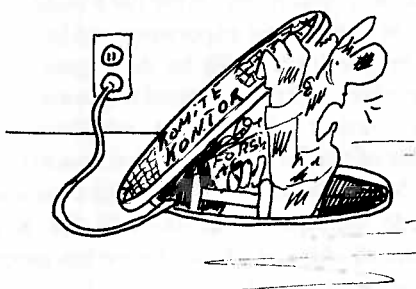


in
feksjon

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

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

NFO har forgjeves forsøkt å trengse seg inn i arbeidstøykomitéen, men vi skal nok lykkes en gang.



Vi skal ihvertfall få lov å uttale oss etter at komitéen har bestemt hva vi skal bruke.



NOTICE

ALL EMPLOYEES ARE REQUESTED TO TAKE A BATH EVERY MORNING BEFORE REPORTING TO WORK.

Since we have to kiss your ass to get you to do anything, we want it to be nice and clean.

The Management



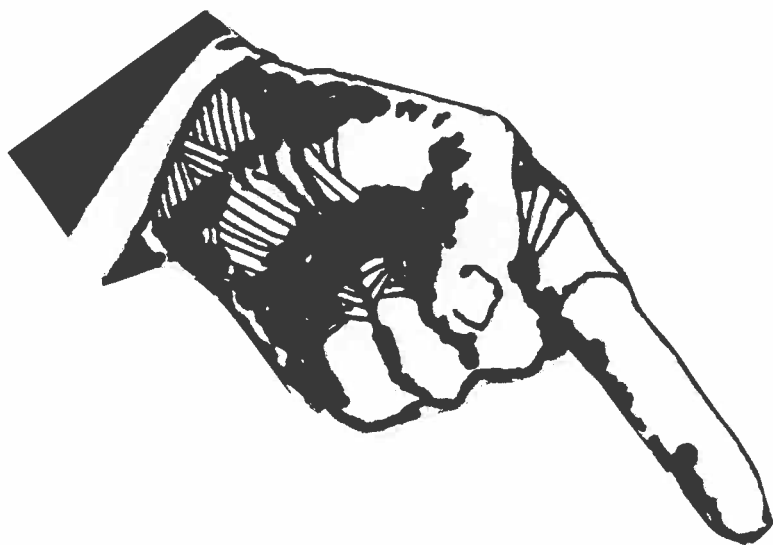
"ÅRETS MPC" UTFØRT VED KRN.

Red. har gjennom pålitelige kilder, fått opplyst at årets MPC har blitt utført ved KRN. Det går også klart frem at forsinkelsen på ca 2½ time IKKE skyldes noen av våre teknikere.



Dette var greier, kurs i Toulouse praksiss i Bankok og taxefree-poser tiltusen.

ER



DU



MEDLEM AV



norsk flytekniker organisasjon