



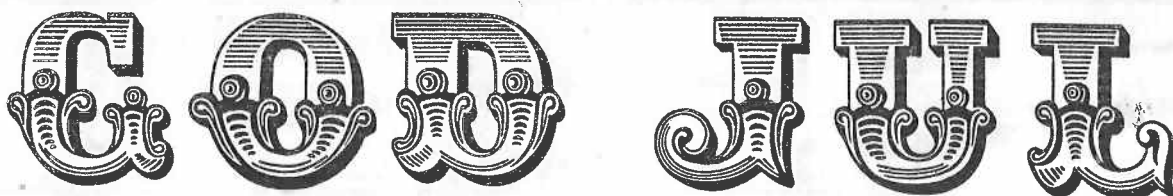
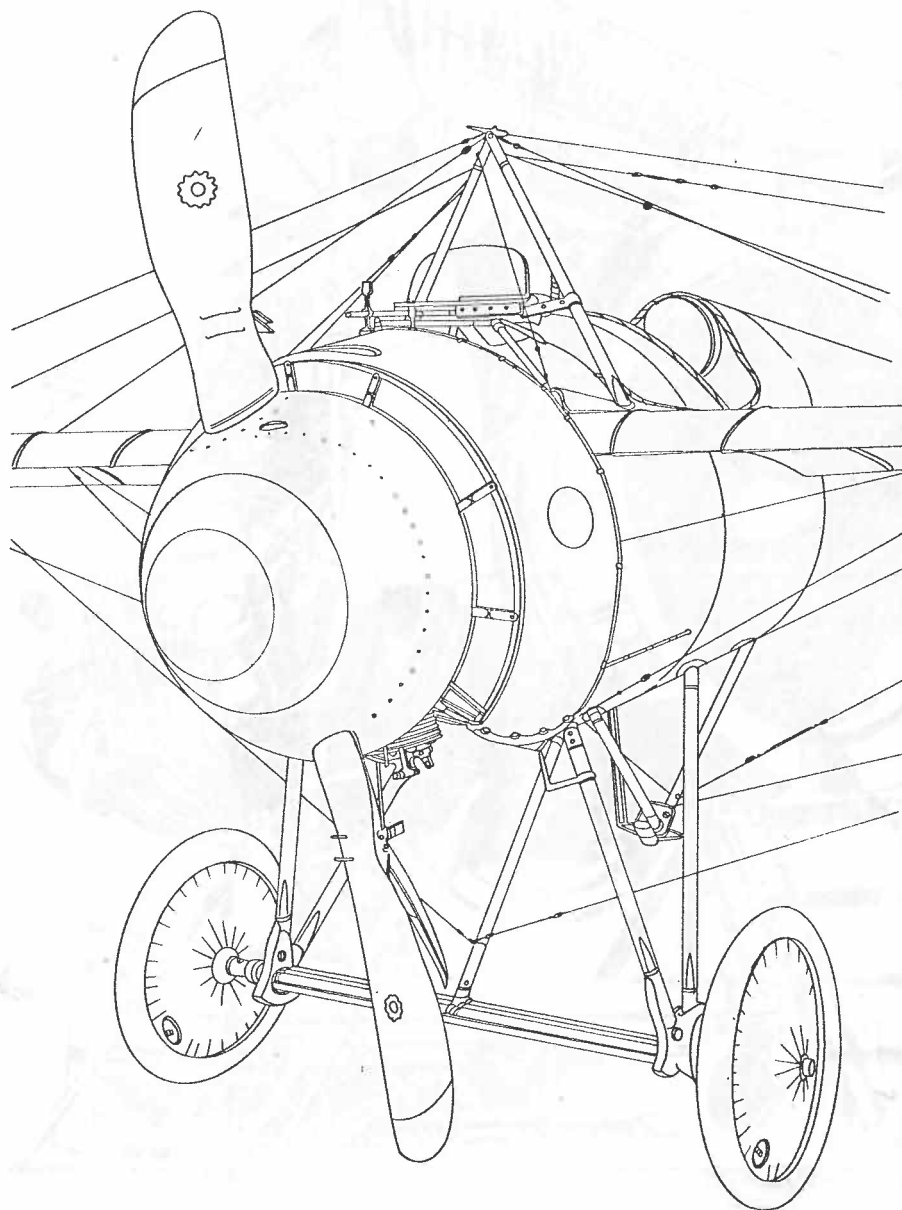
MEMBER OF

AIRCRAFT ENGINEERS INTERNATIONAL



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

# medlemsblad for NORSK Flytekniker Organisasjon



NR. 4 1981

**INFO**

Medlemsblad For

Norsk Flytekniker Organisasjon

Utkommer 4 ganger pr. år.

Redaksjon: Terje Tveten, TS-E  
SAS.Adresse: Postboks 60, 1330,  
Oslo Lufthavn.

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

**N.F.O. SENTRALSTYRET:**

Formann: J. GJÆVER, SAS  
Telef. (02) 133669

Nestformann: J. LANGEBO  
Braathens SAFE, Sola,  
Telef. (04) 651586

Sekretær: E. THRONNSEN, SAS  
Fornebu

Kasserer: D. LANGELAND, FOF,  
Fornebu

Representant Braathen SAFE:  
T. HJELMERVIK, Fornebu  
Telef. (02) 243819

Representant Fred. Olsen:  
E. HØSTAKER, Fornebu

Representant SAS:  
K. PAULSEN, Fornebu  
Telef. (03) 850575

Representant Sterling:  
S. PEDERSEN, Gardermoen

Representant Widerøe:  
T. TESSEM, Bodø  
Telef. (081) 24808

**KJÆRE LESERE!**

Så er atter et år til ende, et år med hendelser både av positiv og negativ art.

Det positive må vel sies å være Rikslønnsnemndas kjennelse den 25 november, det negative, selskapenes holdning i lokalforhandlingene.

Riktig nok var ikke alle selskapene like negative, men spesielt SAS har valgt "the hard way", vel de har jo nok å ta av så ?

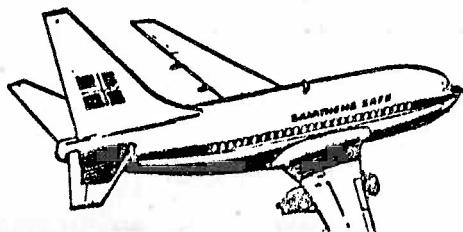
Ellers har denne høsten vært snill mot oss her på Østlandet. Det har vært kaldt nok, men de store snømengdene har vi ikke blitt plaget med. Sprøyteutstyret har bare vært i drift noen få ganger og bra er det.

Fornebu begynner så smått å ta etter de store flyplassene rundt omkring, vi har nemlig fått fast Ground Power på de fleste posisjonene. Vi får bare håpe at systemet vil virke tilfredsstillende den dagen strømmen blir slått på. Den lenge etterlengtede "Finger" kommer nok ikke i vår tid, det er rart at våre reisende godtar den dårlige service som det er å løpe rundt på Tarmac i all slags vær. Vel, dem om det, vi er bare tilskuerer til all elendigheten.

Det er ellers mye en kunne trekke frem, men jeg skal nøye meg med å si at vi trenger mer stoff til neste INFO.

Til slutt vil jeg få ønske alle lesere og deres familier en riktig god jul og et godt nytt år!

red.



# INNHOOLD

- Side 2.. Kjære lesere
- Side 3.. Ettetertankens tid.
- Side 4.. Ettetertankens tid forts.
- Side 4.. Klipp fra YS-INFO.
- Side 5.. Nye flytekniske sertifikater.
- Side 5.. Småfly/rotor teknikere, sover dere ?
- Side 6.. Småfly/rotor forts.
- Side 6.. Flyteknikernes utdanning.
- Side 6.. Klipp fra YS-INFO.
- Side 7.. PDC- eller hva ?
- Side 8.. Klipp fra Aftenposten.
- Side 9.. Klipp fra Aftenposten.
- Side I0.. Haraldseth's bemerkning til kjennelsen i Rikslønnsnemda.
- Side II.. Eldri Langåker's innlegg i bl.a. Aftenposten og Arbeiderbl.
- Side I2.. Langåker's innlegg forts.
- Side I3.. Rikslønnsnemdas sammensetning.
- Side I3.. Ut å reise med SAS 90% billetter?
- Side I4.. Fuel Economy-Flight Safety?
- Side I5.. A-310.
- Side I6.. Nytt fra BU.
- Side I7.. En skiftarbeiders hjertesukk.
- Side I8.. Årsmøtet i NFO avd. SAS.
- Side I9.. Lokalforhandlinger i SAS.
- Side 20.. Klipp fra SAS-Info.
- Side 21.. Infeksjonen.



"I told you that new FAA inspector was TOUGH!"

## ETTERTANKENS TID.

Som noen kanskje har registrert så har Rikslønnsnemda i kongeriket Norge nettopp avsakt en kjennelse, en kjennelse hvis innhold har bragt mange til stille ettertanke, og andre til det rakt motsatte.

Som medlem av denne nemd og med såpass belastet fortid, vil jeg temmelig sikkert risikere å bli erklært inhabil i mine uttalelser. Tross det tillater jeg meg en konkluderende ettertanke.

Min tro på Norge som et tilnærmelesvis demokrati er gjenopprettet. Det er faktisk mulig å overleve selv om man er liten, dog kreves en god del selvfroende og styrke.

Det er det som har bragt NFO i den posisjon den i dag befinner seg. Dessuten har man, uansett hva andre måtte mene om det, holdt seg til de oppsatte spilleregler. Vår påstand her skal jo prøves i en arbeidsrett, så da så.

Rikslønnsnemdas kjennelse forteller, etter min mening, en rekke ting: At NAF igjen bør begynne å fungere som en forhandlingsorganisasjon og ikke lettvent søke løst alle sine problemer ved hjelp av meglere, nemder og andre koblingsmuligheter.

At LO ikke lenger er et monopol for arbeidstagernes meninger, som kan sette andre organisasjoners avtaleverk's rettsgyldighet ut av spill. (At det føles som "et spark på leggen" er jo i grunnen bare betegnende).

At den frie fagbevegelsens fremtid synes noe lysere, i det rettsstatens prinsipper tydeligvis også må gjelde for oss.

Man skal være fullstendig klar over at NAF så vel som LO's representanter i Rikslønnsnemda, uten skånsel, forlangte at NFO's avtaleverk skulle tilsidesettes. De mente tydeligvis at LO/NAF-oppgjøret var det eneste gyldige resultat.

forts.n.s.

Ettertankens tid forts.:

LO's synspunkter i denne sak anser jeg meningsløst å kommentere. Men hva NAF angår, så er det lett å falle for fristelsen til å tro at en NAF-underskrift ikke er verd papiret den er skrevet på. Man får ha meg tilgitt disse etter-tanker, men jeg har opplevd for mye de siste årene.

Vi får jo heller håpe at NAF's reaksjonsmønster er et utslag av "Bad sportmanship". De gamblet og tapte, tapte stort. Vi fikk et større generelt tillegg, ikke tak på lønnsglidningen og viktigst av alt, en stadfestelse på at NFO har et eget selvstendig avtale-område. Heretter, og nå offisielt kalt NFO-området.

Hvilken innflydelse dette vil få for NFO's videre liv er det for tidlig å ha noen formening om. Dog må våre ærede motstandere, hvem de nå måtte være, forstå at NFO, PRIFO, YS hver for seg, eller sett i sammenheng, ikke lar seg utsette for nonsjalandt og useriøs behandling.

Vi fikk dessuten, så difinitivt, rettet offentlighetens oppmerksomhet på den udemokratiske representasjonsordningen det norske samfunsliv er beleiret med. Den "fighten" vil vi fortsette til en akseptabel slutt, selv om mange mener vi er for små til å føre den. Til de vil jeg bare si at NFO ikke lenger er alene i denne prinsippsak, men kan betraktes som en pilspiss med hundretusener av arbeidstagere bak seg.

La oss nå "ettertenke", å trekke logiske sluttninger av partenes opplevelser til fordel for de arbeidsplasser vi alle representerer.

Så til slutt, for Gud vet hvilken gang, til gjenværende tvilere, NFO er kommet for å bli!

Med samarbeidsvillig hilsen,

*JOHN GIÆVER*

SIDE 4

## STOR SEIER FOR NFO

(NORSK FLYTEKNIKER ORGANISASJON)

### I RIKSLØNNSNEMNDA

Rikslønnsnemnda avsa 25.11.81 kjennelse i tvisten mellom NFO og N.A.F. om regulering av lønningene pr. 01.04.81. Kjennelsen innebærer m.v. at flyteknikerne ikke blir pålagt noe tak på lønnsglidningen - og dermed ikke begrensning i de lokale forhandlinger. Flyteknikerne fikk også et generelt tillegg på kr. 1,28 pr. time.

Reguleringen gjelder fra 26. august, dagen etter at flyteknikerne gjennomførte en 12 timers streik i protest mot at tvisten skulle løses i Rikslønnsnemnda. Det var enstemmighet blant de 3 nøytrale medlemmene i nevnda om kjennelsen. Prof. Ole Myrvoll har sittet som formann ved behandlingen av denne saken, da nevndens faste formann, Ragnar Christiansen, var inhabil som styremedlem i Det norske Luftfartselskap A/S.

Bakgrunnen for striden er at det i LO/N.A.F.-avtalen sto klart at dersom glidningen ble på mer enn 3% i 1980, skulle det settes lønnsglidningstak i 2. avtaleår. NFO har ikke slike betingelser i sin avtale, og mente derfor at arbeidsgiverne ikke kunne forlange at det skulle settes et tak på glidningen. NFO har egen avtale og har argumentert med at en avtale fra et annet område ikke uten videre kan overføres til NFO's avtaleområde. Dette prinsipp har vært så viktig for NFO å slå fast at de brøt forhandlingene på det. Før bruddet sa NFO ja til et tillegg på 74 øre, men understreket at de ikke kunne fire på prinsippet om tak på lønnsglidningen.

#### FORMANNEN I NFO, JOHN GIÆVER

uttrykker glede over resultatet. Spesielt er han fornøyd med at respekten for det bestående avtaleverk har seiret. At ikke nemnda har falt for fristelsen til å følge N.A.F.'s krav om tilsidesettelse av den avtalen arbeidsgiverne har med NFO.

På spørsmål komprimerer Giæver resultatet i nemnda til 3 hovedpunkter:



- Det generelle tillegg på kr. 1,28, er ca. dobbelt så stort som LO's generelle tillegg
- Intet tak på lønnsglidningen som vil gi NFO mulighet til å forhandle seg frem til et tillegg på linje med Statens lønnstillegg ved årets tariffrevisjon.
- Nemndas klare konstatering av at NFO-avtalen må sees på som et eget avtaleområde.

## NYE FLYTEKNISKE SERTIFIKATER.

Aircraft Overhaul Technician's Licence, ICAO type I, AVIONIKK xf.

Luftfartsverket har utgitt bestemmelser for avionikk xf, flyteknikersertifikat, BSL C7-I2. Dette flyteknikersertifikat er nytt og vil bl. a. erstatte xr radio-reparatørsertifikatet. Avionikk xf er inndelt i tre klasser:

- Klasse I, Kommunikasjonsutstyr
- ''-- 2, Navigasjonsutstyr
- ''-- 3, Pulsutstyr

For utstedelse kreves flyteknisk grunnutdannelse, teoretisk utdanning og minst 6 måneders praksis på det utstyr sertifikatet skal utstedes på, etter godkjent fagutdannelse.

Avionikk- sertifikatet gir innehaveren rett til å gi luftdyktighetsattest på utstyr innen sertifikatets gyldighetsområde når en arbeider i et godkjent verksted.

Flytelefonisertifikat for flyteknikere er nå til remisbehandling. Det foreslås at alle flyteknikere som skal betjene og prøve luftfartøyets radioutstyr på bakken skal ha flytelefonisertifikat, og dette skal knyttes til flyteknikersertifikatet. Det foreslås videre at utdannelsen skal inngå i Aircraft Maintenance Technician's Licence, ICAO type II (MI-MIII) og Avionikk klasse I kommunikasjons type utdannelse. NFO utarbeider nå kommentarer til de foreslåtte bestemmelser.

TU- kommiteén

## SMÅFLY / ROTOR TEKNIKERE,

SOVER DERE !

NFO organiserer i dag flyteknikere innen de største flyselskapene. Gjennom vår formålsparagraf skal vi ta vare på flyteknikerens faglige interesser overfor myndigheter og andre. Gjennom vårt arbeide søker vi å påvirke Luftfartsverket om å opprettholde flyteknikersertifikatet. Vi har sett en klar tendens i LV i at de overlater til flyoperatørene, gjennom verkstedgodkjennelse o.l., det fulle ansvar for flyvedlikehold uten å stille krav om flyteknikersertifikat innen organisasjonen. Videre fratras flyteknikeren rettigheter til å utføre vedlikehold utenfor godkjent verksted.

Myndighetene arbeider nå med utarbeidelse og omlegging av de fremtidige arbeidsforhold og rettigheter for flyteknikerene, både for stor- og småfly bransjen. NFO har og vil i fremtiden kontinuerlig følge opp i denne sak. Vi kan nevne at NFO blant annet har gitt sine uttalelser til nye forslag til bestemmelser som: Flyteknikersertifikat Avionikk type II, flyteknisk grunnutdannelse, flymaskinist sertifikater, flyteknikersertifikat Avionikk type I xf, MEL Minimum Equipment List, flytelefonisertifikat for flyteknikere m.f.

I forbindelse med ICAO's forslag til nytt Annex I Personel Licensing har NFO gjennom samarbeid med svenske og danske flyteknikere fremmet teknikernes synspunkter overfor de skandinaviske luftfartsverk og internasjonalt gjennom AFI direkte overfor ICAO. Vi ser at dette arbeidet vil få stor betydning for alle norske flyteknikere. Da NFO desverre har sett at flyteknikere innen rotor og general aviation har valgt å sitte på gjerdet" for å se, er vi redde utviklingen har skjedd før de hopper ned.

forts.

Småfly/rotor, forts.

Det er nå på tide at alle flyteknikere sammarbeider i disse faglige spørsmål. En vil få et større og grundigere kjennskap til de behov og ønsker som er innen hele luftfarten.

Våre uttalelser kan bygges på et faglig bredere fundament og tyngden av våre synspunkter vil gi en større gjennomslagskraft i LV's svært teoretiske tankebaner.

E.F.

# Ingen er

## fuldstændig værdisløs!

Man kan altid bruges som  
et afskrækkende Eksempel.

### FLYTEKNIKERNES UTDANNELSE.

Luftfartsverket har gjennom sine bestemmelser fastslått krav til flyteknisk grunnutdannelse, BSL C7-I. Da det i dag ikke er mulig å møte disse krav gjennom noen eksisterende skole ble det nedsatt et utvalg, "Utvalg for utredning av behov, rekruttering og utdanning av flyteknikere" i 1980. Dette utvalg fremla sin innstilling i april -81, hvor det foreslo et flyteknisk utdannelses-senter, for å imøtekomme de internasjonale krav til flytekniker-utdannelse, som ICAO har fastsatt.

Hvor har innstillingen tatt veien gjennom de byråkratiske råd og utvalg? Vi har etterlyst behandlingen, men den er "gjemt bort", eller bortbehandlet.

### YS KREVER FAST SAKKYNDIG REPRESENTASJON I RIKSLØNNSNEMNDA

YS har i henvendelse til Kommunal- og arbeidsdepartementet krevet representasjon i Rikslønnsnemnda og YS har fra KAD blitt underrettet om at henvendelsen er oversendt til Arbeidsrettsrådet til behandling, som er departementets sakkyndige råd.

Dette kravet er blitt ytterligere aktualisert etter streiken i NFO, fra 14.09.81 kl. 00.00 til kl. 12.00, hvor de streiket mot rikslønnsnemndas sammensetning ved behandlingen av deres sak.

I dag er det LO som representerer arbeidstakernes interesser, uansett hvilken organisasjon som har interessedvister oppe til behandling. YS krever at en YS-representant tar sete når interessedvister som angår våre medlemsorganisasjoner er oppe til behandling i nemnda.

Nemnda består av 3 faste nøytrale representanter, 2 sakkyndige representanter fra henholdsvis LO-N.A.F., samt representanter for partene i den enkelte tvist. Det er en naturlig og rimelig ordning at alle hovedorganisasjonene i norsk arbeidsliv har fast oppnevnte sakkyndige representanter i nemnda og at disse tar sete når det gjelder saker som angår forbund innenfor vedkommende hovedorganisasjon. YS er ikke i tvil om at hovedorganisasjoner utenfor LO innehar den ekspertise den sakkyndige representasjon i nemnda er forutsatt å skulle dekke.

At hovedorganisasjonene i arbeidslivet gis tilfredsstillende representasjon i sentrale organer som angår arbeidstakernes interesser må sees på som et rettferdig og demokratisk krav og i tråd med den organisasjonsmessige utvikling i arbeidslivet.

Da denne sak har stor betydning for flyteknikern, som vil gi oss en offisiell utdanning gjennom skoleverket, kan vi ikke godta at andre fagforeninger, av politiske grunner, setter stopper for dette arbeidet.

Det er et tankekors at en som truck eller kranfører må gjennomgå en offentlig utdanning, men for å bli flytekniker, ja da finnes det ingen offentlig eller samlet utdanning som kan gi deg den nødvendige kompetanse.

E.F.

## PDC - ELLER HVA ?

Hvem skal utføre Predep.-check - pilot eller flytekniker, dette er jo et svært viktig spørsmål for NFO's medlemmer.

LV's system og regelverk er i dag slik at flyene kun krever sjekk av flytekniker en gang pr. døgn. De forskjellige selskaper har da også laget sine systemer tilpasset disse retningslinjer. Men hvorfor vil NFO da gå imot LV's system, og gå imot pilot-check. Dette fordi det er pilotens jobb å fly og flyteknikerens jobb å utføre tekniske tilsyn. Her er det også snakk om våre arbeidsplasser. Hva om flyteknikerne tok pilotenes jobb ? Pilot-check eller PDC som den også kalles er idag innført i flere selskaper i Skandinavia. Hensikten må jo være, fra selskapenes side, å spare utgiftene til flyteknikere på alle de plassene som trafikeres. De mener også at ved å gi pilotene litt teknisk innsikt kan de utføre samme sjekken som en flytekniker. Han skal da også kunne vurdere snag som oppstår og avgjøre om han kan fly videre. Noen ganger vurderer han det slik andre ganger sånn, flyr kanskje videre med snag som han burde stoppet på og omvendt. Andre ganger går han ikke ut av cockpit i det hele tatt. Om dette er av latskap eller uvitenhet om sikkerheten vites ikke, men ingen kan sjekke et fly fra cockpit-sete.

Alle vet hva et dårlig eller punktert dekk kan gjøre av skade dersom det ikke tas vare på før det kommer så langt.

Når en så nevner dette for LV, blir en møtt med at det er personene som svikter, ikke systemet. Men når det viser seg at dette skjer ofte er det ikke da på tide å forandre systemet ?

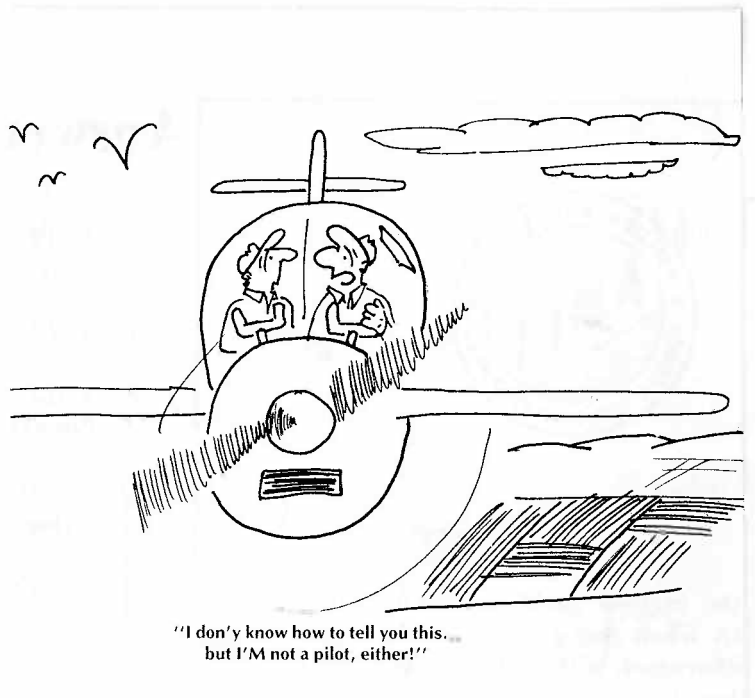
Alle vet jo at et kjede ikke er sterkere enn det svakeste leddet. Det svakeste ledd i denne forbindelse må da så absolutt være pilot-sjekken.

Ingen kan si at vi er feilfri heller, men jeg tror likevel at vi er mer teknisk vant enn de fleste piloter. En annen ting er at vi også er kledd til å være ute i all slags vær, som regel, og det kan en vel ikke si om en som skal sitte inne hele tiden.

Om en våt og frossen pilot er den beste sikkerhetsfaktor om bord vet ikke jeg. Avisningsarbeid utført av folk uten aerodynamiske kjennskaper er jo også en annen sikkerhetsfaktor.

At LV og selskapene så mener at PDC også er fullt egnet på fly av "jumbo"-klassen går langt over min forstand. Man får håpe at LV's holdning etterhvert blir at det skal være en flytekniker tilstede på alle anløps steder. Dette bør være en merkesak for NFO i årene fremover, sammen med ICAO Annex I.

JL.



Fikk flyteknikerne både i pose og sekk?

# N.A.F. reagerer kraftig

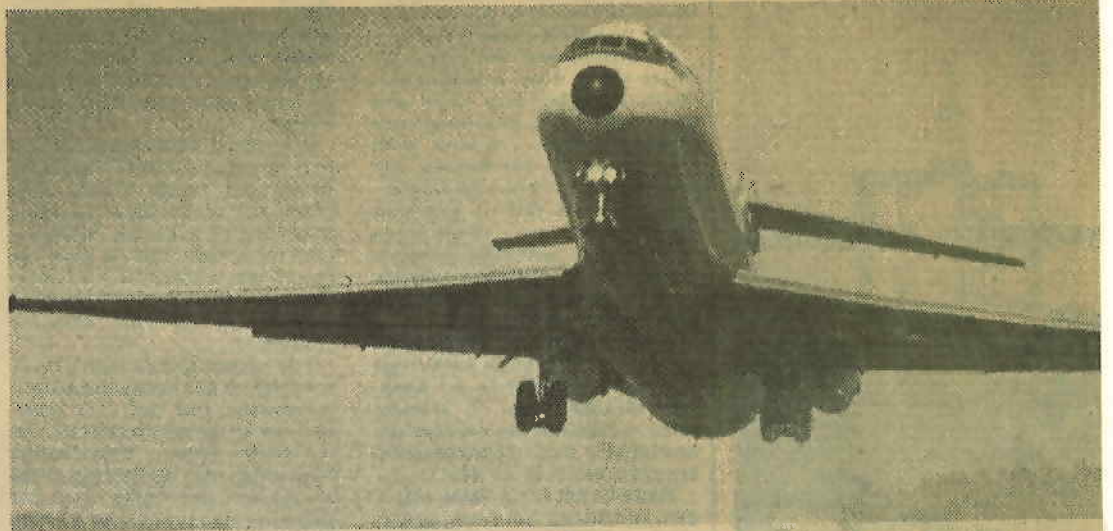
Det kan se ut som om Rikslønnsnevnden har gitt Norsk Flytekniker Organisasjon både i pose og sekk. Ifølge kjennelsen som ble avgitt igår, skal flyteknikerne få et generelt tillegg på kr. 1,28 og de får ingen begrensninger i lønnsglidningen. De har allerede bebudet at de så snart som mulig skal gå igang med lokale forhandlinger. I kjennelsen for LO—N.A.F.-området ble det gitt et generelt tillegg på 74 øre i timen og et tak på lønnsglidningen på kr. 1,50. Reaksjonene på kjennelsen er sterke både i N.A.F. og LO.

De tre nøytrale medlemmene i Rikslønnsnevnden var enige i kjennelsen, mens det foreligger en kraftig dissens fra N.A.F. LO-representanten hadde ikke stemmerett i denne saken.

Begrunnelsen for ikke å sette tak på glidningen er at flyteknikerne ikke har bestemmelser i avtalen som gir adgang til slik begrensning. Et tak vil derfor være «en nyskapning med så viktige prinsipielle sider at flertallet ikke finner det riktig å innføre det ved et nevndsvedtak i et mellomoppgjør som dette, heter det bl.a.

Samtidig gir Rikslønnsnevnden et så høyt generelt tillegg at det egentlig ikke er rom for særlige lokale tillegg hvis man skal følge nevndens eget regnestykke. Men det vil neppe gjøre flyteknikerne mer tilbakeholdne ved de lokale forhandlinger, som de ganske snart skal ta fatt på.

Rikslønnsnevnden understreker imidlertid at flyteknikerne ikke totalt må gå utover den ramme som gjelder for hoved-



Flyteknikerne får et generelt tillegg på kr. 1,28. Både LO og N.A.F. reagerer sterkt på kjennelsen i Riks

oppgjøret mellom LO og Norsk Arbeidsgiverforening.

Viseadministrerende direktør Vilhelm Dahl i N.A.F. sier til Aftenposten at N.A.F. mener at man i dette tilfellet burde fulgt LO—N.A.F.-oppgjøret.

— Vi har flyteknikere og jern- og metall-arbeidere i LO i sammenlignbare stillinger i disse flyselskapene og mener derfor at alle bør behandles likt. Ved å innføre et annet system kan det oppfattes som grunnlag for skjevheter, sier Dahl.

Han påpeker også at ved de samme beregninger som er gjort for LO—N.A.F.-kjennelsen, skulle det bare gjenstå 96 øre til glidning for flyteknikerne når de har fått et så høyt generelt tillegg som 1,28 kroner. Dette burde nevnden tatt konsekvensen av, sier Dahl.

— Men ved ikke å ta standpunkt til glidningen, åpner nevnden for lovlig adgang til dagtidsaksjoner for å få tillegg som overstiger det andre arbeidstagergrupper i de samme selskaper har lov til å forhandle seg frem til, sier han. Men jeg regner med at flyteknikerne er så samfunnsbevisste at de ikke prøver å presse frem høyere lønnstillegg enn andre har fått, sier Dahl.

Kjennelsen for flyteknikerne:

# Jern og Metall vil møte N.A.F.

Norsk Jern- og Metallarbeiderforbund vil kreve et møte med N.A.F. i forbindelse med Rikslønnsnevndens kjennelse for Norsk Flytekniker Organisasjon, som er tilsluttet Yrkesorganisasjonenes Sentralforbund (YS). Ifølge kjenn-

elsen skal flyteknikerne i NFO få et generelt tillegg på kr. 1,28 pr. time, og de får ikke noe tak på lønns-  
glidningen.

Nevndens begrunnelse var at NFO ikke har bestemmelser i avtalen som gir adgang til slik begrenning.

Forbundsstyret i Jern og Metall har drøftet saken, og ser meget alvorlig på den, heter det i en uttalelse. Jern og Metall mener at N.A.F. må bære hovedansvaret for det som har skjedd.

De tre nøytrale medlemmene i Rikslønnsnevnden var enige i kjennelsen, men det foreligger en kraftig dissens fra N.A.F. LO hadde ikke stemmerett i denne saken. Viseadministrerende direktør Vilhelm Dahl i N.A.F. har tidligere overfor Aftenposten sagt at han mener man burde fulgt LO—N.A.F.-oppgjøret i dette tilfellet. Da kjennelsen ble kjent, gikk også nestformannen i LO, Leif Haraldseth, kraftig ut, og kalte det et spark på leggen mot LO som organisasjon.

Leif Haraldseth:

## - Spark mot LO

Lillehammer,  
26. november.

(Brit Myhrvold) — Rikslønnsnevndens kjennelse for flyteknikerne på Fornebu føler jeg som et spark på leggen mot LO som organisasjon. Mens de 15 flyteknikerne som er igjen i LO får et lønnstillegg på 74 øre, får de andre 1,28 kroner. At nevndens flertall heller ikke satte tak på lønnsglidningen er et stort tankekor, sa nestformannen i LO, Leif Haraldseth, på Statstjenestemannskartellets tariffkonferanse torsdag.

— Grunnen til at det ikke ble satt noe tak er at N.A.F. ikke har krevd tak for organisasjoner utenfor LO. At Arbeidsgiverfor-

eningen går ensidig inn for tak for våre medlemmer er enda et spark på leggen, og vi kan få problemer som organisasjon på lengre sikt, sa Haraldseth, som karakteriserte kjennelsen som meget ufornuftig. Også Haraldseth kommenterte situasjonen i Nordsjøen, og sa at det må være et ufravikelig konesjonskrav til oljeselskapene at de aksepterer det norske systemet for lønnsforhandlinger.

— Både lønnsutviklingen og organisasjonsutviklingen på norsk kontinentalsokkel er skremmende. Det er nødvendig å tvinge oljeselskapene til kostnadsbevissthet på lønninger. Når selskapene kan trekke fra lønnsutgiftene før beskatning er det i realiteten finansministeren som betaler en betydelig del av lønnsutgiftene, sa Haraldseth.

Om vårens tariffoppgjør sa Haraldseth at LOs sekretariat vil anbefale forbundsvise oppgjør. LO vil spille en beskjeden rolle ved oppjøret, men må sik-

re at blant annet lavlønnsgarantiordningen blir opprettholdt, sa han. — Det har aldri vært så klart som nå at prisene trekker lønningene etter seg og man må regne med at forbundene vil kreve opprettholdt sin kjøpekraft, sa Haraldseth.

Han understreket sterkt at LO ikke kan akseptere at Regjeringen foretar endringer som svekker arbeidsmiljøloven, og at gjennomføringen må tas langt mer alvorlig. — Og fem år etter mangler vi fremdeles viktige forskrifter.

Haraldseth kom også inn på asbestsaken og karakteriserte den som den største arbeidsmiljøkatastrofe vi har hatt. LO har materiale som viser at selv om bruk av asbest har vært regulert siden 1962, er det mange arbeidstagere som ikke har visst om farene. Dessuten må man også være på vakt mot de erstatningsprodukter som tas i bruk, sa LOs nestformann.

VAR DET RIKTIG Å GÅ TIL POLITISK STREIK, LES SELV HVA  
"VÅR" REPRESENTANT SIER OM KJENNELSEN:  
Nemndas medlem Leif Haraldseth vil bemerke:

I Rikslønnsnemndas kjennelse av 20.6.1981 for LO/N.A.F.-området fastsatte nemndas flertall et generelt tillegg for 2. avtaleår på kr. 0,74 pr. time. Denne kjennelsen gjaldt for godt over 200.000 LO-medlemmer. Innenfor dette området finnes alle varianter av tariffavtaler, fra minstelønnsavtaler med muligheter for lønnsglidning til normallønnsavtaler uten slik mulighet. Dessuten også lavlønnsområder og høylønnsområder. Denne kjennelsen gjaldt dermed også LO-organiserte autoriserte flyteknikere.

Det er derfor umulig for dette medlem å begripe at Rikslønnsnemndas flertall kan plassere ca. 300 autoriserte flyteknikere, organisert utenfor LO, i en særstilling. Det samme flertallet vet at dersom kjennelsen i LO/N.A.F.-oppgjøret hadde blitt spaltet opp på mindre enheter, ville tusener av disse arbeidstakerne hatt krav på samme eller større lønnstillegg.

Rikslønnsnemndas flertall har derfor, etter dette medlems oppfatning, kommet i skade for å praktisere blind matematikk, uten sans for den praktiske sammenheng. Dette medlem har dermed fått inntrykk av at flertallet har lett etter begrensninger for LO-medlemmer, mens de har lett etter åpninger for andre organisasjoners medlemmer.

Rikslønnsnemndas flertall har videre kommet til at "tak" på lønnsglidningen av formelle grunner bare skal belastes LO's medlemmer. Årsaken til dette er at N.A.F. ikke har krevet den samme ordning innført for organiserte utenfor LO. Det er et stort tankekors at hovedspørsmålet ved vårens tariffoppgjør om bedriftenes konkurransevne tydensynlig ikke gjelder for lønnsutbetalinger til ikke-LO-medlemmer.

Dette medlem mener derfor at den eneste naturlige og fornuftige kjennelse ville vært analog med den flertallet kom fram til i LO/N.A.F.-oppgjøret.

RIKSLØNNSNEMNDAS KJENNELSE FOR NORSK FLYTEKNIKER ORGANISASJON  
SPARK MOT LO ?

Både i Aftenposten og Arbeiderbladet den 27. november 1981 refereres det fra et foredrag nestformannen i LO, Leif Haraldseth, har holdt på Statstjenestemannskartellets konferanse på Lillehammer og hvor han har uttalt seg om kjennelsen som er gitt av Rikslønnsnemnden i tvisten mellom Norsk Flytekniker Organisasjon og Norsk Arbeidsgiverforening. Jeg siterer følgende fra artikkelen i Aftenposten"

"Rikslønnsnemndens kjennelse for flyteknikerne på Fornebu føler jeg som et spark på leggen mot LO som organisasjon. Mens de 15 flyteknikerne som er igjen i LO får et lønnstillegg på 74 øre, får de andre 1,28 kroner. At nevndens flertall heller ikke satte tak på lønnsglidningen er et stort tankekors."

La meg slå fast at Norsk Flytekniker Organisasjon, NFO har en egen tariffavtale med N.A.F. for sitt område og som omfatter 320 flyteknikere. Denne avtalen inneholder ingen bestemmelser om lønnsglidningstak og heller ingen bestemmelser om Avtlønnsfondet og dens garantiordning .

La meg dessuten minne om at det lønnsoppgjør dette gjelder er forhandlinger om et annetårs-tillegg i en toårig tariffavtale. NFO's tariffavtale er like rettskraftig som LO's tariffavtale, selv om ikke innholdet i denne passer LO. Når tariffsituasjonen er slik den er på dette området, ville det være helt uakseptabelt at LO's 15 flyteknikere skulle være lønnsledende for 320 flyteknikere som står tilsluttet en annen organisasjon som har egen tariffavtale. La meg i parentes bemerke at vi ikke har noen innvendinger mot at LO's flyteknikere får det samme tillegg som NFO's flyteknikere har oppnådd ved denne kjennelsen.

Tarifftillegget på kr. 1,28 fremstår på flg. måte:

	Årslønn
Overheng 1980/81 ..... (N.A.F.'s beregning)	kr. 5.034,-
Feriedag (0,25 pst.)	" 238,-
Ansiennitetstillegg	" 228,-
Lønnstillegg kr. 1,28 pr. time	" 2.000,-
	kr. 7.500,-

dvs. det samme som ble lagt til grunn i LO/N.A.F.-området. Det er videre det å bemerke at NFO's beregning av lønnsoverhenget ligger ca. 1.000 kr. lavere enn det nemnda fastsatte. Noe av dette oppveies selvsagt av at NFO slipper taket på lønnsglidningen.

Som det fremgår av denne oppstillingen så har ikke NFO's medlemmer fått mer enn LO's medlemmer, rammen er den samme. Forskjellen fremkommer som en følge av at dette er to forskjellige tariffavtaler med forskjellig innhold og som må behandles deretter. Jeg kan ikke se at dette er noe spark mot LO.

Nestformannen i LO har i denne saken representert arbeidstakerne som sakkyndig representant - dvs. skulle bistå NFO's representant. Vi må bare fra YS' side slå fast, som vi også har hevdet tidligere, og som NFO fant grunn til å gå til politisk demonstrasjonsstreik på, at LO's representant var inhabil i denne saken.

Dette forsterker vårt krav om at den sakkyndige representanten som representerer arbeidstakerne i Rikslønnsnemnden må være felles for de tre hovedorganisasjonene, LO, YS og AF og at man møter i nemnden når det gjelder saker som angår forbund innenfor vedkommende hovedorganisasjon.

*Eldri Langaker*

## **Skiftarbeidere har økt sjanse for hjerteinfarkt**

**Stockholm (NTB-TT):** Personer som arbeider skift eller har enformig arbeid løper er større risiko for å få hjerteinfarkt enn andre. Mas kombinert med små muligheter til å påvirke sitt eget arbeidstempo har samme effekt.

Dette går fram av en undersøkelse foretatt ved Huddinge Sykehus i Sverige. Undersøkelsen, som ble lagt fram på en lege-kongress i Stockholm torsdag inneholdt en sammenligning over hvordan personer i en rekke yrkesgrupper ser på sin arbeidssituasjon.

Materialet ble sidestilt med yrkesopplysninger for 334 menn som hadde fått hjerteinfarkt, og 882 kontrollpersoner. Alle var mellom 40 og 64 år.

Det statistiske materialet viste at risikoen for hjerteinfarkt var størst blant menn i aldersgruppen 40-54 år.

## RIKSLØNNSNEMNDAS SAMMENSETNING

"NITO krever endring i lov om lønnsnemnd - LO og NAF skal ikke være selvskrevne medlemmer."

Under denne overskriften kan man lese følgende i Teknisk Ukeblad nr. 42:  
"NITO's hovedstyre vedtok på sitt møte i september å søke kontakt med andre arbeidstakerorganisasjoner for å påvirke de politiske myndigheter til å endre sammensetningen av Rikslønnsnemnda."

Hovedstyret uttrykte i en pressemelding umiddelbart etter møtet at man hadde full forståelse for Norsk Flyteknikerorganisasjons (NFO) reaksjon på at Landsorganisasjonen, som fast medlem, skal delta i behandlingen av en tvist som omfatter medlemmer av en annen hovedsammenslutning."

Selv om resultatet av NFO's lønnsnemnd-behandling ikke er kjent i skrivende stund, må tiden nå være inne til å fortsette den prosess vi forhåpentligvis startet ved vår politiske streik.

Jeg vil derfor henstille til Sentralstyret om snarest, gjennom YS, å ta initiativet til å søke kontakt med andre hovedsammenslutninger med sikte på en felles henvendelse til den nye regjering.

## UT Å REISE MED SAS 90% BILLETTER ?

90% billetter for innenlands flyreiser med SAS, BRAATHEN og WIDERØE kan nå kjøpes av ansatte i overnevnte selskaper. Som kjent kan man bare kjøpe rabatterte billetter gjennom sitt eget selskap, hvilket innebærer at SAS-ansatte må betale mer enn f.eks. Braathen-ansatte for samme reise !  
SAS krever nemlig kr. 30,- i tillegg til selve billettprisen for å dekke såkalte "omkostninger" - noe de andre selskapene ikke gjør.

Eksempel:

En tur-retur billett med SAS på strekningen EVE - OSL - EVE koster for BU-personell kr. 196,-, mens ansatte i SAS må ut med kr. 226,- for samme reisen.

Lov om lønnsnemnd i arbeidstvister bør endres slik at de berørte parter selv kan bestemme hvilke hovedsammenslutning og arbeidsgiverorganisasjon som skal tiltre nemnda i de enkelte tvister.

Bruken av lønnsnemnd har vært (og er) sterkt omdiskutert - og skal det i fremtiden også måtte stilles spørsmålstegn ved nemndas habilitet - skal det såvisst ikke bli noe enklere for myndighetene å oppnå den nødvendige forståelse og respekt for bruk av dette instrument i vanskelige situasjoner.

Det ligger vel allerede idag i kortene at vårens tariffoppgjør tegner til å bli en konfliktfylt historie på mer enn en måte - og at myndighetene for å opprettholde lov og orden på arbeidsplassene - nok en gang griper til lønnsnemndvåpnet.

Det er derfor av største betydning for alle ikke-LO organiserte at det allerede nå blir tatt skritt for å overbevise politikerne om at overnevnte lov ikke tilfredsstiller arbeidstakernes interesser - og at loven følgelig bør endres.

Alle vi som har fått lønnstrekk for vår politiske markering - vi avventer nå NFO's oppfølging av denne sak !

Svein Hansen

Diskriminering er som kjent lite egnet til å motivere folk til øket innsats for bedriften, og selv om de økonomiske merutgiftene med å være ansatt i SAS i dette tilfelle ikke er så avskrekkende, føler ihvertfall undertegnede det både diskriminerende og ikke minst irriterende at f.eks. Braathens ansatte skal kunne reise billigere med SAS-fly enn selskapets egne ansatte !

Rette vedkommende innen SAS bør derfor snarest sørge for at denne forskjellsbehandling opphører - gjerne ved at "avgiften" innen SAS sløyfes. Alternativt kan det jo åpnes adgang til billett kjøp direkte fra de øvrige selskaper ?

Reisende SAS-ansatt

## FUEL ECONOMY - FLIGHT SAFETY ?

Brennstoffprisene varierer fra flyplass til flyplass over hele landet - noe som resulterer i at selskapene for å spare mest mulig penger - "bærer" med seg brennstoff nok til tilbaketuren, ofte 6-7 tonn ekstra.

Det er en kjennsgjerning at Take Off fra korte baner - med fulle vekter - og spesielt under vinteroperasjon, har lite med flysikkerhet å gjøre.

Det kan heller karakteriseres som det det egentlig er - ren spekulasjon. "Ekspertene" kaller det imidlertid for "kalkulert risiko"!

Jeg kjenner ingen som påstår at det med fulle vekter lar seg gjøre å stoppe fra  $V_1$ , f.eks. på Fornebu med vinterføre.

Selv om det er svært sjelden, må en fra tid til annen regne med motorbortfall under T/O, og det ville jo være mer enn tragisk om 6-7 tonn brennstoff skulle være avgjørende for utgangen på et slikt uhell.

Samme betraktningstype kan legges til grunn ved landinger med max. landingsvekt.

På dårlig vinterføre opereres det ofte under helt marginale forhold, hvor bl.a. landingsvekt og Braking Action er avgjørende komponenter for en vellykket landing.

Enn videre må en ikke se bort fra den ekstra slitasje materiellet utsettes for dersom man kontinuerlig opererer med maksimale vekter.

Disse betraktninger leder etter mitt ringe skjønn kun til én konklusjon; nemlig at innføring av et prissystem med lik pris for flydrivstoff for hele landet er det eneste som kan fjerne denne "overtanking" som foregår idag.

De praktiske vanskeligheter med å få til en utjevning av drivstoffprisene kan ikke være uoverkommelig - dessuten vil en slik ordning over tid være til fordel for alle parter, og ikke nødvendigvis fordyrende for brukerne.

Lar dette seg ikke ordne ad frivillig vei - bør myndighetene koples inn. Lik bensinpris for biler er jo idag en selvfølgelighet - så hvorfor ikke lik pris for flydrivstoff også ?

Flyselskapene og arbeidstakerorganisasjonene bør nå i fellesskap slå et slag for øket flysikkerhet - i dette tilfellet er det jo ikke mye som skal til.

Jeg håper de fleste kan være enig i at å frakte Jet A-1 til Nord-Norge med passasjerfly nå bør bli historie - tankbåter må vel være bedre egnet ?

sh

## Skammelig

Imorgen er det onsdag.  
Da skal jeg ta meg fri  
og ringe opp til sjefen  
som beklager  
at jeg har vondt  
i ryggen,  
det pleier jeg å si,  
og fraværet vil vare  
noen dager.

Så reiser jeg på fjellet  
og tar med meg en  
dram.

Det er så vakker utsikt  
over bygden.  
Jeg fyrer litt på peisen  
og føler ingen skam,  
men utbringer en skål  
for syketrygden.

Med snekring skal jeg  
jobbe  
og hugge noe ved.  
Kan hende tar jeg også  
frem  
litt maling.  
Slik misbruker jeg  
trygden  
og trives godt med det,  
så lenge det kan skje  
' mot  
god betaling!

Mentz Holmsen

# The A310 - the latest technological advances

Designed to carry 220 to 265 passengers and 14 type LD3 containers of cargo, this medium-haul aircraft equipped with two engines is available in two versions, for maximum take-off loads of 132 T and 138.6 T.

The experience gained on the A300 and technological research carried out by the co-producers — Aérospatiale, MBB, VFW, British Aerospace and CASA, with their associates Belairbus and Fokker — have been pooled to create an aircraft whose reliability, handling features, and operating costs are unrivalled.

## Structure

The wings, the horizontal stabilizer, the pylons and the main landing-gear are specific to the A310 aircraft. The fuselage is of the same cross-section but shorter than that of the A300 (13 frames less, 11 of them in the cabin area). Though there are fewer seats, the possibilities for arranging seats, toilets, and galleys remain the same. Similar remarks apply to the arrangement of the cargo compartment.

The wings form the main structural part of this aircraft. Taking advantage of the progress made in the fields of aerodynamics and machining, it has been possible :

- to increase the thickness ; the quantity of fuel carried is comparable to that carried by the A300, whose wing area is 16% greater than that of the A310 ;
- to obtain, despite this limitation, aerodynamic performance characteristics which have a determining effect on fuel consumption (reduced drag, increased lift).

The use of composite materials for certain components of the secondary structure (rudder, spoilers, main landing-gear door, airbrake and various fairings) has led to a 500 kg reduction in the weight of the aircraft.

Likewise, metallurgical advances have enabled the use of a new aluminium alloy more resistant to corrosion and with improved strength characteristics.

## Engines

It is possible to choose between the latest generation General Electric and Pratt & Whitney engines. The intrinsic characteristics of this type of engine have been improved : an excellent thrust/weight ratio, fuel consumption reduced by 6 to 7%, quiet running, increased reliability, easier maintenance.

The auxiliary power unit uses a new Garrett engine which also shows improvements.

## Systems

### Cockpit

Two pilots can fly this aircraft owing to the use of higher-performance computers which lighten the task of the operators, to ready accessibility of all the controls, and to a centralization of all data in front of the pilots :

- The ECAM system<sup>4</sup> (Electronic Centralized Aircraft Monitor) presents automatically and/or by manual call-up, the status of the various aircraft systems, either for each phase of the flight or when a fault occurs. In the latter case, one screen displays a text indicating the defective component and the decision to be taken, and the other a diagram of the corresponding system.

- The EFIS system (Electronic Flight Instruments) displays navigation and flight data on a CRT screen. The display of this kind of data which, on electromagnetic indicators, was limited, is practically infinite on a CRT screen.

- Push-button technology. The ON-OFF controls and the corresponding luminous "Fault" indications have been grouped together on the same push-button. The operator rapidly locates the luminous button on the upper panel and takes the necessary action without further searching.

It is to be noted that the specifications for this advanced cockpit were developed in collaboration with our main customers.

### System

The use of digital microprocessors has given increased system reliability and data capacity; a reduction in the number of connections between sensors, computers and control elements, and, more generally, gains with respect to space, weight and energy on systems such as :

- AFCS (Automatic Flight Control System) acting on the flight controls (three axes) and on engine speed from take-off until landing (Category 3 optional).

- FMC (Flight Management Computer) providing navigation control (horizontal and vertical). With the navigation routes stored in memory, the system informs the AFCS according to the situation of the aircraft. Likewise, it controls the fuel consumption (data is transmitted to the AFCS which converts it into engine control signals) and the VOR and DME radio aids (the operating frequencies needed for a flight are stored and automatically used according to the position of the aircraft).

Major improvements have been made on other systems, such as the development of automation (automatic pressurization) and electrical controls replacing control by cable of spoilers, slats, flaps and trim assemblies. This has been made possible by the use of computers capable of monitoring electrical signals.

The application of new techniques enables the A310 to keep ahead of its competitors.

Let us consider the state of progress on aircraft No. 162, the first of its type, destined for Swissair.

## Work progress on the first A310 aircraft

### Fuselage

The wings were delivered by VFW at the end of August, and the process of mating them to the complete fuselage was begun in September at Toulouse-Saint-Martin.

Outfitting of the fuselage is in progress and will be completed towards the middle of September by the horizontal stabilizer supplied by CASA, and during the weeks to come by components from Belairbus (Krueger box, front wing/fuselage fillets) or Fokker (flap track fairings).

The aircraft fitted with its landing-gear was moved during October to the new M90 hall at the Aérospatiale plant at Saint-Martin. It should be noted that the A310 will be assembled on the same production line as the A300. The tooling is designed to accept both aircraft, as well another new wide-body Airbus that may be produced in the future.

### Engine

The mounting of the pylons began in October.

**Vibration tests** : These tests are planned to start in December.

### Roll-out

Planned for the end of February, beginning of March 1982.

**First flight** : End of March, beginning of April 1982.

**Certification** : End of March 1982.

The second A310 aircraft (serial number 172) destined for Swissair is being assembled at Toulouse. The first flight is planned for the end of April or early May 1982.

In the factories of the co-producers and associates the A310 programme has definitely reached the production stage. There are at present 153 firm orders and options.

## Nytt fra NFO

# BRAATHENS SAFE

Så er atter et år over. Tariff-oppgjøret for annet avtaleår er enda ikke brakt i havn når dette skrives. Forhåpentlig er det ferdig før årskifte.

At stemningen til sine tider er noe trykket kan en vel ikke si noe på.

Ellers går livet videre her og nesten i samme dur som tidligere. Overtidsmas er det nok av hele uka igjennom, så både vær og stemning står stort sett i stil, det er grått og trist.

Et problem som må finne sin løsning er "brush-up/job-training"-kurs for flyteknikerne her i BU. Det ser ut til å være et vanskelig lerret å bleke, for slik opplegget ser ut til å være kan en risikere at det går helt til -85 før det skjer noe. Etter nyttår skal det gjennomføres to kurs på B-737 for de fagarbeiderne som har gått basic-kurs i høst. Det snakkes også noe om F-28 kurs, men dette må sansynligvis gå hos Fokker. Så skoleavdelingen har visst nok å gjøre, da de også har andre oppgaver å ivareta.

Etter sommerferien i -82 skal de visstnok til Boeing på B-767 kurs. Det første av disse skal etter plan starte på Sola vinteren -83, med instruktører fra Boeing.

Av dette kan en jo trekke sine egne slutninger, det må jo gjennomføres flere B-767 kurs i løpet av -83 og 84. Innenfor dette må det forsøkes plasert brush-up kurser av forskjellig typer.

En kan vel sammenligne mangel på brush-up-kurs med det å ta bil-sertifikat og så ikke kjøre på et års tid, da er det lett å komme ut på glattisen.

Til brush-up-kursene bør også simulatorkjøring innpasses, dersom en ikke vil bruke fly, men på grunn av de høye fuel-prisene er jo det lite lønnsomt.

Fordelen med simulatorkjøring er jo stor, her er det mulig å trene både i "fire-drilling" og andre simulerte feil.



Det koster å brenne opp en motor eller to, en må jo regne med at det finnes flyteknikere som nesten aldri får kjøre en skikkelig run-up, de heldigste kjører kanskje hvert jubelår. "Brush-up/job-training" skulle vært obligatorisk for oss, som det er for flygende personell. Det må jo være deprimerende for noen og hver å begynne på en ny flytype når en ikke klarer å følge opp de en har pr. i dag. Så det sier seg selv "brush-up" må vi ha og kursene bør starte straks på nyåret, selv om skoleavdelingen må utvides for å klare jobben.

NFO-avd.BU holder sitt årsmøte i første uke av desember, om det blir noen nye ansikter å se får tiden vise. Vi lever i håpet.

Til slutt god jul til Dere alle og takk for samarbeidet i I98I.

J.Langbro

Sola.

## EN SKIFTARBEIDERS HJERTESUKK.

Synes det nå er på tide med noen ord i avisa om vår situasjon. Vi som er skiftarbeidere i B.SAFE-hangaren på Sola må få lufte vår mening. Det er arbeidspresset om nettene og på de lange helgene som er problemet.

Dagens fakta er at når vi møter på nattskift er det første synet ofte en lang smørbrødsliste over alt som skal utføres i løpet av natta. Vi skal normalt være 7 mann de fleste nettene i uka, men som oftest er det færre. Skiftet består av 5 mann + 2 mann utlånt fra hangaren, noen netter er det dobbel dekning. På disse nettene er det tenkt innlagt motorskift etc. når det behøves.

Kvaliteten og erfaringen til de vi får utlånt varierer mye, dette p.g.a. stor utskifting av fagarbeidere. Alle vet jo hvilken belastning det er for oss med "lappen", det er ofte mer heft enn nytte. Men en gang må jo opplæringen starte. Her kunne mye vært vunnet dersom forholdene var lagt bedre tilrette, f.eks. gi fagarbeiderne et servicekurs slik at de hadde et innblikk i hvordan servicen ble utført. Dette er ikke sagt for å nedvurdere fagarbeiderne.

Med 3-4 fly hver natt hvor det er A-S sjekker, samt snag, comp. skifte TO& og infos an mass er tiden kort og presset stort. Alle vil jo at alt skal være ferdig til morgen avgangene, men noen ganger lar det seg bare ikke gjøre.

Og hva venter en så ? Jo, nedrullede fjes av de som kommer om morgenen, med etterfølgende avhør om nattens disponeringer. Nattrapporten er ikke lenger tilstrekkelig da ! Liggetiden er jo ikke mer enn 5-6 timer max. Til sine tider er det planlagt motorskift innefor disse timene, her gambles det virkelig med delay-statestikken. Skal dette gå må en ha 105 % klaff med både skifte og trimming, pluss at mat-pause kan en plystre langt etter.

I tillegg kommer så de lange helgene som vi går, for å få færre arbeidshelger i skiftperioden. Her er jo en dispensasjonssøknad innvilget etter premissene om mye passiv arbeidstid, men hva skjer så. Helgene belegges med ganske mye jobbing i hangaren på Busy Bee sine Frienshiper med sjekker, snag, comp.skifter etc. Skulle det stå igjen et fly fra hangargjengen og ingen der vil ta overtid må vi pinadø gjøre ferdig det også , om mulig.

Dette går etter vår mening langt utover den røde streken. Men som det så smukt heter, "tar du den så tar du den" dette har vel også blitt moralen. Ellers så skal vi på samme helgene avse folk til Bergen og videre oppover på snag langs hele kysten. Er det rart en stakkars mage slår seg vrang og skriker: "Hei mere Titralack"

Nattskift  
Sola



"I think we have a problem  
with the NEW laundry company."

## ÅRSMØTET NFO AVD. SAS.

Det var en noe redusert medlemsmasse som hadde møtt frem til årsmøte i NFO avd. SAS, da formann Kjell Paulsen ønsket velkommen.

Etter at innkallelsen var godkjent ble Paulsen valgt til ordstyrer og han gikk rett på sakslistens punkt nr. I, godkjennelse av dagsorden. Denne ble godkjent uten invendinger og neste punkt var Årsberetningen fra styret i avd. SAS. Om alt hadde gått greit til nå så ble det iallefall brått slutt med det. Allerede pkt. 2 i årsberetningen fikk diskusjonen opp i de store høyder. Punktet omhandlet etterutdannelse, dagens varme potet. Problemet var de igangværende brush-up kursene på DC-9, der elevene ikke hadde fått den nødvendige kjøring på fly som de var blitt lovet. Det ble uttrykket stor misnøye med skolens ledelse på dette pkt., og forslag til "åtgjærder" var mange. Konklusjonen ble at pensumkomiteén skulle kontakte skolen og straks komme til en løsning.

Det neste punkt som fikk fart på tungebåndene var den nye dietten, og selskapets behandling av denne saken. Paulsen kunne fortelle at styret hadde forsøkt å få til en utjevning, men uten videre hell. Forslag om å ta dietten med under de lokale forhandlinger ble vedtatt.

Vårt lønssystem var neste tema, om man kan kalle det det. En ting er sikkert, våre medlemmer er så absolutt misfornøyd med det systemet vi har i dag og det ble fremsatt krav om fastlønnssystem snarest. Det ble fremhevet at det er personal avdelingen som ikke kan godta vårt krav om nytt lønssystem, lønningsavd. har ingen ting imot at vi går over til fast lønn.

Kjøring av tungt utstyr var også en sak som ble livlig diskutert. Det var her stor stemmning for å avstå fra all kjøring inntil dispans og kjørebrev foreligger, men da det ble opplyst at det nå foreligger en liste over personell som er godkjent for kjøring ble det vedtatt at det fortsatt skulle kjøres.

Når det så gjaldt tariffavtalen var det lite nytt å komme med. Giæver kunne fortelle at kjennelsen skulle offentliggjøres dagen etter, og han ville da gi informasjon til alle avdelinger.

Regnskapet ble gjennomgått av Grohshennig. Det var noen få kommentarer til dette, men vår eminente kasserer hadde svaret på rede hånd så alt gikk greit.

Av de forslag som ble vedtatt er vel det som gjaldt opprettelse av konfliktfond det viktigste. Forslaget ble enstemmig vedtatt, noe som tyder på at medlemmene nå er klar over hva som venter dem i det kommende oppgjøret.

Videre ble det vedtatt å heve kontigenten til kr. I30,- Det var her noe delte meninger om hvor høy kontigenten skulle være, I20, I25 eller I30, men flertallet ville ha den økt til I30.

Valget gikk greit unna, den eneste som fra sa seg gjenvalg var O. Haldar. Som ny sekretær ble valgt Morten Arnesen. Styret i avd. SAS er da som følger: Formann Kjell Paulsen, nestform. Terje Tveten, sekretær Morten Arnesen og kasserer Edmund Grohshennig

Siste post på dagsorden var bevertning, denne kom noe sent, men den kom godt.

ref.

## LOKALFORHANDLINGER I SAS.

Med en Rikslønnsnevndkjennelse i baklomma, som ikke påla NFO "tak" samtidig som den klargjorde organisasjonens frie stilling til andre tariffavtaleområder, satte forhandlingsutvalget i NFO avd. SAS seg ned med bedriften for å føre lokalforhandlinger. Målet var å komme frem til et forhandlingsresultat som både tok hensyn til selskapets lønnsevne, lønnsutviklingen i det øvrige samfunn og hvor resultatet ga uttrykk for bedriftens vilje til lønnsdifferensiering mellom fagarbeidere og flyteknikere på bedriftsplanet.

Tidlig i høst henvendte NFO's avd. styre seg til bedriften for å få igang forhandlinger. I. oktober ble avsavnsavtalen oppsagt med hjemmel i hovedavtalen, da forhandlinger ikke var kommet istand.

Første forhandlingsmøte kom først istand rundt midten av oktober, hvor bedriftsledelsen betvilte holdbarheten i å kunne si opp avtalen da tariffavtalen fortsatt var under rikslønnsnevndsbehandling. Forhandlingsutvalget anså det som riktig å avvende kjennelsen av hensyn til bl.a. muligheten for å kunne bli pålagt "tak" på glidningen.

Rikslønnsnevndas kjennelse forelå som kjent 25. november, 26 og 27 ble det ført lokale forhandlinger uten at muligheten for kompromisløsninger var til stede.

Dette resulterte i at NAF og NFO's sentralstyre ble tatt med i forhandlingene uten at dette gjorde saken noe bedre.

Tirsdag 1. desember ble det gjort et siste forsøk på bedriftsplan for å prøve å komme til enighet, men da utgangspunktet for forhandlingene ble "tak"-diskusjoner på kr. 1.50, så forhandlingsutvalget seg ikke istand til å fortsette og tok brudd.

På grunn av arbeidsgiversidens tvil omkring gyldigheteten av vår oppsagte avtale samt konsekvensene med en gå-sakte-aksjon i juletrafikken anså forhandlingsutvalget det som riktig å utsette utløpsdatoen

til 31. desember.

Når det gjelder de juridiske sider ved bedriftens tolkning av avtalen vil avd. styret i samråd med juridisk rådgiver vurdere om tolkningstvisten skal bringes inn for arbeidsretten.

Forhandlingsutvalget har vanskelig for å se at det skal være større muligheter for å unngå konflikt rundt årskifte enn i begynnelsen av desember da forhandlingene er befenkt med prinsipper.

NFO vil likevel i samarbeid med bedriftsledelsen se om det er mulig å komme frem til en fastlønnsavtale i løpet av desember, men resultatet vil være høyst usikkert.

Avslutningsvis vil jeg ønske avdelingens medlemmer en riktig god jul og et godt nytt år. Bare husk å ikke bruk alle pengene før jul, de kan komme godt med senere.

K. Paulsen



"Have a ROUGH day at the Dentist?"

VI ER PÅ VEI OPPOVER! Etter de tre første ukene med EuroClass kan det sies: Det bærer oppover! En fantastisk fighting spirit blant alle SAS-ansatte har hjulpet oss til å lette. Eller som en passasjer uttrykte det: "Hvordan greide dere det? Det var fantastisk - både på bakken og i luften. Personalet er meget motivert - de virkelig slåss for oss!"

Takkebrevene fra fornøyde passasjerer strømmer inn. En storkunde spurte forleden SAS-ledelsen om å få kjøpe en stor bukett roser og dele ut til besetningen på det flyet han nettopp var kommet med. "Jeg har aldri noensinne tidligere fått bedre service på noe flyselskap," sa han.

Andre sitater:

"... Det mest iøyenfallende er at SAS-personalet har inn-tatt en nærmest revolusjonerende ny holdning overfor passasjerene. Det syns jeg var det mest gledelige..."

"... dette har du (Jan Carlzon) og personalet gjort bra!"

"... eksakte avgangstider, alerte kabinbesetninger og god informasjon fra cockpit..."

"Premiere på EuroClass. Det sies at all begynnelse er vanskelig - vi merket det ikke! Takk for det!"

"... jeg vil gratulere alle i SAS som greide å skape en enormt fin stemning på denne flight. For et hyggelig SAS-personale! Lykke til med fortsettelsen!"

Men det er ikke bare kommentarene som er gledelige. Allerede etter 14 dager kan vi konstatere at vi ligger på vårt budsjetteerte mål når det gjelder antall transporterte passasjerer og fordelingen av passasjerer mellom EuroClass og turistklasse. Tall fra salgsstatistikken tar det litt lengre tid å få fram, men vi kommer igjen.

Er det da helt problemfritt? Nei, en hel del problemer gjenstår. Noen eksempler:

Skilleveggen - når, hvor og av hvem skal den flyttes? Dette råder det iblant en del usikkerhet om.

PUNKTLIGHETSKAMPANJEN begynner å gi resultater. Eksempelvis hadde SAS på Fornebu færre forsinkelser i oktober i år enn i samme måned de siste seks årene. "Operasjon Punktlighet," som er kostnadsberegnet til vel 10 millioner kroner årlig, har som siktemål at alle flyavganger, der SAS selv har kontroll over situasjonen, skal skje nøyaktig etter tidtabellen.

LUKT AV BRENT GUMMI FØRTE TIL ALARM. Etter at DC-9-flyet i rute SK455 hadde lettet fra Fornebu fredag formiddag, merket besetningen kraftig lukt av brent gummi i cockpit og den fremre delen av kabinen. Ingenting ble funnet på rullebanen, som f. eks. biter av dekk. En nødlanding ble forberedt på Kastrup og ble gjennomført på normal vis. Man regner med at lukten skrev seg fra et vulkaniseringsverksted i nærheten av Fornebu som holdt på å brenne opp en haug med brukte bildekk.

SAS HAR OPPGANG. SAS har siden begynnelsen av oktober i år kunnet registrere en økning i passasjertrafikken på Europa med fire/fem prosent. Økningen skyldes i hovedsak introduksjonen av det spesielle EuroClass-tilbudet fra flyselskapet. SAS regner med en oppgang på to prosent for driftsåret som begynte 1. desember i år. (Sjøfarten 7/12)



in  
feksjon<sup>e</sup>N

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

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

NB!

Aksjon 14.9.1981 kl. 12.00 til kl. 24.00.

NB!

1. <u>Tekniske kostnader.</u>	
43 mann = 229 3/4 time à kr. 175.- =	kr. 40.200.-
Utkalling 8 mann.	
Diett, hotell, fly, utetillegg	kr. 10.000.-
	kr. 50.200.-
2. <u>Pålept innleie (23.10.81)</u>	kr. 15.000.-
3. <u>Tapte trafikkinntekter.</u>	
Tap i forhold til 1980: 1.500 pax.	
Gj.sn.inntekt/pax. kr. 396.-	
Tapte inntekt	kr. 594.000.-
Netto tap	kr. 659.200.-
Ingen pos.flighter.	
Ingen kanselleringer. (Bare p.g.a. været.)	
Hvorvidt vi tapte passasjerinntekter før eller senere i uken, p.g.a. usikkerheten omkring vårt tilbud, er vanskelig å si.	
Mulig tap: 500 pax. à kr. 396.- =	kr. 198.000.-
Brutto tap anslått til:	kr. 857.200.-
LN-SUD forsinket 3 dager fra teknisk avd., Sola.	
Normal innleiekostnad:	kr. 270.000.-.

NB!

STREIKET GUTTA I BU PÅ FEIL TIDPUNKT ??????

BU HADDE INGEN KANSELLERINGER, MEN TAPER MER ENN TRE ANDRE  
SELSKAPER TILSAMMEN ????????

Jeg har aldri vært noen "gluping", men dette krever en  
forklaring. BU, dere har plass her i neste nr.

Tom Skalle.

# ARE YOU A MEMBER

# OF NFO?



Norsk Flytekniker Organisasjon,  
Boks 60,  
Oslo Lufthavn

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

NAVN: ..... SERT.NR. ....

ADRESSE: ..... ANSATT HOS: .....

.....

