

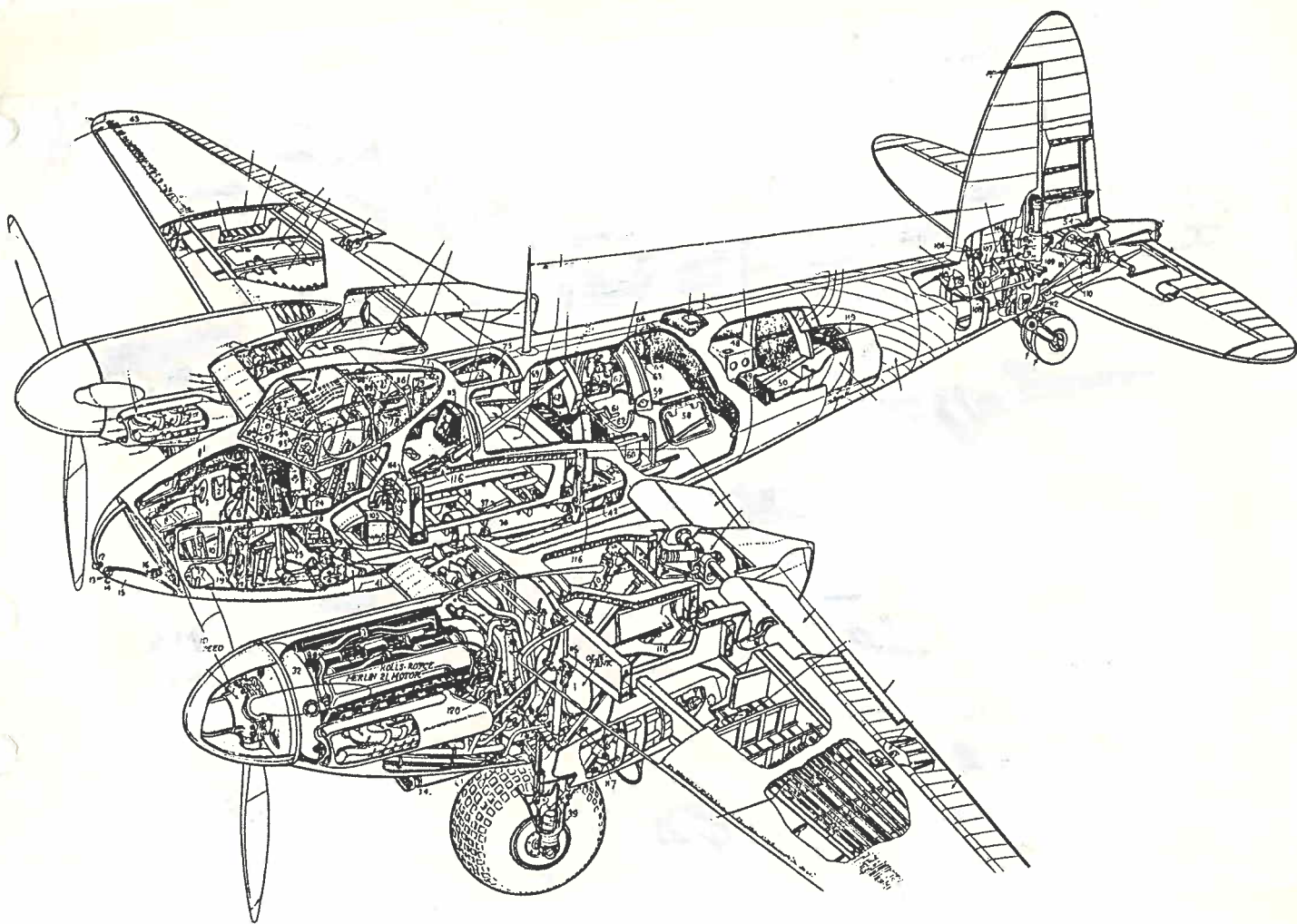


MEDELEM AV
AIRCRAFT ENGINEERS INTERNATIONAL

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

MEDLEMSBLAD

FOR norsk flytekniker organisasjon



nummer 1-82

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. GIÆVER,
Telef. (02) 133669Nestformann: J. LANGE BRO
Braathens SAFE, Sola,
Telef. (04) 651586Sekretær: E. THRONDSSEN, SAS
FornebuKasserer: D. LANGELAND, FOF,
FornebuRepresentant Braathen SAFE:
T. HJELMERVIK, Fornebu
Telef. (02) 243819Representant Fred. Olsen:
H. HANSEN, FornebuRepresentant SAS:
K. PAULSEN, Fornebu
Telef. (03) 850575Representant Sterling:
S. PEDERSEN, GardermoenRepresentant Widerøe:
T. TESSEM, Bodø
Telef. (081) 24808**KJÆRE LESERE!**

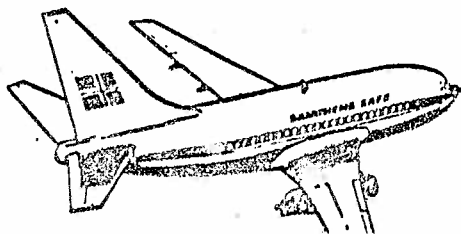
Det er vår i store deler av Norge og NFO har også sin vår. Det er på denne tiden det "springer ut" i NAF, men skuddene dør så alt for fort. Vel, vi skal nok komme igjennom dette også.

Noe som vel de fleste av oss har vært opptatt av i den senere tid er den tragiske ulykken i Koifjordene. Det er nok ikke bare vi som har direkte tilknytning til fly og flyvning som har reagert sterkt på denne hendelsen. Alles ønske er nå at havarikommisjonen så snart som mulig kan finne årsaken til denne ulykken.

I forbindelse med denne ulykken er det en ting som forundrer meg, avisenes skriverier, det er jo ingen ting som stemmer med de faktiske forhold. Ikke engang et bilde klarer de å få til. Tro om dette kan være noe for NFO?

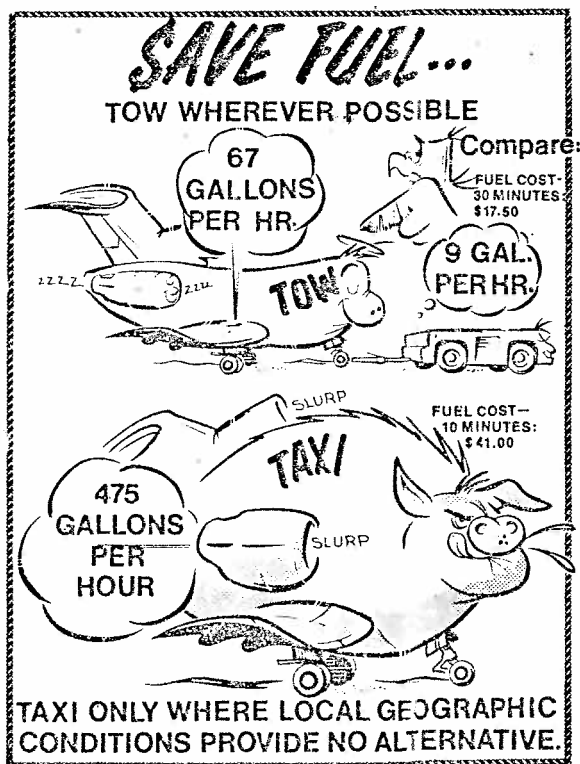
Som dere sikkert vil se, så er det svært tynt med stoff denne gang også, hva som kan gjøres med det er det bare dere som vet.

Forhåpentligvis merket noen av dere at vi hadde annerledes trykk i forrige nr. Vi har nå overlatt trykkeriarbeidet til hustrykkeriet til SAS. Det koster oss noen kroner pr. nummer, men jeg tror vi har det igjen på en bedre kvalitet.



I N N H O L D

- Side 3. Forsikring
- Side 4. Forsikring
- Side 5. Tariff - 82
- Side 5. Representantskapsmøtet -82
- Side 6. Økt produktivitet
- Side 7. Nytt fra BU
- Side 8. Nytt fra BU
- Side 9. Litt av hvert
- Side 10. A/C-log - data - flyteknikere
- Side 11. Rikslønnsnemd, lokale forhandlinger
samarbeidsformer NFO/SAS
- Side 12. Bruk av radio ved TS-E/ TS-S
- Side 13. Arbeidsforholdene ved TS-S
- Side 14. SAS/NFO, samarbeidsproblemer
- Side 15. For brevskrivere og møteledere



KOLLEKTIV HJEMFORSIKRING - VURDERING AV FRADRAGSRETTE

YS er gjennom en artikkel i pressen gjort kjent med at Finansdepartementet arbeider med et forslag om utvidelse av adgangen til å trekke fra fagforeningskontingent. Videre vil premien for kollektiv hjemforsikring bli vurdert. Det fremgår av artikkelen at finansministeren uttalte i Stortingets spørretime at han fant det lite rimelig at noen får skattefradrag for premie til kollektiv hjemforsikring, mens andre som dekker det samme forsikringsbehov gjennom andre ordninger, ikke får skattefradrag.

YS har i et brev til Finansdepartementet nylig gitt uttrykk for at YS - når det gjelder spørsmålet om utvidet adgang til fradrag for fagforeningskontingent - mener at omfanget av denne rett bør være mest mulig i samsvar med hva som faktisk innbetales i kontingent.

YS har videre overfor Finansdepartementet gitt uttrykk for at myndighetene bør vise varsomhet mht å gripe inn i de etablerte kollektive forsikringsordninger som gjelder i dag og hvor premien er en del av kontingenten. Det er grunn til å forvente meget sterke reaksjoner fra medlemmer/tilsluttede organisasjoner dersom opphør eller begrensninger i gjeldende ordning skulle komme på tale.

YS er prinsipielt av den oppfatning at omfanget av forsikringspremie som en del av fagforeningskontingent i større grad bør tilpasses den faktiske premie. Dette vil også være i tråd med den praksis ligningsmyndighetene de senere år har fulgt.

YS sitter med det inntrykk at det har hersket en del uklarhet mht reglene om fradragsrett for forsikringspremie som en del av fagforeningskontingent. Vi håper nå at omtalte spørsmål grundig blir vurdert og at finansministeren tar våre synspunkter med i den videre vurdering av saken.

YS GRUPPELIVSFORSIKRING - UTVIDELSE AV ORDNINGEN

YS kan nå tilby en utvidelse av den frivillige gruppelevsfor- sikringen. Utvidelsen ligger i en økning i ektefelleforsikring- en fra 4G til 8G. Medlemmer som har gruppelevsfor- sikring- en har i dag allerede 8G og nå tilbys den samme ordningen for ektefeller. 8G utgjør kr. 156.800 i 1982.

I tillegg utbetales et garantert tillegg på 30%. Beløpet avtrappes etter fylte 50 år og ordningen opphører ved fylte 70 år.

Premiene for gruppelevsfor- sikringen for medlem er kr. 388,- ektefelle kr. 390,-

Medlemmer som har den tidligere ordningen med ektefelle- forsikring på 4G har full anledning til å beholde denne eller endre den til 8G.

De som tegner gruppelevsfor- sikring i årene fremover må i sin helhet gå inn på den nye ordningen.

TARIFF - 1982.

Så har vi kommet frem til vårens "sprøeste eventyr", tariffopp-gjøret. Det er vel en kjennsgjering at NFO gikk til dette opp-gjøret med en hvis optimisme, men den ble fort brutt ned.

Etter to forhandlingsmøter var bruddet en realitet, desverre må en vel si.

Tariffkomiteen og forhandlingsutvalget hadde lagt ned et stort arbeide i det forslag til ny avtale som var oversendt NAF.

Det skulle i midlertid vise seg at interessen for NFO's forslag var minimal.

Flyselskapene/NAF, hadde laget sitt eget utkast, noe som ble forelagt NFO på første møte.

Etter at forhandlingsutvalget hadde gått igjennom selskapenes forslag lurte man på om det i det hele tatt nyttet å gå i et nytt møte.

Selskapenes forslag var av en slik art at man var nødt til å starte forhandlingene på tretti års nivå, det var med andre ord stor avstand mellom de to fremlagte forslag.

Under et forr møte bestemte forhandlingsutvalget seg for brudd direkte dersom NAF var villig til å se på NFO's forslag.

Det var derfor lagt opp til en hvis taktikk ved andre møte.

Det så i begynnelsen ut til at taktikken virket, og vi fikk til et 12 timer langt møte, men da var det også slutt. Det gikk tydelig frem at NAF ikke var interressert i å forhandle, det ble på et tidlig tidspunkt sagt at vi ville havne hos "Mekleren" uansett.

NFO's så det som sitt mål å komme så langt som mulig før brudd, men motparten hadde ingen forståelse for dette, de ønsket et brudd, og beklager det ikke.

Jeg tror vi må forberede oss på en lang "fight" etter påske, så det var å ønske om dere tok K.H.Paulsens oppfordring i jule-utgaven av INFO alvorlig, slik at dere er rike på "opplagsnæring".

For min del synes jeg det er betenkelig at vi i NFO alltid må kjempe til siste "dråpe". Det burde da være mulig for NAF/selskapene å være rettferdige en gang, de vet jo selv hvilke problemer som følger .

Til slutt vil jeg bare si, stå på, selv med den dårlige fortjenesten vi har skal vi holde ut.

terje

REPRESENTANTSKAPSMØTE 1982.

NFO avholdt Representantskapsmøte i tradisjonell stil i Kantina Koksa 30.01, med alle NFO-avd. tilstede. Foruten de vanlige punktene på dagsorden, inneholdt møtet to ikke helt rutinemessige elementer.

For det første var det Rikslønnsnemdas kjennelse og dennes betydning for NFO i fremtiden, da sett med særlig henblikk på en ny tariffavtale for Flyteknikerne, og dermed også en mulighet til å fange opp tekniske funksjonærer (inspektørene).

Det ble en nøktern og saklig debatt om dette tema, og man satt igjen med det inntrykk at "nå eller aldri" oppfattningen på dette punkt var meget utbredt. Det tegner til å bli en hektisk vår.

For det andre ble det rom for en aldri så liten NFO-historisk begivenhet, da Egil Førriisdal overrakte NFO-klossen til John Giæver med ønske om fortsatt innsats med uforminskert styrke.

Giæver takket for hedersprisen og lovet ikke å dabbe av i NFO-saker, selv om han rent fysisk har fjernet seg fra flygningen.

Gratulerer med NFO-klossen Giæver, den er fortjent!!!

Sekretæren.

”Økt produktivitet er avhengig av god ledelse.”

Slå opp øynene og se framover! Planlegging er helt avgjørende når produktiviteten på arbeidssedet skal bedres.

Ikke hold for ørene, men lytt! God ledelse betyr å være lydhør for forslag og kritikk.

Knip ikke munnen sammen, men snakk! Skal de ansatte og ledelsen jobbe godt sammen, må det informasjon til.

Reis opp fra stolen! Ledelsen skal ikke sitte bak en lukket dør, men være med der jobben gjøres.

Det er et faktum at produktiviteten i norsk arbeidsliv har utviklet seg svakere enn ønsket de siste årene.

Mange forsøk er blitt gjort på å forklare årsakene til dette, og det har ikke fungert på forslag til syndebugger. Arbeidsmiljølov, ny sykkelønsordning, stadige arbeidskonflikter og høyt skattetrykk har alle fått sin del av skylden, og helt skyldfrie er disse faktorene sikkert ikke.

Likefullt mener mange av de fremste ekspertene på temaet at det største hinderet for økt produktivitet er å finne annetsteds. Nærmere bestemt hos ledelsen på den enkelte arbeidsplass.

Hvordan de kan mene det? Ganske enkelt fordi intet er viktigere for en bedrifts produktivitet enn planlegging og organisering av arbeidet. Og dette er stort sett ledelsens ansvar – og problem.

Produktivetskampanjen, som skal drives ut hele dette året, handler blant annet om dette.

Men før vi går nærmere inn på kampanjen, er det én ting vi må ha helt klart for oss, slik at vi vet at vi snakker om samme sak:

HVA ER EGENTLIG PRODUKTIVITET?

Kelt forklart betyr produktivitet at vi skal utnytte ressursene og mulighetene best mulig. Hvis vi kan øke produksjonen uten å bruke mer tid, penger, arbeidskraft eller råvarer for å få det til – da har vi økt produktiviteten.

Vi er også mer produktive hvis vi klarer å produsere det samme som nå, ved å forbruke *mindre* av de ressursene som nettopp ble nevnt.

Her er et hverdagsseksempel: Den «jobben» som skal gjøres, er å koke poteter og rosenkål. Det kan gjøres på to måter. Enten koker du potetene på én plate og rosenkålen på en annen. Eller du legger rosenkålen på en rist over potetkjelen og koker begge samtidig. Resultatet er det samme: Kokte poteter, og kokt rosenkål. Men på sistnevnte måte har du fått fram det ferdige produkt med mindre bruk av ressurser, nemlig mindre strøm.

Da har du vært produktiv.

BETYR IKKE ØKT PRODUKTIVITET DET SAMME SOM HARDERE ARBEID?

Svært mange tror det, men det er ikke riktig. Det er ofte ikke snakk om hardere arbeid, eller mer arbeid, men om mer *effektivt* arbeid – forenklet og tidsbesparende jobbing. Altså det motsatte av mer svette.

Det gjelder å bruke tiden, pengene, råvarene og arbeidsinnsatsen på en mest mulig rasjonell måte. Men en slik situasjon oppstår ikke av seg selv. Den er et resultat av tankegang og samarbeid – både fra ledelsens og de ansattes side.

HVIS ALLE JOBBER MER EFFEKTIVT, MÅ VEL NOEN MISTE JOBBEN?

Slik den økonomiske situasjon er i dag, er problemet stort sett det motsatte: Hvis vi *ikke* jobber mer effektivt, vil *mange* risikere å miste jobben.

Det finnes intet enkelt svar på hvorledes vi kan unngå arbeidsløsheten som i dag herjer store deler av Europa. I noen utsatte næringer er det mulig å trygge dagen – og morgendagen – ved hjelp av mer rasjonelt og bedre arbeid. Innenfor en del annen virksomhet er det andre ting enn vårt eget arbeid som betyr mest – ting som valutasvingninger, oljepriser og de ubestemmelig «internasjonale konjunkturene».

Likevel står noe fast: Klarer vi å bedre hele nasjonens produktivitet, og derved gjøre Norge til «en bedre butikk», ser fremtiden i hvert fall *litt* tryggere ut.

HVA HAR JEG Å BIDRA MED?

Godt spørsmål – og umulig å besvare for andre enn deg selv. Det er du som kjenner din arbeidssituasjon, du som vet hvordan samarbeidet fungerer, du som vet hva som kan gjøres bedre.

Se på virksomheten med et nytt våkent blikk. Er det noe du irriterer deg over, noe som gjør jobben tyngre enn den behøver å være? Rett på det! Ergrer du deg over sløsing med tid og krefter? Gjør noe med det! Har du idéer til ting som kan gjøres annerledes og bedre? Legg dem fram! Knir-

ker det i samarbeidet? Få i stand et møte og ta opp problemet!

HVORFOR ER SAMARBEIDET SÅ VIKTIG?

Fordi de fleste av oss har jobber der vi hele tiden er i kontakt med, og derfor avhengige av, andre mennesker. Det er enighet både blant ekspertene og oss «vanlige folk» om at godt samarbeid er den viktigste forutsetning for produktivt arbeid. Det gjelder både samarbeid de ansatte imellom og samarbeid mellom de ansatte og ledelsen.

Sitter du i en ledende stilling har du i det hele tatt et særlig ansvar for produktiviteten. For det første ansvaret for å se framover og gjøre et skikkelig planleggingsarbeid. Dernest ansvaret for å gjennomgå og luke ut svakheter ved måten bedriften er organisert på. Men kanskje aller viktigst: Ansvaret for å informere de ansatte, og lytte åpent til den kritikk og de forslag som rører seg. Tenk om de har kokt rosenkålen og potetene på hver sin plate i årevis, og ergret seg over det, men unnlatt å ta det opp fordi kommunikasjonen ikke fungerer som den burde!

Til denne produktivetskampanjen er det utarbeidet en del materiell som belyser flere problemer og antyder mulige løsninger. Dersom arbeidsplassen din ikke allerede har skaffet seg dette, så sørg for at det blir gjort.

HVA FÅR JEG IGJEN FOR ØKT PRODUKTIVITET?

Godt spørsmål igjen. Så godt, at du enda en gang må finne ditt eget svar.

Kanskje kan bedriften trykkes hvis produktiviteten bedres. Kanskje kan du få bedre arbeidsforhold. Kanskje kan lønnsomhet og lønnsnivå økes. Kanskje kan du få stanset et unødvendig sløseri – om ikke annet så med din egen arbeidsinnsats.

Kanskje, kanskje, kanskje.

Tenk over det, i hvert fall. Og hvis det nå skulle være slik at du vet med deg selv at jobben din kan gjøres *enda* litt bedre, så gjør det. For din egen skyld, som menneske. Du vokser på å gjøre ditt beste.

BU-NYTT.

Det er på tide igjen å tilfredsstille redaktørens behov for innlegg. Derfor vil jeg be om at også dere andre i BU som har noe på hjertet, send det inn, behovet for stoff er stort.

Her på Sola går alt stort sett som før. Arbeidspresset hos oss i Insp. avdelingen er stort som vanlig og det samme kan en vel si om "Line"-skiftene også.

Stemningen er bedre enn før Jul kan en vel si, men den kan fort snu seg dersom arbeidspresset fortsetter slik som i ukene 6-7-8. Overtidspresset er enormt, enkelte har like mye overtid som ordinær tid pr. uke. Dersom noen ikke vil stå overtid så er det en form for aksjon pågang, men de HØYE HERRER som styrere bør heller bestrebe å spre arbeidet bedre. Presset er nemlig helt på kanten av hva som er sikkerhets- og helsemessig forsvarlig.

En annen sak som bør tas nærmere i øyesyn er firmaets stadige trang til å leie inn folk fra utlandet, ved en hver såklat krise.

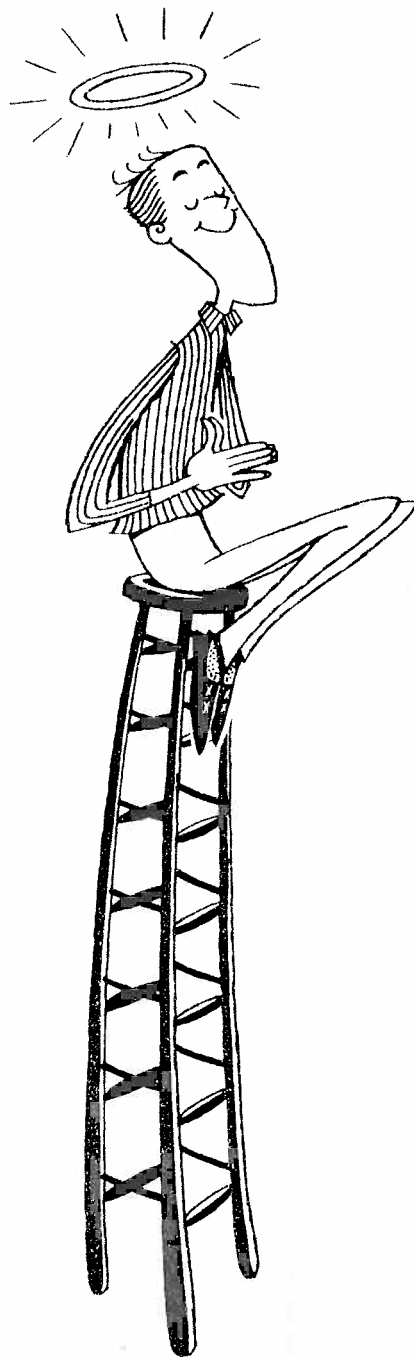
Hver gang arbeidssituasjonen i hangaren tilspisser seg tyr man til innleie av autoriserte mekanikere fra andre B737/F28 operatører i Europa. Disse skal så signere som autorisert mekaniker på våre fly. Man gidder ikke spørre LV om tillatelse engang, ikke før vi har spurt om det er gjort. Det spiller forresten ingen rolle heller, de er like slippendte der også.

Har en bare et typeserifikat spiller det ingen rolle, bare flyene er like skallmessig.

Det spørres bare om en ikke må innføre en form for karantene på flyet, dersom en fortsatt slipper til innleiet hjelp på den måten. En 48 timers karantene etter at flyet var ferdig på inspeksjon må jo være en passende straff.

Det hadde kanskje svart seg for selskapet å satse mer på diverse rigge- og el.kurser etc. for både fagarbeidere og autoriserte.

Slik det er i dag skal man lære alt av seg selv og boka, dette viser seg ofte å være både tungt tidkrevende og kostbart. Det holder ikke å sende gutta på topp-plan på kurs i øst og vest, ingenting eller svært lite av deres viten kommer ned til oss på golvnivået. På oss virker det som at har du sertifikat på en type, kan du gjøre alle jobber også på andre typer, brush-up er ikke nødvendig.



Høyt på strå i BU ?

Skoleavdelingen holder fortiden på med et B737 typekurs, som avløses av et nytt over påske. De har også kjørt et brush-up kurs i Tromsø, for våre tre medlemmer i nord. Problemet er at når skoleavdelingen har tid får de ikke elever eller motsatt. Etter sommerferien reiser de vel også til USA på B767 kurs, so long brush-up kurs til -85.

Et nytt tema her i BU er brakt på bane ved selskapets påtenkte kjøp av helikopter. Det skal bli morro å se hvem som skal ha det tekniske vedlikehold der. Kan tenke meg at det skal pådyttes oss det også. Da skal det bli rot i systemene, tenk å få sertifikat på F-27, F-28, B-737, B-767 og helikopter, det blir noe å huske.

For å være ærlig mener jeg at LV må sette tak på hvor mange type-sertifikater en person kan ha på en gang, som er operative. Tre sertifikater er egentlig nok på store fly, for det er svært ofte varianter innenfor typene også. Man må i allefall ikke blande fly og helikopter. En ting er sikkert, skal man ha så mange sertifikater og 3-4 ukers brush-up/ jobtraining annen hvert år på hvert sert., da slipper man snart å arbeide!

Når dette leses så er vel tariff oppgjøret 1982 i gang også. Spørsmålet er jo om det kommer knirkefritt i land, la oss uten å spå hva resultatet i kroner å øre vil bli, håpe det beste.

J.L.

Sola

INFERNO I HVITT.

TAKK TIL SAS-GUTTA TS FOR ALL
HJELP ANGÅENDE DE-ICING I
UKE 4.

SAFE-MEK.

SIDE 8

REPLIKK OVERHØRT ET NATTSKIFT
PÅ SOLA:

"DET Å HJELPE FIRMAET I ET
KNIPETAK, ER SOM Å HJELPE EI
KATTE NED EN STOLPE, BARE
PROBLEMER UNDERVEIS. VEL OVER-
STÅTT ER DET BARE SVISJHHH...
VEKK, ALT GLEMT OG IKKE ET ORD
TIL TAKK"

*Redaktøren bare undrer, har
ikke dere i SAFE lønn? etter
som dere venter dere et takk?*



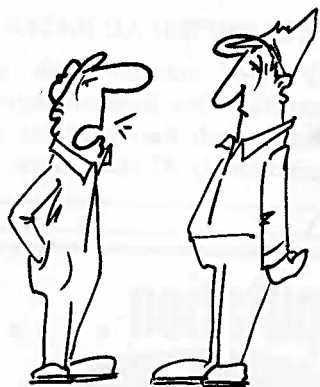
BRAATHENS FLYTEKNIKERE:

Som en "bisittare" må jeg få lov til å spørre om en for oss i SAS naturlig sak: Etter at dere på Fornebu fikk push-back og derav utvidet starttjeneste, har dere inntrykk av at dette gir dere større kontakt med det som kalles FLIGHTDECK eller ? Er det bare plunder og heft å henge i "ledningen" ? Vi undres ?

MIA.



"Well... The long book entry starts out -
To whom it may concern... and ends up with GOOD LUCK!"



"Whaddya mean, WE got a problem...
You got a mouse in yer pocket?"

LEASING AV FLY

I den senere tid er det blitt alt mer aktuelt for SAS å "selge" deler av sin flåte. Hva med Maintenance ? Hvilke kriterier vil legges til grunn når Maintenance programmet skal fastlegges ? Bli det som med DC-9-80 saken ? Det er også en kjennsgjerning at fly registrert i USA følger Ameri kanske krav til Maintenance, uansett hvilket land flyet blir leid ut til!

JOBBCARDS!

Når skal vi greie å bli kvitt alle disse i den senere tid enormt unødvendige hauger med JOBBCARDS. Vi har MAI som til enhver tid er revidert og tross alt er vår "bibel" i Light Maintenance. La danskene ha dem, men la oss bli kvitt dem! Noen enig ?

MEKANIKERE PÅ LINJENETTET.

Er det ikke snart en ide at linjenettet får fagarbeidere som hjelpemekanikere ? Det vil jo på sikt bare styrke faget vårt, samt rekrutteringen til yrket.

LØNNSSKALA FOR NYANSATTE.

Må Du når du får ditt første sertifikat gå ned i lønn ?

Må DU gå ned i lønn dersom du kommer fra et annet selskap med kanskje boka full av flytyper ?

Er det ikke en idé at man finner frem til plasseringer i lønns-systemene slik at begge disse tilfeller kan unngås ?

AIRCRAFTLOG - DATASYSTEM - FLYTEKNIKER

Som overskriften indikerer er det dagens situasjon at disse tre ting hører meget nøye sammen. Vi er alle klar over at vår mulighet for å få oversikt over flyets tekniske tilstand er svært begrenset, idet våre rapporteringsrutiner er svært mangelfulle.

Det er bare, og kun bare, loganmerkninger med direkte utført action som innehar et fornuftig og etter vår mening tilfredsstillende krav til rapportering, nemlig en halv time etter avgang. Alt annet maintenance arbeide blir gjemt i datasystemet slik at det er ubrukelig for flyteknikere i deres daglige arbeid.

Vi er ikke i stand til å kunne stole på systemet idet vi ikke vet hva som er innlest, eller ligger med et etterslep i innlesningen på inntil fire- fem dager.

Dessuten har vi Remining Items, Hold Items, frie rutier, T0er og alle de andre som i hevrtefall ikke jeg har oversikt over.

Det var derfor med stor glede NFO mottok tilbudet om å være med i en arbeidsgruppe som skulle se på og utarbeide retningslinjer for hvorledes RELS-innlesning skulle utføres ved TS.

Vi så muligheten av å få et datasystem som vi som flyteknikere både kunne få bruk for og samtidig kunne stole på i vårt daglige arbeid. Men den gang ei, som så ofte før ble vi oversett og neg-

lisjert og avblåst med at vi hadde for høyt ambisjonsnivå! NFO tilbød driftsledelsen et forslag som vi kunne garantere ville gi, både bedriften og OSS et system som både ville være fleksibelt, desentralisert og fremfor alt et datasystem som ville være ajour med tingenes tilstand.

Vårt forslag tok utgangspunkt i "Line" modellen der alt arbeid ved TS-E ville bli innlest så snart som mulig etter at arbeidet var ferdig stillet.

Nå skal vi ikke lese inn mellom klokken syv om kvelden og syv om morgenen. Det blir dagskiftet som primært skal belastes med innlesning. Jobben med innlesning utgjør ca. 7 timers arbeid for en man ved en dataterminal.

Resultet ble altså en løsning som NFO ikke ville ha, idet kravet om oppdatering av RELS skal skje senest innen 6 timer etter flyavgang. Dette er et krav driftsledelsen har pålagt oss, dessuten har man sidestillet flyarbeid på dagtid og innlesning i RELS for å dekke kravet fra MCC.

Jeg er demoralisert og lite motivert for denne løsningen idet dette medfører en arbeidsbelastning som vi ikke på noen som helst måte vil kunne ha glede av. Til overmål er den dataterminalen som skal brukes til innlesning plassert på formannskontoret uten at foreningene har fått være med på å påvirke plasseringen av denne.

Det er min klare overbevisning at vi bør arbeide for å sanere RELS datasystem og få tilbake LOGGER som inneholder alle anmerkningene. Så, flyteknikere WORLD WIDE, bruk loggen og saner RELS, vi har ikke bruk for dette systemet!

Det er klart at fjerner vi RELS, har vi spart SAS for ca. 6 mill. SKR. i driftsutgifter i året. Vi bør kreve en del av kaka dersom vi får avvirket RELS!

Morten

RIKSLØNNSNEMD- LOKALE FORHANDLINGER - MÅNEDSLØNNSAVTALE SAMT SAMARBEIDS- FORMER NFO/SAS.

Vi er alle klar over at, som følge av dommen i rikslønnsnemda, ble vi istand til å forhandle lokalt ut over det LO - NAF oppgjøret gav. Resultatet ble som dere alle vet en økonomisk del, samt en del tilleggsprotokoller samt at man gikk igang og forhandlet seg frem til en månedslønnsavtale.

Oppfølgingen av disse avtaler har vist seg svært lite positive sett fra NFO's side.

Den økonomiske delen med alle etterbetalinger etc., har vi etter mye om og men fått. Dog vil jeg minne om at det tross alt er bedriften som har vanskeliggjort oppgjøret vårt, og på tross av at De er blitt satt på plass, gjør de svært lite for å etterleve de protokoller og avtaler som er inngått.

Som følge av en inngått avtale om månedslønn, var det NFO's oppfatning at denne skulle innføres i. april dog senest før ferieåret startet. Senere og uten nødvendigvis informasjon påberoper bedriften seg at eventuell månedslønn for NFO's vedkommende må utstå til funksjonærene er implimentert i PERS/PINS.

At vår gruppe må vente på at PERS/PINS er utviklet virker svært søkt på oss. Under alle omstendigheter var dette ikke en faktor som ble bekjentgjort under forhandlingene mellom jul og nyttår.

Når bedriften ikke fant det mulig å innføre dette før ferieåret starter, sa vi opp avtalen til utløp samtidig som tariffavtalen.

Dette fordi vi ser innføringen av månedslønn som en del av det lokale oppgjøret for å nå en akseptabel økonomisk ramme for dette. Det er klart at vi skal ha kompensasjon tilsvarende det tap vi kan kalkulere med som følge av en utsettelse fra I.4.82. Vi må heller ikke glemme at det nye såkalte personaladministrative systemet PERS/PINS er forutsetningen for at vi skal få månedslønn. På det nuværende tidspunkt har NFO i brev av 30. jan d.å. reservert organisasjonens medlemmer fra å bli konvertert fra

OPFU til PERS/PINS med mindre vi får komme med i diskusjonene omkring dette. Det ligger svært mange prinsipielle saker til grunn for dette. Jeg skal peke på et par stykker:

- vi vet at den fysiske beliggenhet for dataregistret ligger i CPH, og at det kan tas frem alle oplysninger i registret der.

- siden vi ikke er informert på noe tidspunkt av bedriften hva dette systemet egentlig inneholder og hvilke rutiner dette vil avstedkomme, har vi bedt om at siden dette skal gjøres gjeldene for NFO som første gruppe blandt timelønnede, at NFO må få være med under utviklingen av dette system og få mulighet til å påvirke dette i samsvar med gjeldene lover.

- det er også et annet spørsmål som melder seg: "Er det søkt om konsesjon for dette systemet"?

Det er klart at vi også vil komme skjeft ut senere ved en eventuell utvikling av et TIME-REG system i tilknytning til PERS/PINS dersom vi ikke får være med nå.

Jeg er av den oppfatning at implimentasjon i et system uten at vi får være med ikke kan godtas. Dermed kan jeg ikke se at vi kan inngå noen ny månedslønnsavtale før eventuelt dette er klarert.

Som følge av oppsigelsen av månedslønnsavtalen, innkalte bedriften til et møte med NFO den 25. feb. d.å. der agendaen var nettopp månedslønnsavtalen samt diett og tilleggsprotokoller.

Nå vil jeg ikke referere de konkrete sakene som var grunnlag for møtet idet ingen beslutninger ble tatt. Generelt kan det sies at man tok opp agendaen og ble enig om en fremdriftsplan.

Men det som har vært interessant, sett i relasjon til tidligere kontakter mellom NFO og SAS, var TC's og Klette's medvirkning her. De var svært opptatt av å skape et godt tillitsforhold mellom oss, slik at vi i fremtiden kan unngå oppgradering i saker av uvesentlig karakter, hvilket har vært NFO's mål hele tiden. Det gjenspeilet seg i saksgjennomgangen en utstrakt vilje fra disses side for å rydde opp i det uføret bedriften selv har skapt tidligere.

Vi er av den oppfatning at vi bør virkelig gi De muligheten til å oppfylle den "viljen" som ble lagt for dagen. Vi vil medvirke til dette så langt vi har mulighet innenfor de rammer organisasjonen har. I første omgang har De frist til 8.mars for å gi oss den første forsmak på det proklamerte gode tillitsforhold. Som sagt, det gjenstår å se.....

M.Arnese



BRUK AV RADIO VED OSLTSE/TSS.

Etter at de bærbare radiosettene ble anskaffet ved avdelingen ser dette ut til å være en positiv ting, særlig på Tarmac. Det ser dessverre ut til at noen teknikere ikke har registrert den fordel og besparelse det ligger i alltid å ha den med på Trafikk, og man hører derfor disse til stadighet etterlyst fra senior eller hangar. Oppfordringen må derfor være: Heng på deg radio før du går ut for å ta check'en.

Etter som også VHF-COM.kurs har legalisert bruk av flyradio, står man der med hele to muligheter til å skrike i eteren. Imidlertid skal en utover det tekniske være kritisk med hva man sier, det kan slå uheldig ut, særlig på dagtid.

Når tema radio berøres har dette en annen side som ikke kan forbigås i stillhet, nemlig bruk av radio for assistanse fra hangar.

Hvis det blir nødvendig med hjelp fra hangar så gjør deg opp en mening om hva som bør og kan gjøres i den aktuelle situasjon før du griper til luren, og gi din vurdering videre til formann/stasjonsingeniør samtidig med anrop hangar. Som flytekniker er du både godkjent og kvalifisert til dette utspill hvis du selv ønsker det. Den ekstra tid dette tankekors vil ta, eventuelt å slå opp i AFM/AOM, Minimum Requirement List er meget sjelden et bidrag til ytterligere forsinkelse!! Det er selvfølgelig fra tid til annen tilfelle da man ikke har noe å foreslå på stående fot, og da kan du være trygg på at det hagler med andre mer eller mindre smarte velmente råd. Dette er et poeng, en seriøs flytekniker rådfører seg alltid med en kollega/inspektør hvis han er i tvil.

Som et apropos til hva man sier over radio, særlig VHF 131.6, må vi også innom feilsøking via denne innretningen. Det er klart at dette er en sak som er spesiell ved at det høres i samtlige fly som lytter på frekvensen, og at det erfaringsmessig kan være lett å snakke forbi hverandre. Etter min mening er det kun nødvendig med feilsøking via radio med fly i lufta og fly som Taxier ut fra ramp. Mellom Maintenance personell må denne form for radiokommunikasjon inskrenkes til et minimum. Før eller senere kommer man i skade for å kringkaste sine manglende kunnskaper, og mulighetene for dette øker i takt med antall feilutbedringer foreslått over radio!!

ARBÆIDSFORHOLDENE VED TS-S.

For noen år siden fikk vi noe som heter "Arbeidsmiljøloven", denne var ment å være en rettleiding når det gjelder miljø og forhold på en arbeidsplass. TS-S er i høyeste grad en arbeidsplass, men det er ikke mye loven har klart å utrette der!

La oss ta en tur inn på TS-S, det første som møter oss er en dør som vel er ok, men mellom karmen og veggen er det jo åpent. Hva skal man da med en dør? Vel, inne i gangen har vi så en del knagger hvor vi kan henge våre head-set, luer o.l. Det finnes også en garderobehylle i gangen, men fordi gangen er så smal er det nesten umulig for to mann å kle på seg eller av seg samtidig. Skulle en tredje så kanskje benytte håndvasken må de to andre enten gå ut eller inn på kontoret for å kunne kle seg om.

Kontoret ja, kan vi kalle det det, stort som et middels sovrom. Her skal fra 7 til 10 personer oppholde seg helt eller delvis 18 timer i døgnet.

Ved TS-S har vi en "Senior-tekniker" som skal "runne" trafikken. Han sitter med sin dataskjerm com-radio til fuelselskapene, com-radio til teknikerne ute på Tarmac, com-radio til flyene, telefon og høytafon. Det er i det hele tatt en god del å holde orden på utenom det å få folk til de forskjellige flyene. Alt dette skal "Senior-teknikeren" klare av med folk på "ryggen" hele tiden. Han skal til en hver tid ha oversikt over trafikken, hvem som er hvor, hvor mye fuel og når. På samme tid sitter det kanskje tre- fire mann med sin matpakke og kaffe kopp og prater og fleiper bare en meter bak ryggen til vår "Senior".

Jeg mener at forholdene ved TS-S er uholdbare, ja nesten uforsvarlige, plassen MÅ utvides. Slik situasjonen er i dag, stilles det helt spesielle krav til den som fungerer som "Senior".

Alle som har fungert en dag eller mer som avløser for "Senior" kan bekrefte min påstand.

Vi går nå sommer og sommerruter i møte, noe som medfører økt belastning for de som har sin arbeidsplass ved OS LTS-S. Det er derfor på høy tid at noe blir gjort.

terje

HVA ER DIN MENING OM DETTE ?

Følgende er sakset fra CA-bladet "Sensus":

VINTERENS SLINGER DC-9

Vi gjør opmærksom på, at

503 435
504
636 har 10 timers hvile
i GOT. D.V.S. at hvis I bliver forsinket
til GOT, skal I forsinke afgangens på 435
med samme tid som forsinkelsen. Det samme
gælder

dx307 dx350
dx308
249
250
dx359 som har 10 timers
hvile i BLL.

DX367 234
dx368 430
253 435 har 10 t. 05 min.
D.V.S. at hvis I er forsinket mere end
5 min. på 253, skal I forsinke afgangens
på 234 med forsinkelsen minus 5 minutter.

Bente Carlsen CAU

Vi tar gjerne imot synspunkter på denne hendige artikkel.

SAS - NFO - SAMARBEIDSPROBLEMER ?

Det er et uomtvistelig faktum at NFO sees på som pukk i maskineriet til ledelsen. Det påstås at vi i den minste sak kjører opp det tyngste artilleriet for å sparke ballen så langt inn på motpartens banehalvdel slik at de aldri greier å komme over midtlinja igjen. Dette kan tolkes i mange retninger, for, som vi alle har følt siden tidenes morgen, har ledelsen noen gang gitt NFO og medlemmene grunn til å slappe av ? Det er NFO's absolutte force at det stilles krav til de arbeidsplasser som våre medlemmer besitter. På forespørsel om NFO er den eneste forening som virkelig engasjerer seg i spørsmål av allmen karakter, ble det svart at det er virkeligheten. Andre foreninger driver ikke offensiv fagforeningsarbeid i særlig grad uten om lønsspørsmål.

Hva kan det så skyldes at NFO bedriver dette ? Er det bare "djevleskap" som pønskes ut i "sjette etasje" ? Det må være klinkende klart at med den medlemsmassen NFO organiserer er det svært mange medlemmer om ikke de fleste med inngående og dyptsittende kunnskaper om bedriften og dens organisasjon. Populært sagt "de kjenner lusa på gangen". Det er også en kjennsgjerning at det er fra medlemmene våre synspunkter og krav eksponeres gjennom forhandlingsutvalget.

Det er nærliggende å spørre om NFO's medlemmer har noen grunn til å være særlig tillit til det arbeid som nedlegges av bedriftens representanter i konkrete saker som:

- Verkstedkontroll
- L-Check
- Sertifikatbestemmelser
- Utdannelse
- Tungt kjøretøy
- RELS-innlesning
- Tariff -8I
- Lokalforhandlinger -8I
- Forhandlingsrett for våre inspektører.

Ja, er det nødvendig med fler saker?

Den sutringen som bedriften her har tatt til ordet for, velger jeg å tolke dithen at bedriften ønsker og tre alle beslutninger ned over hodene våre. Hvorfor dette ? Hvordan kan det være at våre medlemmers offensive tankegang og virksomhet ses på som en negativ effektii syfte på å skape en bedre og mer effektiv arbeidsplass ? Det ligger muligens på det menneskelige plan at man nødvendig aksepterer at underordnede har rett.

Jeg må få lov til å konkludere med at NFO jobber bra. Denne saken gir oss det nødvendige bakgrunnsmateriale for å kunne fastslå at vi trengs! Derfor håper jeg virkelig at medlemmene stiller krav til både seg selv og sin arbeidsplass i fremtiden, og lar dette eksponeres gjennom forhandlingsutvalget slik som tidligere. Så kollegaer stå på.....

Morten A.

DETTE HAR VI VENTET PÅ LENGE!

VI ER AKTERUTSEILT, VI KLARER IKKE Lenger Å DEKKE LEDIGE STASJONER. P.G.A. DÅRLIG SERTIFIKAT DEKKNING, SVERIGE OG DANMARK MÅ FÅ VÅRE STASJONER!

SEND KOPI AV DINE SØKNADER TIL

N.F.O.

Stadig dukker det opp problemer ang. stasjoneringer. Det er ikke mulig for NFO å behandle klager når vi ikke vet hvem som har søkt de forskjellige stasjoner. Send derfor kopi av DIN søknad til NFO!

HVOR FINNER VARE AVDELINGSLEDERE OG ANDRE "FREMSTAENDE" PERSONER ALLE SINE "FLOTTE" ORD ?

Her har dere hemmeligheten, sett dere ned å skriv et brev til en til en sjef, han vil sikkert ikke ha noen vanskeligheter med å lese det dersom denne tabellen blir brukt.

VERBALKOMPILATOR FOR AVDELINGSLEDERE OG BYRÅKRATER.

Gruppe I	Gruppe II	Gruppe III	Gruppe IV
1 Med utgangspunkt i	1 intergrert	1 målsetting	1 modifieres
2 Med hensyn til	2 optimal	2 mobilitet	2 differensieres
3 Angående	3 struktuell	3 informasjon	3 generaliseres
4 Hva angår	4 implisitt	4 effekt	4 komprimeres
5 På bakgrunn	5 seriøs	5 trend	5 evalueres
6 I betrakning av	6 konstruktiv	6 respons	6 polariseres

Gruppe V	Gruppe VI	Gruppe VII
1 tilbudet	1 innenfor rammen av	1 det politiske liv
2 rutinene	2 vedrørende	2 utviklingen
3 tendensen	3 i forbindelse med	3 samfunnet
4 hypotesen	4 med henblikk på	4 næringslivet
5 strukturen	5 i relasjon til	5 byråkratiet
6 indikasjonene	6 når det gjelder	6 maktforholdene

Denne verbalkompilatoren er ment som et hjelpemiddel for personell som synes at språket deres ikke er flott nok, men som gjerne vil skrive vitenskapelig og moderne.

Bruksanvisningen er slik: Slå terning syv ganger og skriv ned det tallet terningen viser hver gang. Du får da en tall-kombinasjon som du benytter for å danne en utmerket setning, f.eks 3-2-1-5-6-5-6. Du går da inn i tabellen under Gruppe I og finner ordet "Angående". Slik fortsetter du gjennom tall kombinasjonen og får setningen : Angående optimal målsetting evalueres indikasjonene i relasjon til maktforholdene. Du kan på denne måten danne velklingende fraser som gir språket ditt tyngde.

HOTELLFERIE TIL FJELLS FOR NFO-MEDLEMMER.

Som mange av dere har sett har NFO fått kontakt med Glomsrud Apartements Hotell, og de har sagt seg villig til å gi alle medlemmer av NFO 10% rabatt på alle opphold, også der hvor prisene allerede er redusert. Som eksempel kan nevnes opphold fra søndag til fredag i 4 sengers leilighet til kr.550.- De av dere som ikke har fått rabatt-kort, og ønsker dette kan ta kontakt med Terje Tveten TS-E, SAS telef. 596888.

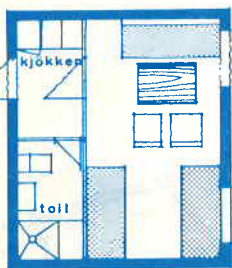
UKE- PRIS PR. LEILIGHET

PERIODE	1981			1982					Weekend frd.-søn.	
	Sommer	Høst	Julen	Vinter		Påske	Vår	Pris pr. pers. inkl. 1/1 pensj.		
	5/7 23/8	23/8 20/12	20/12 27/12	27/12 3/1	3/1 7/2	7/2 4/4	4/4 12/4	12/4 5/7		Lavs. Høys.
LEILIGHET A - 22 m ² 3 pers.	1500	1200	STENGT	1600	1200	1600	3200	1300		
->- B - 38 m ² 5 »	2000	1500	STENGT	2200	1500	2400	4100	1600	2 seng	595 675
->- C - 45 m ² 7 »	2400	1800	STENGT	2600	1800	2800	5300	1900	4 seng	510 575
->- SUITE 40 m ² 5 »	2400	1800		2600	1800	2800	5300	1900	6 seng	450 525

Barn 15 år ½ pris
Barn 4 år fritt

VELKOMMEN TIL GLOMSRUD

TYPE A



LEILIGHETS-
AVDELING

Glomsrud er et nytt og moderne apartments hotell på Golsfjellet, ett av Norges mest populære feriefjell. Stedet ligger i den idylliske setergrenda Auenhauglia, 25 km fra Gol, på Bergensbanen, og med praktfull utsikt over Tisleiafjorden mot Skogshorn, Hemsedalsfjella og Jotunheimen. Terrenget rundt Glomsrud ligger på 900 - 1100 m.o.h., og byr på lett variert turterreng.

Familiens ferieleilighet:

Anlegget har 45 leiligheter, alle med eget kjøkken og bad, i meget høy standard. De enkelte leiligheter varierer med plass, 3-7 personer. De større leilighetene har separat soverom eller sovehems, enkelte også egen balkong. I den komplett utstyrte leiligheten legges ferien opp like fleksibelt som på hytte, og like komfortabelt som på hotell - men rimeligere. Stelt maten selv eller gå ut og spis i vår restaurant eller grillbar.

Hotellavdelingen:

har resepsjon, dagligvareforretning, restaurant, TV-stue, badstue, trimrom, festsal og bar. Dans hver aften.

RESTAURANT

RESEPSJON

BAR

Aktiv ferie for hele familien:

Et nett av preparerte og merkede tur-løyper leder innover fjellet mot Oset, Storefjell og Skogshorn. Barneskitrekk på stedet. Nærmeste skiheis med slalombakke finnes 6 km unna, og de kjente alpinksentra i Gol og Hemsedal nås på ca 25 minn. med bil. Også sommeren byr på rike aktivitetsmuligheter. Den 12 km lange Tisleiafjorden gir adgang til båtsport, bading og ørretfiske.

AKTIVITETER:

SOMMER:

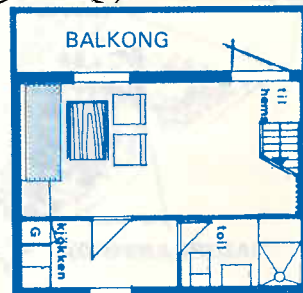
- ★ Windsurfing m/instruksjon
- ★ Ridesenter - Rideskole
- ★ Minitennis - Krokett - Volleyball - Badminton
- ★ Seiljoller - Robåter - Kanoer
- ★ Ørretfiske - Badestrand
- ★ Ukeprogram m/aktiviteter, utflukter, underholdning

WINTER:

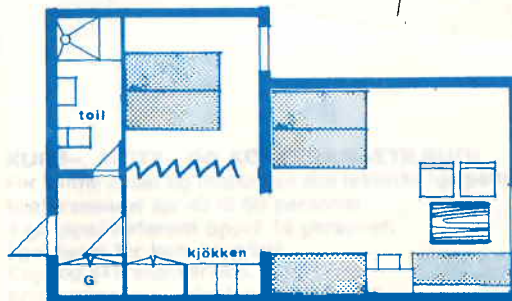
- ★ 80 km preparerte skiløyper
- ★ Skitrekk ved hotellet (gratis)
Alpinksenter: Oset (6 km)
Gol (20 km)
Hemsedal (30 km)
- ★ Skiskole - Skituleie
- ★ Ukeprogram m/aktiviteter, utflukter, underholdning

DAGLIGVARE-
FORRETNING

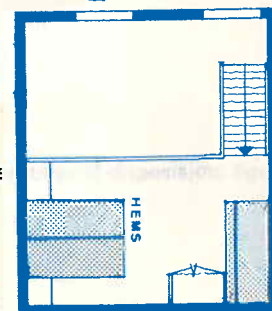
TYPE B



TYPE C

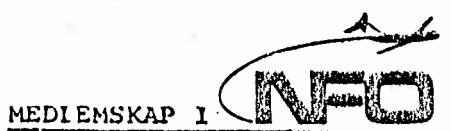


FESTSAL



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: ANSATJ HOS:

.....

Husk stoff til INFO
senest 15 juni!

