



NR

I

85

MEDLEMSBLAD FOR NFO.

ORGANISASJONEN FOR DEN AUTORISERTE FLYTEKNIKER.

INFO's adresse:

INFO,
Norsk Flytekniker Organisasjon,
Postboks 60,
N-1330 OSLO LUFTHAVN.

INFO REDAKSJON 1985.

Ansvarlig redaktør
Rolf Dybwad,
Braathens SAFE,
Værnes.

Redaksjonskomite:

SAS	: O.Haldar
WIDERØE	: T.Tessem
BRAATHEN	: A.Rosenberg
FRED OLSEN	: G.Hoel
STERLING	: B.Nordli

INNHold

3. Sentralstyret
4. Formannen har ordet
5. Redaktørens spalte
7. Tanker om fremtiden
8. Ærlig talt
9. Er det godt nok?
10. Flytrygging
11. Resultatorientert
12. Skifttillegget
13. Jubileum
14. Overtidsarbeid
15. Overenskomstforhandlingene
17. News
18. Idedugnad
19. Tariff-konferanse
20. Orientering NFO avd. SAS
21. Informasjon NFO avd. SAS
22. Likestilling

Annonser.

Fra neste nummer av er det mulig å annonsere i bladet. Tenker ikke på f.eks. medlemmer som har en gammel sykkel de vil bli kvitt, men sånn ordentlig annonse med bilde av tannpastatube og et pent smil. Det er mulig for medlemmer som har interesse for det, å gå ut i markedet. Honorar tror redaksjonen det er mulig å enes om. Det er ikke i skrivende stund mulig å gi eksakte priser, men det sier seg selv at en helside i INFO ikke blir like dyr som en i Aftenposten. Kontakt redaktøren.

SENTRALSTYRET-85.

Formann	Erik Throndsen Einar AAs v.8.	SAS OSLTS-E/2 3000 Drammen	02 596888 03 812010	
Nestformann	Helge Hansen Hyllveien 168	FOF OSLTA-R 3408 Tranby	02 530900 03 851572	L. 59
Sekretær	Morten Arnesen Bjørkealleen 24	SAS OSLTS-E/3 2742 Grua	02 596888 060 25333	
Kasserer	Dag Langeland Juterudåsen 5b.	FOF OSLTA-M 1312 Slepanden	02 530900 02 544288	
INFOsekr.	Rolf Dybwad Ugleveien 23	Braathens SAFE TRD 7500 Stjørdal	07 825950 07 825427	
Styremedl.	Kjell Naas Sande Terrasse	Braathens SAFE SVG 4050 Sola	04 651011 04 652868	
ds.	Jan Langebro Sandemyra I	Braathens SAFE SVG 4050 Sola	04 651011 04 651586	
ds.	Arvid Rosenberg Brynsveien 104	Braathens SAFE OSL 1352 Kolsås	02 524656 02 132985	
ds.	Egil Høstaker Nedre Lineslia 17	FOF 3400 Lier	02 530900 03 840918	
ds.	Bjørn Nordli Beverveien 9	Sterling Airways 2030 Nannestad	GEN06 978586 06 997706	
ds.	Trygve Tessem Rønvikveien 45	Widerøe 8000 Bodø	BOO 081 23070 081 24808	L.211
ds.	Reidar Johansen Myrullveien 59	Widerøe 8016 Mørkved	BOO 081 23070 081 14006	
ds.	Jan Henriksen Skaret 9	SAS BGOOM 5355 Knarrevik	05 236307 05 331612	L.7726
ds.	Egil Førreisdal Sørumlia 72	SAS OSLTS-E/4 3400 Lier	02 596888 03 840972	

FORMANNEN HAR ORDET.

Vårt Representantskapsmøte ble avholdt i OSLTMs kantine 26.jan. 1985.

Det ble små endringer i Sentralstyret og ingen i sekretariatet. Dette skulle gi et godt utgangspunkt for arbeidsårets forhandlinger og administrasjon.

Møtets virkelig nye trekk var at ny INFO-sekretær (redaktør) ble valgt.

Rolf Dybwad Avd. BRAATHEN fast stasjonert TRD.

Samtidig benyttet anledningen til å takke avtroppende sekretær T.Tveten for arbeidsinnsatsen.

At en så erfaren tillitsmann som Dybwad påtok seg dette spesielle verv, nemlig å redigere og presentere vårt "ansikt" utad skulle love det beste. M E N uten stoff kan ingen lage avis.

Pånytt oppfordrer jeg derfor til alle lesere: TA PENNEN FATT OG SEND PRODUKTET TIL TRD.

Når det så nevnes at Egil Førriisdal Avd. SAS fikk NFO-klossen for lang og kvalitetsfylt innsats for foreningen skulle hovedsakene være kommentert.

Erik Throndsen

Redaktørens spalte.

Det er et faretegn når mennesket ikke mener noe. INFO spiller medlemmene. De består av middelmådigheter, udugeligheter, sløvhet-er.

ELLER?

Flyteknikeren. Du. Prakteksemplæret på de få, svært få mennesker i landet som innehar sertifikat som tillater at du tar på deg skylda. Som innehar større eller mindre kunnskaper i etfag-område. Et helt spesielt og snevert område.

Allsidigheten din preger vel yrket i og med at du har periferisk kjennskap til flere områder som f.eks. hydraulikk-pneumatikk- dasstømming- svakstrøm- sterkstrøm- hangarsoping- luftfartslover- reguleringsteknikk- aerodynamikk- platearbeid- meteorologi- brannsløkking- nevnt flere sjøl.

Du er medlem av Norges Røde Kors- Skytterlaget- Norsk Folkehjelp- I.O.G.T.- Unge Høyre- Den lokale velforening- Speiderne- Idrettslaget- Mållaget- Bonde- laget-

MED GNIST
MED MENINGER
MED AKTIVITET

En nyvalgt redaktør i et organ som dette vet vel ikke hva han går til. Men det er ett av målene å få reaksjon fra medlemmene. Da kan en redaktør ut av eget bryst og reaksjoner som forhåpentlig vil komme, prøve seg fram til et medlemsblad vi alle kan ha glede og nytte av.

Dette du leser nå koster penger. Det er din kontingent som brukes til dette.

MAKKVERK??????

V.G. gi beskjed om hva du heller vil ha i bladet.

Kastes kontingenten din ut av vinduet????????????????????

Det er bare å gi beskjed om hva du heller vil at pengene skal brukes til. Redaktøren formidler så gjerne til rette vedkommende.

NFO's aktivitet inklusivt INFO spiller medlemmene. Det er ikke "Dem" i foreninga. Det er oss. Det er vi. Det er DU som er NFO.

Det er du som får for lite penger i hvert eneste lønnsoppgjør. Det er ikke NFO.

Personlig føler redaktøren at han har rimelig god lønn for å feie hangar, avise fly, starte fly, (nå er jo unektelig Braathens fly svært lettstarta) revidere Maint. Manual, smøre understell, kjøre hangarporter osv.
MEN SERTIFIKATTILLEGGET DET ER FOR DÅRLIG.

Ta med INFO hjem. Se TV, Tippekamp Krystle, BarneTV, Dagsrevyen, Rockekonsert, Husker du. Bruk så FEM minutter.

Hvorfor har vi medlemsblad? Hva bruker "Dem" kontingenten til? Skal jeg på nattskift i kveld?

Redaktøren driver oppsøkende virksomhet. (Watergate)
Tipsadresse:
Rolf Dybwad
Teknisk avd.
Braathens SAFE
VÆRNES

07 825950 JOBB
07 825427 PRIV (ikke før I200)

NY REDAKTØR AV INFO.

En kort subjektiv presentasjon av den nye redaktøren kan kanskje si litt om hvorfor dette nr. av INFO kommer nå. Og hvorfor det er slik det er.

TRØNDER. 40 år. Ca. 10 år i SAS, hvorav 8 i Bodø. Nå 9 år i SAFE på Værnes. Medlem av NFO siden utmeldingen fra J&M og reorganiseringen av AFF i den såkalte "Gløver"-perioden. Deltatt som tillitsmann i svært mange av disse år. Lokalpolitikk drives som kommunestyremedlem, valgt på SV-liste. Spiller altsaxofon i Halsen Musikkforening. Øvrige detaljer om redaktøren kan gis ved skriftlig forespørsel.

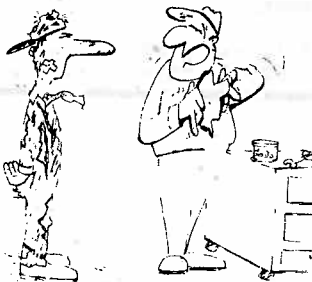
RD



ANDRES MENING ?

Redaktøren har nettopp studert fordelingslisten for INFO. Det er et betydelig antall ikke-medlemmer som får bladet. Men hvis en leser gamle utgaver av INFO, kan en fort se at meningsyttringer fra den kanten glimrer totalt med sitt fravær. Det kan være av samme grunn som medlemmene har. Det kan være at bladet ikke leses. Da er det vel på tide å vurdere fordelingslisten. Det er vel ikke mye hensikt i å sende ut et blad som ikke leses.

Om ikke dette første nr. er så mye forskjellig fra tidligere nr. så har redaksjonen i tankene stoff som kan være av interesse noe ut over den lille menighet vi flyteknikerne er. Tidligere redaktører har utesket sin misnøye med lesernes aktivitet. Det er vel sannsynlig at dette ikke har endret seg særlig. Det er likevel et bitte-lite pust fra en nyinnsatt redaktør, uten særlig erfaring i dette medium.



"EH? It did wha-a-at when you hit the STARTER?"

DEN AUTORISERTE FLYTEKNIKER -
TANKER OM FREMTIDEN

Alle er vel kjent med stempel-flyenes savkheter og behovet for en flytekniker m/verktøykasse under ethvert bakkeopphold.

Idag er dette historie, flyene kommer og går nokså regelmessig uten at man behøver tenke på hvor verktøykassen befinner seg. Men fortsatt tviholder vi på at det skal utføres pre-departure check av autorisert flytekniker før hver eneste avgang !

Hva så med morgendagens flytyper ? Er det utopi å tro at data- og digitalteknikk gjør det mulig å erstatte dagens mangehånde computere med en eller to svarte bokser - med en tykk kabel opp til cockpit ?

I alle fall er det vel realistisk å regne med at fremtidens flymateriell vil bli så driftssikkert og at det bygges inn så mange reservesystemer, at man kan fly hjem til base med nesten hva det skal være av tekniske feilfunksjoner.

Dersom denne utvikling kommer på oss i løpet av de neste 5-10 år, d.v.s. neste generasjons fly - hva gjør vi da ?

Skal det fortsatt være den autoriserte flyteknikers eksklusive rett å fylle fuel, de-ice og se til at hjulene er hele og at ingen har kjørt på maskinen under bakkeoppholdet ? Eller kan dette utføres av annet faglært personell uten off. sertifikat ?

Dette og lignende spørsmål bør allerede nå tas opp til intern diskusjon blandt våre medlemmer - spesielt bør vi som nå holder til på linjestasjonene, være interessert i en slik gjenomgang.

Personlig har jeg ingen tro på at dagens struktur kan beholdes uendret inn i fremtiden, upåvirkelig av alle teknologiske nyvinninger. Vi har alle i frisk erindring den drabelige kamp våre venner i cockpit førte mot utviklingen av "2-man cockpit" - og som de egentlig var nødt til

tape, selv med IFALPA's iherdige støtte.

Selv er jeg nettopp blitt vist om i cockpit på BRAATHEN's nye B-767, og det slo meg umiddelbart, hva skal vi egentlig med alle disse brytere og indikatorer - her var jo mesteparten fjernet. B-767 er dagens fly - hva så med morgendagens flytyper, hvor sofistikert blir disse, og hvor mye maintenance vil de trenge ? Ingen kan vel svare, men det vedlikehold som skal gis, må en regne med vil finne sted på baser og stasjoner med hangarer.

Vi bør derfor snarest se denne utvikling i øynene, og være villige til å gå nye veier inn i en ukjent og usikker fremtid.

Er det f.eks tenkbart at man for å få til en ordnet og kontrollbar nedbygging av flytekniker-korpset på linjenettet, i første omgang aksepterer øket trafikk med dagens flytver uten å øke bemanningen tilsvarende ?

Problemstillingen er for tiden meget aktuell innen SAS, hvor man tenker å erstatte eller legge en del av dagens DC-9 trafikk over på F-27. La det med engang være sagt at F-27 såvisst ikke er uten vedlikeholdsbehov, tvert imot, men likevel, kan vi f.eks akseptere:

- a) å gjøre ground handling og serviceing uten typesert.? eller,
- b) å la pilotene gjøre såkalt PDI ?

Dette under forutsetning av at nåværende bemanning opprettholdes på den enkelte stasjon, og at pilotene ikke krever noen ekstra godtgjørelse for å gjøre dette arbeid som idag utføres av oss.

Jeg håper at mitt lille forsøk på en smule kontroversiell nytenkning ikke får stå uimotsagt - opp av skyttergravene - vi trenger en gjennomgripende diskusjon om alternative løsninger.

Eller gjør vi ikke det ?

S.Hansen

ÆRLIG TALT ÆRLIG TALT ÆRLIG TALT ÆRL ÆRLIG TALT ÆRLIG TALT ÆRLIG TALT ÆRL

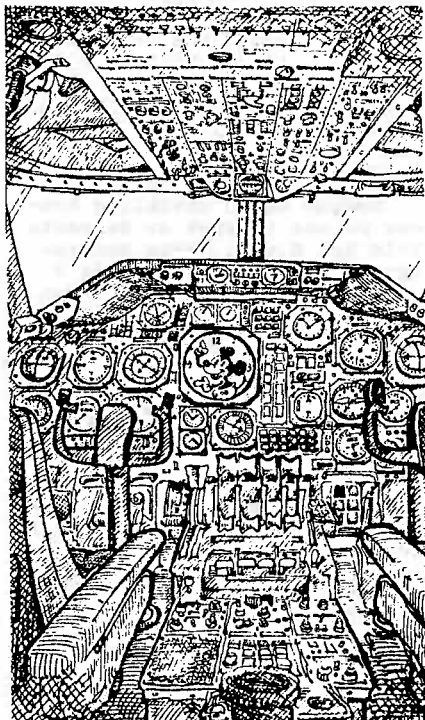
vG 16.feb. 1985.

De som er redde for å fly.
Sitte på fly.
Kurs.
Besøk i tårnet på Fornebu.
Bånd med autentiske flylyder.
Se film av hvor mye et fly tåler
av belastning.
En sjåfør forteller hvordan det
er å sitte bak spaken osv. osv.
De får fly Braathens simulator,
en utrolig teknisk innretning
som selskapets egne flyvere bru-
ker til trening.
Det hjelper for de redde.

Tja.....
Det var det med de "brush-up"
kursa da. Er det mange år siden
de ble etterlyst?
Hvordan prioriteres egentlig bruk
av simulatoren?

At sjåførene benytter simulatoren
i stor utstrekning tar jeg som
en selvfølge. Og det er viktig at
mennesker blir kvitt redselen for
å fly. (vi lever av dem) Et halvt
år og to år etter kursavslutning
blir alle innkallt på nytt.
KALLES DET "BRUSH-UP"?

Rett på sak:
DET ER EN SKAM.
Flyteknikeren i Braathen, særlig
han på utestasjonen har behov for
"brush-up". Simulatoren er et ut-
merket hjelpemiddel i den sammen-
heng. Det står faktisk i tariff-
avtalen også. Ikke akurat ordet
simulator, men.....



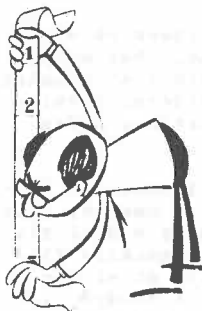
RD

ER DET GODT NOK?

Det engelske fag- tidskriftet Flight International har i sitt nummer 26. januar -85. en artikkel om flysikkerhet i verden innen komersiell flyging. I denne undersøkelsen, som går fra 1973 til 1984, kommer de skandinaviske landene, som her er regnet under ett, meget bra ut. Målt i antall uhell med dødelig utgang pr. 1 million flighter, kommer skandinavia på 2. plass etter Australia, og målt i forhold til den totale trafikk, på 4. plass etter Australia, Frankrike og Japan. Dette er selvfølgelig meget hyggelig å lese, men spørsmålet er; Er det godt nok? Kan det gjøres bedre?

I Australia, USA og England har man innført et system med anonym rapportering til Luftfartsmyndighetene dersom det skjer ting som ikke er som det burde, men som ikke fører til uhell. Systemet er ikke ment for-, og fungerer heller ikke for å ramme enkeltmennesker, men for å rette opp dårlige rutiner eller innføre nye. Dette er etter min mening en god måte for myndighetene å få en bedre innsikt i hva som skjer på "gulvet" i de forskjellige selskapene. Mitt spørsmål blir derfor; Bør eninnføre et slikt "Incident Reporting System" i Norge og eller Skandinavia?

O.H.



ER DET GODT NOK?

Et lokalt SAS spørsmål. Internt har man en egen kvalitetskontroll (TX) som skal overvåke de interne rutiner. Følge med at lokaler, verksteder og underlag er gode nok. Hvordan dette systemet fungerer i andre avdelinger vet jeg ikke, men det synes som om TS har fallt utenom dette systemet, eller er det godt nok som det er?

Bør TX også se på grunnen til at det oppstår unødige forsinkelser og ekstremt lange liggetider på forholdsvis vanlige arbeider, og f.eks. flere dagers feilsøking og feilretting etter overhaling, eller skal TX kunne komme inn når det er skjedd "incidents"?

Skal vi som flyteknikere i det heletatt engasjere oss i slike spørsmål, eller skal vi regne med at de er i "de beste Hender"?

O.H.

Norsk Aero Klubb's syn på flytryggingsarbeidet.

Har med stor interesse lest Norsk Aero Klubb's president Peter L. Nissens foredrag ved NAK's flytryggingsseminar sist høst.

All flytrygging bygger på den filosofi at flyuhell har en presedens i den forstand at årsaken har opptrådt tidligere, enkeltvis eller kombinert med andre årsaker.

Den erfaring som i løpet av flyvings historie er høstet, blir derfor det viktigste middel til å identifisere potensielle flyuhellsårsaker, slik at vi kan treffe tiltak for å hindre lignende flyuhell i framtida.

Selv om flytypene har endret seg har nemlig uhellenes årsak ikke endret seg vesentlig. Fremtidige uhell kommer til å skje av årsaker som vil kunne gjenkjennes. Dette gir oss grunnlag for virkningsfullt forebyggende flytryggingsarbeid gjennom inspeksjon og kontroll.

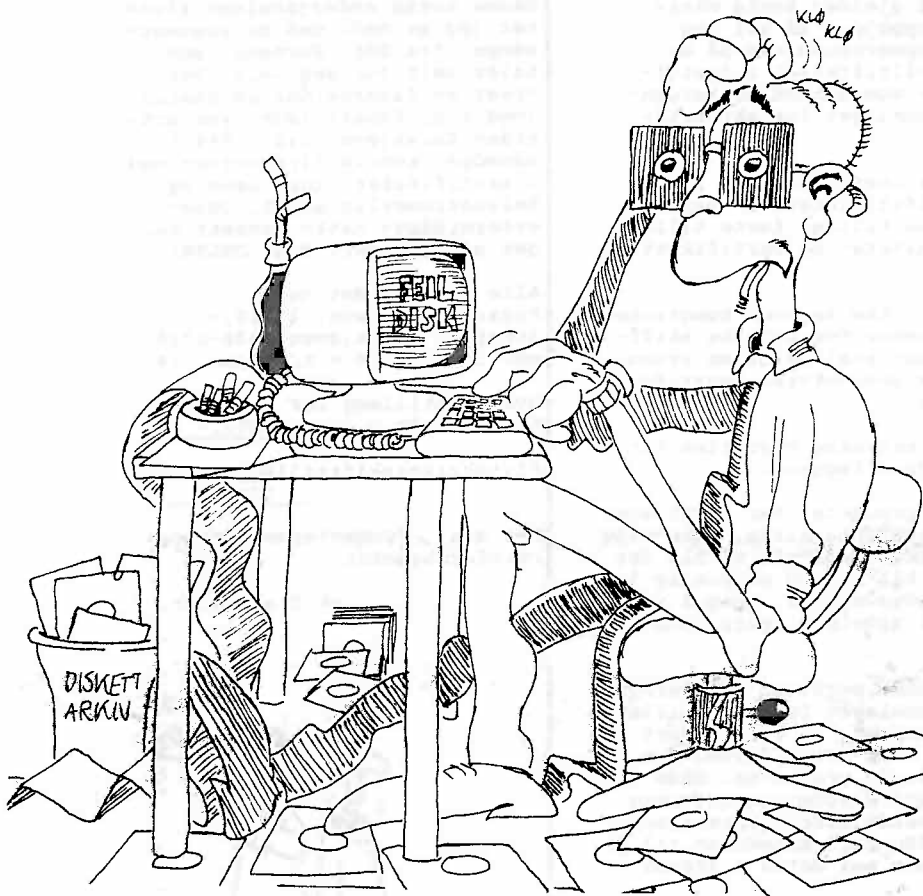
Herr Nissen's foredrag inneholder svært mange momenter til ettertanke. Og for oss i NFO må det være viktig at vi stiller spørsmålet:

Tilflyter det flyteknikeren den viten om uhell/nesten uhell som kunne gjøre hans kunnskaper større? sikrere? bedre?

RD



Resultatorientert?



Som ikke-SAS mann er det fint å høre hvordan storebror gjør saker og ting. Snag på flyet står ikke nødvendigvis i boka. Til det har en jo en stor og fin datamaskin.

Da ser jo boka fin ut da. Så slipper en diskusjon med sjåføren om flyet er bra da. Så kan jo Herr Gjære på Værnes fortelle da at DC-9 er verdens beste fly da, og at det ikke har sprekker da, eller feil eller noenting da. Som står i boka. Da får en resultater da!

SKIFTTILLEGGET.

Når det gjelder årets mini-tariffoppgjør, så vil jeg lede oppmerksomheten på en protokolltilførsel i tariffavtalen som omhandler beregningsgrunnlaget for skifttillegget.

I følge overenskomsten betales skifttillegget av personlig lønn tillagt faste tillegg, ansiennitets- og sertifikattillegg.

Jeg kan ikke se noen tungtveidende grunner for at ikke skifttillegget skal ha samme grunnlag som prosentvise overtids tillegg.

La oss betrakte historien for overtidstilleggene.

I utgangspunktet var grunnlaget for overtidsbetaling, personlig lønn (ikke avsavn), så ble det endret til 80% av personlig lønn pluss avsavn, for i dag å være av full timelønn (pers.lønn+ avsavn).

Hele denne perioden har beregningsgrunnlaget for skifttillegg vært uendret, og er et klart bevis på hvor lite påaktet den skiftgående gruppe er. Både fra arbeidsgiversiden og desverre fra arbeidstagerorganisasjonen som hadde full anledning til å gjøre noe med dette i årenes løp.

Nå har NFO klart å gjøre grov-arbeidet ferdig vedrørende avtaleverket, og jeg finner det helt naturlig at vi nærmer oss problematikken, da vi er en helt typisk skiftarbeidergruppe.

Denne korte redegjørelsen slutter jeg av med, med et regneeksempel fra SAS, Fornebu, som taler helt for seg selv. Det viser en fagarbeider på dagtid (med topp fagarb.lønn) som arbeider forskjøvet tid 5 dager i måneden, kontra flytekniker med 3 sertifikater, topp lønn og helkontinuerlig skift. (dag-ettermiddag- natt- uansett helger og høytider, dvs. OSLTS)

Alle tall rundet ned:
Fagarb. mnd.lønn. 11210,-
arbeider forskjøvet 2330-0720.
mnd.lønn 11210 = timelønn 64,-

Overtidstillegg for eksemplet:
 $64.- \times 7,8t \times 5d = \underline{2500,-}$

Flyteknikerskifttillegg pr. mnd.
 $\underline{2500,-}$

Det skal argumenteres godt om rettferdigheten.

skiftarbeider.



"Harrv... something JUST occurred to me..."

50-ARSJUBILEUM?

En av våre lesere har skrevet og spurt om hvordan 50-årsjubileet er tenkt feiret i NFO. En rask telefon til FORMANNEN gir følgende samtale:

*50-årsjubileum??---i NFO????
Når er det da?????*

FORMANNEN er tydelig i villrede. FORMANNEN er jo en pen ung mann som ved høytidlige anledninger ifører seg rødt slips (f. eks. i NAF). Red. venter overbærende.

Nå har det vært så mye å gjøre her altså!

Fortsatt venting. Vi vet jo fra før at FORMANNEN kan ordlegge seg på de vanskeligste tidspunkt. Dette må ha kommet svært overraskende på FORMANNEN.

Og så har jeg ikke med meg møteplassen heller så jeg er ikke sikker på når dette står på dagsorden.

Har det ikke vært drøftet i Sentralstyret?

Joda, joda det er bare det at nå skal jeg snakke med sekretæren. Altså siden i dag så det hadde vært bedre om vi kunne fortsette etter jeg har snakket med han.

Medlemmene er jo svært interessert i dette da. INFO har faktisk fått skriftlig forespørsel om dette.

Ja, ja men når er dette forb---- jubileet da?

Vi beroliger med at det er først i 1988. Det er kanskje litt tidlig å ta dette opp, men skal det bli en feiring med litt futt, er det bra at Sentralstyret får en påminnelse. INFO vil holde saken varm.

UNDER ET LAVTRYKK?

Husk at bak skyen
skinner sola.....



...DET
MÅ
FEIRES!

GRATULERER!

Festlig fødselsdag! 13

OVERTIDSARBEID OG REISING

Jeg vil gjerne få luftet noen meninger om dette svært aktuelle emnet. De fleste av oss er vel borte i dette før eller siden. Noen klarer å bruke opp overtidskvoten før sommerferien, mens andre ikke har en time. Det får være opp til den enkelte hva han vil gjøre innenfor rimelighetens grenser.

Det som opptar meg mest er lengden av den daglige arbeidstiden. Her må vi være på vakt etter min mening. Arbeidsmiljølovens § 50 sier: "Lengden av den daglige arbeidstid med overtid må ikke overstige 14 timer pr. dag". Denne bestemmelse syndes det mye mot. La oss ta et ikke uvanlig problem som ofte oppstår innen flybransjen, f.eks:

Motorskipt eller annen stor-snag oppstår på en utestasjon. En blir forespurt om å reise, og gjør det. Han har startet dagen kl. 0700 og har ordinær arbeidstid til kl. 1530. En del av reisetiden faller ut-over dette.

SPØRSMÅL I: Er reisetid å betrakte som arbeidstid i dette tilfellet ?

Etter min oppfatning -ja - , § 46 i Arbeidsmiljøloven sier: "Med arbeidstid menes den tid arbeidstageren står til disposisjon for arbeidsgiveren". Når en sitter på et fly på vei til jobb, som her, står en til disposisjon for arbeidsgiveren uansett hvordan en snur og vender på flisa. Når en har ankommet stasjonen, er som regel spørsmålet om hvor lang tid dette tar, det første som møter en. Vo trenger flyet da og da.

SPØRSMÅL II: Hvor lenge skal vi jobbe ?

Etter AML § 50 kan vi jobbe til kl. 2130, da er dagskvoten oppbrukt. Hva gjør en så ?

Jo, vi strekker denne tiden ut-over i de små timer, i verste fall til ut på neste formiddag. Det er her vi må ta oss i akt, for nå er man ikke mere verd t enn en som kjører bil i påvirket tilstand. Vi tror vi klarer det fint, mens vi i virkeligheten er helt nedsløvet. Dette er min påstand. Hvor er da flysikkerheten som alle snakker om så høyt om ? Her bør vi følge lov-ens bokstav om max. timer pr. dag. Selv her er det lov å bruke sunt vett. Et spørsmål jeg ofte stiller meg selv: Hvorfor er de aller fleste så lite opptatt av dette og hvorfor tør man ikke gjøre noe med det ? Er man redd for å bli "svartelistet" ?

AML § 51 snakker om hvilepauser. At en etter 14 timers arbeid, kanskje under vanskelige forhold, trenger ordentlig hvile, må jo enhver forstå, uten at en tar 10 timers regelen helt bokstavelig.

De fleste innvendinger fra kollegaer mot å overholde disse kravene som loven stiller, er at det koster selskapet mye å avvikle trafikken. Påstandene er helt korrekte de, men det kan koste både penger og renommé, dersom en gjør tabber. Forruten å bli godt nyhetsstoff, vil sikkert myndighetene ha en prat med deg. Fra selskapets side ville de nok med rette hevde at de ikke hadde pålagt noen å opptre slik.

DET ER DU SOM ER ARBEIDSLEDER UNDER JOBBEN SOM ER ANSVARLIG FOR AT LOVEN OM ARBEIDSTID OVERHOLDES.

AML § 51 er det ingen som kan påberope seg. Det er ikke fare for hverken liv eller eiendom om arbeidet utsettes de timer en trenger til hvile. Dersom ledelsen mener noe annet, bør de sørge for dobbel bemanning.

Jeg er av den oppfatning at der-
som jeg blir utkallt på min fritid
og har vært oppe i 3/4 av
døgnet, så har jeg også krav på
hvile, uten at lovens 14 timer
er oppfylt. dette med bakgrunn i
at jeg ikke har noen avtale med
selskapet om å være uthvilt på
min fritid (!).

Det kunne være interessant å få
høre andres mening om dette spør-
målet også. Dette er noen ord
fra en som har følt problemet på
nakken flere ganger. Mitt stand-
punkt er klart: Overhold arbeids-
miljølovens bestemmelser og be-
hold jobb og sertifikater.
BRUK SUNT FOLKEVETT.

J.Kr.L

*Denne saken er av NFO's TU-
komite tatt opp med luftfarts-
myndighetene, som i et foreløpig
svar sier at saken ansees å være
av så stor prinsipiell betydning
at man der vil ta saken opp på
skandinavisk basis, og at saken
derfor vil ta noe tid. INFO er
tilbake når svar fra myndig-
hetene foreligger.*

(red.anm)

OVERENSKOMSTFORHANDLINGENE - ET SYSTEM UTEN FREMTID ?

I et foredrag i Polyteknisk For-
ening den 15. januar d.å., tenker
Arbeidsgiverforeningens formann
Pål Kraby høyt om vårt forhand-
lingssystems iboende svakheter.
Kraby's hensikt med dette fore-
draget har nok vært å få igang
en almen debatt om de spørsmål
og forslag til løsning han lan-
serer.
Foredraget må vel også sees på
som et klart partsinnlegg i den-
ne debatten som ofte blusser opp
i forbindelse med tariffoppgjør
og tilhørende kamptrusler.

En oppfølging av Kraby's ønske-
mål vil utvilsomt medføre sotte-
seng og rask avgang ved døden
for NFO og alle lignende organi-
sasjoner rundt om i Norges land.

Hva er det så Kraby vil ?

Jo, i følge foredraget vil han
skape økonomisk vekst, styrket
konkurranssevne og sysselsetting
ved hjelp av begrensninger i
arbeidskraftkostnadene.

Hvordan skal han få dette til på
en bedre måte enn idag - hvor
partene har streik og lock-out
som lovlige kampmidler, og hvor
den sittende regjering er meget
tilbakeholden med bruk av tvungen
lønnsnemnd ?

Jo, for det første bør det bare
være to lag på banen - LO og NAF.
Dernest ønsker han seg Staten
som forbundsfelle ved forhand-
lingsopplegg og subsidiopolitikk.
Videre ønsker han seg et mere
differensiert lønssystem basert
på lønnssevne og uunnværligvis
kvalifikasjoner (?), at partene
får et "reelt ansvar for resul-
tatet av sine forhandlinger", og
at smittevirkning (konkurranse
om arbeidskraft ved hjelp av
lønn etc.) må opphøre !

Videre i sitt foredrag drøfter
Kraby misbruk av lønnsnemnd og
meglingsinstans.

NFO er jo en av de organisasjoner
som har fått erfare arbeidsgiv-
ernes taktisk manipulasjoner ,
både ved lønnsnemnd og ikke minst
ved meglinger.

Det ligger nå engang i sakens
natur at arbeidstakerparten ofte
stiller mange krav om forbedring-
er under hovedoppgjørene - de
fleste av mindre økonomisk og
prinsipiell betydning, og noen
få "tunge" krav.

Hva skjer så ?

Jo, NAF sier blankt nei til alle
krav, uansett hvor bagatellmes-
sig de måtte være - og hvorfor ?
Jo, for de vet utmerket godt at
å komme til meglung uten at noen
problemer er løst, medfører at
meglingsmannen raskt legger de
fleste krav til side, for så å
konsentrere seg om et par-tre
hovedpunkter.

Hvem er det som til sist taper
på dette opplegg ? Jo, selvfølge-
lig den part som fremsetter krav
om endring - arbeidstakerparten.

En slik bevisst taktikk vil jeg kalle for misbruk av meglingsinstitusjonen !

Kraby opptrer som en varm forsvarer for partene's frie forhandlinger, og han ønsker mere differensierte lønssystemer der bedriftenes bæreevne og art gjør dette mulig.

MEN - der er jo alltid et men, der hvor "samfunnet" kan bli skadelidende av lovlige aksjoner fra nøkkelpersonell som f.eks. kraftverksingeniører, flygeledere og flyteknikere m.v. - der gjør Kraby seg til talsmann for "visse begrensninger" i aksjonsretten !

Slike begrensninger kan f.eks. oppnås ved bl.a :

- ikke avgitte stemmer ved uravstemning telles som JA-stemmer
- minimumskrav til deltakelse ved uravstemning
- gå bort fra prinsippet om simpelt flertall ved forkastelse av forslag
- endring av Arbeidstvistlovens bestemmelser, slik at det innføres begrensninger i mindre fagforeningers forhandlingsrett og rett til å anvende kampmidler (!).

De rettigheter og plikter som i dag regulerer avtaleverkene her i landet, er alle basert på sunne og demokratiske prinsipper - utprøvet gjennom generasjoner.

Alle er kjent med at hovedoppgjøret mellom LO og NAF alltid er retningsgivende for det øvrige Norge, begge parter har kampmidler i form av streike- og lock-out rett.

Arbeidsgiverne vil- eller tør ikke bruke sin styrke overfor LO for å oppnå den ønskede tilbakeholdenhet i lønnsutviklingen. I stedet henfaller man til gamle metoder - når man kommer til kort eller det ønskede resultat uteblir, ønsker man seg begrensninger hos motparten, mens den "hellige" styringsretten" holdes godt gjemt og beskyttet mot et hvert angrep (!).

Dersom disse tiltakene skal danne grunnlaget for den omlegging som iflg. Kraby er nødvendig for å oppnå en styrkning av bedriftene - må det være smått beventd innen bedriftslivet i Norge.

Hvordan skal Kraby f.eks oppnå mere differensierte lønninger for å sin tur skaffe bedriften attraktive og velkvalifiserte nøkkelpersonell, der hvor bedriftens egenart nødvendiggjør dette - når han på neste side vil fjerne forhandlingsretten og kampmidlene hos samme gruppe, f.eks flyteknikerne i NFO ? Kraby's utspill må her være tuftet på rene ønskedrømmer - eller har han tatt mål av seg til å spille snill julenisse hver 1.april ? Eller er det en aprilspøk ?

Og en ting til Kraby - vær så snill og spar oss, i hvertfall i fagforeningssammenheng, henvisninger til USA som et demokratiets høyborg.

Jeg er enig med foredragsholderen i at vårt forhandlingssystem har visse svakheter - men det må gå an å få til betydelige forbedringer uten å berøve alle utenfor de etablerte hovedorganisasjoner, alle demokratiske rettigheter ?

Det kan f.eks hentes meget realisme og forhandlingsvilje fra begge parter ved å stille meglingsinstitusjonen friere til å unnlate å nedlegge forbud mot arbeidsstans, innføre kortere meglingsfrister o.l. - altså et strammere "gi-og-ta" forhandlingsopplegg.

Skal vi prøve dette ved neste korsvei i 1986, Pål Kraby ?

Direktør Kraby's foredrag forefinnes hos undertegnede - og kan fås til gjennomlesning for de interesserte.

En debatt om overnvte i INFO's spalter hadde frisket opp.

S.Hansen

NEWS!

(NTB)

Fire mindre flyselskaper skal sammen danne et nytt selskap som vil ta opp konkurransen med de "tre store" om rute-konsesjoner her i landet, melder Sunnmørsposten.

Disponent Per Erik Dalen opplyser at søknad om konsesjon på en rekke flyruter allerede er innsendt.

De fire flyselskapene er Mørefly A/S i Ålesund, Trønderfly i Trondheim, Coast Aero Center på Karmøy og Norsk Flytjeneste i Sandefjord.

Navnet på det nye selskapet blir Commuer Service.

De fire selskaper skal eie 25% hver av aksjene.

Håper det blir nye flytekniker-jobber og nye medlemmer. (red anm.)



BRAATHENS SAFE

IDEDUGNAD I BRAATHENS SAFE.

1. Er tillitsforholdet mellom fagforeninger/ansatte og selskapets ledelse godt nok?
2. Hvordan kan vi oppnå bedre motivasjon?
3. Problemer som det store antall fagforeninger i BU representerer.
4. Lønnsrelasjoner mellom forskjellige grupperinger innad i selskapet.

Dette var tema på et todagers møte i Stavanger med deltagelse av selskapets toppledelse og alle fagforeningene. NFO var representert ved K.Naas og R.Dybwad.

I tillegg til overnevnte ble det gitt informasjon om BU's målsetting og økonomiske situasjon. - Dette siste var tilsvarende en informasjon som var gitt rundt om i landet tidligere.

Diskusjonen vedrørende de opplistede punktene var ikke lagt med henblikk på enkeltstående problemer eller personer, men vi kan nevne at fra NFO's side ble ledere i mellomsjiktet kritisert for å være en "propp" i flasken og ofte ha som mål å ha "ryggen fri".

Rykteflommen i selskapet, ofte da negative rykter, ble et langvarig tema. Alle var enige om at dette ikke var noe spesielt for BU, men at følelsen likevel var at dette var verre enn det burde være. Dette er i seg selv et sykdomstegn, ble det hevdet.

Bjørn G. Braathen sa blant annet i sin innledning at alle måtte være innstilt på å presse hverandre. På den måten kan det komme fram ting som ellers ville være usagt.

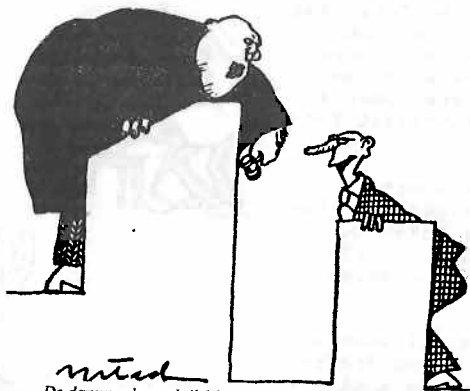
Forholdet til pressen ble diskutert. NFO har vel erfart at det som kommer fram i avisene ikke alltid er den hele og fulle sannhet, men snarere tvert i mot. Kan nevne at Dagbladet hadde laget en artikkel om Braathens SAFE. Dette i forbindelse med dollarkurs og firmaets eventuelle problemer i den forbindelse. Artikkelen ble laget uten kontakt med ledelsen. Lest opp for Adm. dir. hvorpå han bemerket at det som sto i artikkelen var direkte feil. Som svar fikk han da fra journalisten: Artikkelen blir ikke endret. Den trykkes som opplest". En kan kanskje forstå en noe anstrengt holdning til Dagbladet.

Bortsett fra misnøye med lønnsnivået i selskapet, var det stort sett "snille" tillitsmenn som var tilstede. Selv om det "på gangen" ble hevdet at en hadde vært med på tilsvarende diskusjoner før, uten å ha sett resultater, er det å bemerke at notatblokken ble flittig benyttet på "begge sider" av bordet.

Informasjonsproblemet ble diskutert. Hvor mye, til hvem, når, fra hvem, osv. Når informasjonen den som skal ha den?

For ikke å kjede leseren: Informasjon fra møtet kan du få muntlig fra Kjell Naas.

Änglar, finns dom?



med
— De dömmes herved til å betale banken tilbake de
25 000 kronene De hevet på tre falske sjekker. hertil
påløper kr. 9,- i sjekkgebyr!

I min Hovedavtale par. 20 står
det en protokolltilførsel ang.
disponering av sjekkonti og
fornuftig bruk av sjekk.
PORTSATT GEBIREFRI står det.

RJ

TARIFF-KONFERANSE NFO.

6. mars hadde sentralstyret og tariffkomiteen konferanse ang. vårens mini-tariffoppgjør. Det ble først kjørt et fire timers kurs med forelesning i beregningsmetodikk. Dette tema er for deltagerne ikke noe nytt, men for en stakkars flytekniker er det likevel godt å få repetert overhengsproblematikk, årslønnsvekst, realinntekt, brutto nasjonalprodukt osv.

Tariff-komiteen hadde lagt ned mye arbeid i forberedelsene til konferansen. Det var gjort berøgninger om lønnsutvikling og overheng etc.

Sentralstyret hadde en forholdsvis enkel oppgave å ta stilling til strategi for vårens oppgjør. Vil ikke her komme med noe konkret om hvordan vi tenker oss "slaget", men vil likevel nevne at sentralstyret går inn for at en starter drøftelser om beregningsgrunnlaget for skifttillegg. Det er med bakgrunn i protokolltilførsel fra siste tariffoppgjør som sier: Partene er enige om i løpet av avtaleperioden å utrede beregningsgrunnlaget for skiftgodtgjørelsen.

Nå er jo halve avtaleperioden gått, og for at hverken vi eller vår ærede motpart i saken skal la dette ligge på is, tar vi altså dette opp i forbindelse med mini-tariffen.

I tillegg til dette vil sentralstyret prøve å få i gang drøftinger med flyselskapene angående konsekvensene av nye medisinske krav til flyteknikere. Det er like før disse kravene kommer ut på høringsrunde, slik at redaksjonen har ikke full oversikt over hva konkrete endringer som foreligger, men at forslaget fra Luftfartsverket inneholder skjerpede krav er ganske sikkert. I og med at de skal ut på høringsrunde, vet en selysagt heller ikke resultatet av den endelige behandlingen.

Det som er sikkert er at dersom de medisinske krav skjerpes, vil dette få betydning for en del av våre medlemmer. Det kan tenkes at en "stryker" hos legen og følgelig ikke får fornyet sitt sertifikat. Det ble registrert en positiv holdning til skjerpede krav, men sentralstyret avventer høringsrunden før saken tas opp i sin fulle bredde. Det er likevel riktig tid å starte drøftinger om konsekvensene. Reglene er så vidt vites tenkt å komme i bruk allerede til høsten. Vi tror dette er litt knapp tidsramme, men er det slik, må NFO ha en del ting klart. Hva skjer med medlemmer som ikke får fornyet sine sertifikater på grunn av skjerpede medisinske krav?

INFO kommer tilbake til saken når vi får den til høring.

RD.



Flyteknikeravtale om C.O.D. - kort orientering.

I SAS er det kjøpt inn 4 stk F-27 som skal bedrive commuter-trafikk, og det er dannet et eget "Department" som skal ta seg av og være ansvarlig for driften av denne trafikk.

Det er inngått avtaler med pilot- og kabinorganisasjonene som regulerer driften i COD - mens de med flyteknikerorganisasjonene opptatte forhandlinger ikke er sluttført ennå. Ja, det er vel mer korrekt å si at disse forhandlinger er utsatt på ubestemt tid.

I denne forbindelse vil NFO avd. SAS gjerne få orientere om foreningens synspunkter - og hvilke konsekvenser denne saken kan ha for våre medlemmer på linjenettet.

I prinsippet er forutsetningen for hele ideen med COD at SAS skal kunne konkurrere på like vilkår med øvrige operatører på markedet, og ettersom SAS jo drives på konsernbasis med store og tunge kostnader, resulterer dette bl.a. i at for å komme ned på samme utgiftsnivå som Busy Bee, vil man bruke flyteknikerne som salderingspost.

Med andre ord vil SAS innføre prinsippet om pilot-sjekk foran flyging, noe som hittil har blitt utført av autorisert flytekniker. NFO har i løpet av de 12-15 siste år stått mot stadige "angrep" fra selskapet om å innføre uautorisert sjekk på fly - og våre medlemmer har gjennom utallige årsmøtevedtak og resolusjoner motsatt seg en slik utvikling.

Foreningen har også kontaktet andre arbeidstakerorganisasjoner i sakens anledning, f.eks. Pilot-foreningene, og vi har hatt den oppfatning at man der prinsipielt tok avstand fra sjekk utført av fartøysjef. I midlertid må selskapets utspill nå om innføring av dette opplegg basere seg på en forståelse hos de angjeldende piloter - noe vi i så fall bare kan beklage!

Selskapets planer om å fase ut DC-9 flights på visse stasjoner innenriks i Norge og erstatte disse med F-27 med tilhørende pilotsjekk - innebærer i sin konsekvens at våre arbeidsplasser blir overflødig og følgelig nedlagt.

Vi går ut fra at våre kollegaer i cockpit ikke har til hensikt å skape flere arbeidsplasser (utvidelser av antall COD-fly) på bekostning av våre medlemmers arbeidsplasser?

NFO har på denne bakgrunn gått inn for et avtalopplegg som sikrer flyteknikerne på de stasjoner som idag bemannes - og hvor der skal forhandles når selskapet åpner regulær trafikk på stasjoner som idag ikke er bemannet med flyteknikere fra SAS.

Dette opplegg har vi ikke fått gjennomslag for ennå - dessuten er de videre forhandlinger stilt i bero på grunn av holdningen til svensk Transport - som ikke er interessert i å inngå noe som helst kompromiss med SAS i denne saken, da de i sin kollektivavtale visstnok har bestemmelse som regulerer dette med sjekk av flytekniker før hver avgang.

Slik står saken nå - og vi ber om forståelse for at vi ikke kan ofre våre arbeidsplasser for å sikre en utvidelse av COD og dermed en utøking av arbeidsplasser i cockpit og kabin på disse fly.

Når saken kommer på dagsorden igjen vil vi orientere om hva som måtte bli den endelige løsning på disse for oss alvorlige spørsmål.

NFO avd. SAS

Oslo, den 15. februar 1985

INFO FRA STYRET I AVD. SAS.

Som en ytterligere informasjon i tillegg til nettopp utsendte COD info, skal vi her gi et resymé over vinterens arbeidsoppgaver.

Problemet med kursdiett i STO er nok velkjent. Noe hull på denne byllen har vi nok enda ikke fått, til tross for at flere møter er avholdt. Imidlertid innrømmer motparten at det finnes urimeligheter i dagens situasjon. Møtet som skulle vært avholdt med representant fra hovedkontoret, gikk kun i lokal regi. Hvorfor hovedkontorets representant ikke ville stille opp, kan man jo gjette på. En harmonisering mellom de forskjellige grupper er imidlertid i gang. Denne ventes ferdig og lagt fram for godkjenning i mars/ april. Dette vil ventelig bedre situasjonen. At man skal ha forskjellig diett alt etter hvor i klasserommet man befinner seg, må da være helt urimelig!

Etter høstens lokaloppgjør, fikk vi med som en del av avtalen, at det skulle forhandles fram en særavtale innen 1/4-85. Som en følge av dette er nåværende månedslønnsavtale sagt opp til utløp 31/3. Meningen er å få samlet alle protokollerte avtaler mellom NFO, Avd. SAS og SAS, i en avtale. Dette mener vi vil bedre oversikten over de eksisterende avtaler og en lettere oppfølging. Visse forbedringer håper man selvfølgelig på i enkelte punkter. Særlig en forbedring av den nettopp inngåtte avtale vedrørende "Bomb Warning". Denne protokoll gir ikke dekning forsikringsmessig ved andre terrorhandlinger. Det er en klar forutsetning at den må dekke også dette.

Under forrige revisjon av utenlandsavtalen fikk vi en protokolltilførsel om å ta hjemmelønnsdelen opp til revisjon. Det har vært avholdt et forhandlingsmøte i STO. SAS la der fram et forslag til løsning på hjemmelønnsproblematikken. Dette forslaget ble avvist fra vår side. Nytt brev nettopp sendt til Høyberg STO for videreføring av forhandlingene. Man vil også diskutere skiftplan for LGWOM og bruk av overtid. LGWOM er for tiden meget hardt belastet med overtid. Noe misnøye med dette da man har fast betalt for overtid, enten man jobber overtid eller ikke. Dette kan virke urettferdig når en stasjon blir belastet med mye overtid, mens en annen ikke har noe overtid og får samme betaling.

Inspektørene har inngått en avtale om fast avløsertillegg ved avløsningstjeneste. Ellers for inspektørenes del er det ikke inngått noen andre avtaler.

Nytt arbeidstøy (kjeledresser) er på trappene. Prøveeksemplar fremvist ved OSLTS. For tiden til visning i BGOOM. Denne vil bli av "gammel" type stoff (lys blå), men med nytt snitt. Logo på dress er trykket i hvitt. Dette må forsøkes forandret til mørk blå, da hvitt mot lyseblått nesten ikke synes. Uvisst enda når denne vil foreligge på lager. Informasjon vil følge så snart noe mer vites.

SRI 22/2-85.

LIKESTILLING.

Åffer er e ikke no damer som har lappen. Sånn flymeklapp. Tør dem ikke eller? Er e bare det å pakke sardiner dem liker eller?

Hørt at det er non som har gått i læra.

Men tatt lappen?

Oss gutta på natta. Å så er det bare sånne trøtte sånne med vaskebøtte å sånn. Sku hatt ei som kunne løfta litt når jeg skifter brems. Og kvittert. Om natta.

Dem kunne jobba bare om natta. Så kunne dem vært hjemme om dagen å passa unga sine. Å ikke pakke sardiner om dagen å la unga gå for lut å kallt osv.

Nå står det i avisa om sånn der kjønnskvtottering. LO går imot.

Ikke sånn prinsippiellt altså.

Men sånn når det kommer til stykket. I toppen altså. Men oss

da. Assen er e med kvotteringa i NFO. Ikkeno damer som medlem engang. Ikke i styret heller.

Dem styra bruker jo ordne seg.

Er e ingen som har ei søster eller kjenner non som vil ta lappen? Ikke det at det er så flott det med den lappen. Men det kunne jo jamna seg ut litt.

På lønna altså. Vi kunne gå ned litt i lønn sånn at det ble sånn dameyrke. Gikk vi ned til halv lønn ville dem stå

i kø for å bli medlem. Vi får ikke no likestilling iNFO uten å gå ned i lønn. Ja til sånn

lønn dem har dem som pakker sardiner. Eller så kunne vi sende penga til dem gruvearbeiera i England. Dem står på dem. Ikkeno 24 timers streik der i går. Enda dem har dame-lønn.

RD



MEDLEM?

Medlemskap i

Norsk Flytekniker Organisasjon,
Postboks 60,
N-1330 OSLO LUFTHAVN.

Jeg er interessert i medlemskap og ber om opplysninger om NFO.

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

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

