

MEDLEMSBLAD FOR NFO,

ORGANISASJONEN FOR DEN AUTORISERTE FLYTEKNIKER



NP 2.

86.

SENTRALSTYRET NFO 1986.

Sekretariat.	FORMANN	ERIK THRONDTSEN SAS OSLTS-E2 Einar Aasvei 8, 3000 Drammen	arb 02 596888 prv 03 812010	
	NESTFORMANN	HELGE HANSEN FOF OSLTA-R Nygårdskogen 19,3408 Tranby	arb 02 530900 prv 03 851572	155
	ORG.SEKR.	ARVID ROSENBERG SAFE OSL Brynsveien 112,1352 Kolsås	arb 02 534656 prv 02 590658	
	TEKN.SEKR.	SVEIN HANSEN SAS EVEOM Bjelland, 8534 Liland	arb 082 82294 prv 082 84101	
	INFO REDAKTØR	ROLF DYBWAD SAFE TRD Ugleveien 23, 7500 Stjørdal	arb 07 825450 prv 07 825427	
	STYREMEDLEM	MORTEN ARNESEN SAS OSLTS-E3 Bjørkeallen 24,2742 Grua	arb 02 596888 prv 060 25333	
	"	EGIL FØRRISDAL SAS OSLTS-E4 Sørumlia 72, 3400 Lier	arb 02 596888 prv 03 840972	
	"	EGIL HØSTAKER FOF OSL N.Linneslia 17,3400 Lier	arb 02 530900 prv 03 840918	53
	"	MAGNE JOHANNESSEN SAS BGOTS Holtastølen 7, 5046 Rådalen	arb 05 130705 prv 05 226307	
	"	JAN LANGEBO SAFE SVG Sandemyra 1, 4050 Sola	arb 04 651011 prv 04 651586	
	"	KONRAD LANGØY WF BOO Skiviklia 65, 8061 Løpsmarka	arb 081 27100 prv 081 10527	21
	"	KJELL NAAS SAFE SVG Sande terr.30A, 4050 Sola	arb 04 651011 prv 04 652868	
	"	BJØRN NORDLI STERL. GEN Beverv.9. 2030 Nannestad	arb 06 978586 prv 06 997706	
	"	SIGBJØRN NYSTAD WF BOO Langåkeren 3, 8050 Tverlandet	arb 081 27100 prv 081 32591	
KASSERER	DAG LANGELAND FOF OSL Juterudåsen 5B, 1312 Slependen	arb 02 530900 prv 02 544248		

Norsk Flyteknikerorganisasjon
Postboks 60,
N-1330 OSLO LUFTHAVN

Telefon NFO-kontor FBU (1230-1500) 02 596688

FORMANNEN HAR ORDET

Etter avholdt Representantskapsmøte ble det begrensede, men positive endringer sentralt.

En av NFOs nestorer, Svein Hansen SAS EVEOM tiltrådte Sentralstyrets sekretariat som teknisk sekretær.

Han skal i hovedsak sammen med formannen ta seg av kontakten med LV (sertifikatspørsmål) forhold vis a vis myndigheter generellt i utdanningsspørsmål, AEI og ICAO.

For ikke å oppnå for mye SAS-dominans ble Arvid Rosenberg BUOSL valgt til å erstatte Morten Arnesen som organisasjonssekretær.

Fra min side synes jeg å registrere en svak økende vilje til å påta seg sentrale tillitsverv. Gjennom kursaktivitet og arbeid i det kommende år skal disse signaler forsterkes.

Vi skriver for tiden Anno 1986 og av dette følger en hoved Tariffrevisjon, som et av vårens eventyr.

NFO har behandlet kravene internt på Tariffkonferanse 15. og 16. feb. hvor alle avdelinger gjorde sine syn kjent.

På det nåværende tidspunkt kan ikke kravene kommenteres, men det synes klart at det også denne gangen blir seige tak.

Med alle medlemmenes støtte og NFOs samlede erfarings- og kompetansenivå entrer vi arenaen med nøkterne holdninger til frie forhandlinger.

Erik Throndsen

INFO Nr.1.?

Hvor er INFO Nr.1.?

Det forefinnes ikke.

Det ble aldri laget.

Ikke i 1986.

Årsak:

Usedvanlig liten stofftilgang.

Det kan ikke være slik at en skal klippe, klippe fra andre for å absolutt få til et blad i rett tid.

Det er fattet vedtak om en kvartalsvis utgivelse av medlemsbladet. Stol ikke på at redaktøren får inn nok stoff. Produser sjøl.

red



INFO vil denne gangen bære preg av en hendelse som ligger litt tilbake i tid. Næmlig den etterhvert så berømte eller utskjellte gå-sakte aksjonen i SAS ved juletider. At det nå er gått så lenge siden, vil vel gjøre sitt til at en del sår er leget, og det kan muligens bare rippe opp i ting at det her kommer på trykk.

Det er skåret ned med hard hånd på alt stoffet som kom inn til redaksjonen angående denne konflikten, og det hadde vært mulig å skrive to blad bare om den. Så lenge det ikke har vært annet enn dette å fylle bladet med, har det altså dratt ut i tid før stoffet er kommet på trykk.

red

REDAKSJONSKOMITE INFO

R.Dybwad	SAFE	form.
J.Starholm	SAS	medl.
G.Hoel	FOF	"
B.Nordli	STERL.	"
A.Rosenberg	SAFE	"
B.Hansen	Widerøe	"

Stoff som trykkes i bladet trenger ikke være foreningens offisielle syn.

ARBEIDSGIVERNE.

Jeg vil først bemerke at det skal uttales med trykk på G. G'n skal ikke uttales som J.

Hvordan er vårt forhold til de herrer i Kr.Augustgt?

Dette skrives FØR årets tariff-forhandlinger er over.

Etter å ha vært med i forhandlinger i mange år, synes jeg det nå er en fornøyelse å være tilstede. Ikke det at de fører en linje som gir oss mere kjøtt på beina. Ikke mere penger. Ikke flere godiser.

Men.

Tonen.

Atmosfæren.

Lyden.

Det er mere trivsel nå. En opplever rolig og saklig argumentasjon og uenighet.

Særlig det siste.

Men som sagt, det er uenighet på en annen måte enn det var tidligere.

Er vi nå endelig akseptert som foreningen for den autoriserte flytekniker? Er vi ikke lenger å oppfatte som et blaff i tiden?

Er de konservative av de konservative kommet til det vi har ment i mange år?

Må det forsette!!!

red.



FORARBEIDE TIL TARIFFOPPGJØRET.

Referat fra tariffkonferanse i Oslo.

Forsamlingen, som besto av et anseelig utvalg av tillitsvalgte i NFO hadde først et kort og greit sentralstyremøte hvor det inngikk konstituering av sentralstyret, valg av komiteer etc. Deretter startet en grundig gjennomgang av årets tariff-forhandlinger. Tariff-komiteen hadde lagt fram forslag til endringer av eksisterende tariff-avtale. De enkelte punkter ble først summarisk gjennomgått. deretter ble det åpnet for en grundig gjennomgang og diskusjon av det enkelte punkt og endringsforslag både til Hovedavtalen og del II Flyteknikeroverenskomsten.

På forhånd hadde tariffkomiteen innhentet juridisk vurdering av enkelte problemer som kunne oppstå. Dette var særlig nødvendig ved revisjon av Hovedavtalen.

Deltagerne var enige om at det var fornuftig å bruke så mye tid på forarbeidet til tariffoppgjøret. Og det munnet og ut i bred enighet om hvilke krav som skulle fremmes.

I tillegg til dette ble det en lang og inngående diskusjon angående de erfaringer en hadde notert seg i forbindelse med "gå sakte" aksjoner i WF og SAS.

En ser fram til de lokale lønnsforhandlinger i 1986.

Rolf Dybwad.





Så er atter en gang vårens vakre eventyr over. Tariffoppgjøret denne gang var vel omtrent like langvarig som det bruker å være.

En mengde møter uten at det skjer noe særlig bevegelse hos noen av partene. De første møtene i Arbeidsgiverforeningen gikk vel med til å presentere krav og motkrav, og fra arbeidsgiversiden ble alle våre krav møtt med motkravet om å fjerne dagseparagrafen.

Uansett hva vi snakket om og prøvde å føre fornuftige argumenter for, så kom dette evindelige motkravet tilbake. Det så ut som det hele var svært fastlåst.

Det var det samme vi ble møtt med da vi kom i mekling. Og i tillegg var da J&M ferdig med sin mekling og var kommet i havn. Dette at J&M hadde fått en avtale og at de har flyteknikere i sitt avtaleområde, gjorde det vanskelig for motparten å føre reelle forhandlinger med oss. Dette var også noe som riksmeklingsmannen poengterte utallige ganger i sine samtaler med oss. Personlig oppfattet jeg dette etterhvert som hakk i plata. At vi til slutt kom fram til enighet skyldes etter min mening ikke riksmeklingsmannen, men at det var tidsfrister som gjorde at det ble bevegelse i forhandlingene.

At folk ute i samfunnet tror det at vi har solgt dagseparagrafen, er nå så. Det kan vel være at de oppdager at så ikke er skjedd. Et eventuelt salg er nå flyttet over til lokalplanet istedet for sentralt.

Ser ikke for meg at villigheten til salg er særlig større nå. Som medlem av tariffkomiteen er jeg av den oppfatning at vi har fått en tariffavtale i 1986 som vi kan leve med i to år framover.

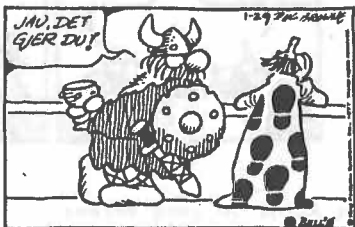
Jeg kan alikevel se for meg problemer. Det ikke til å legge skjul på at en del medlemmer heller ville ha tatt en arbeidstidsforkorting fra 1/1-1987, istedet for overgangsordninger som gjør det mulig på lokalplanet å utsette dette til 31/04-88. Noen prioriterer fritid, og andre penger.

Vil ikke ta noe standpunkt i denne saken her og nå. Det er det opp til lokalforeningene å gjøre.

Fra 1/1-87 til 1/4-87, får vi 50% overtidskompensasjon for 2½ time i uka. Fra 1/4 til 1/7 får vi 75% og fra 1/7 til 31/3 1988 får vi 100% overtidskompensasjon for disse timene. På dette tidspunkt skal alle ha arbeidstidsforkorting. Og tariffavtalen gir ikke mulighet til å forlenge avtalen.

I skrivende stund er avtalen ute til uravstemning, og alle får jo gjennom lesing av avtalen gjøre seg opp en mening om forhandlingskollegiet har fått til en avtale som er levedyktig i to år framover.

Rolf Dybwad



REISEBREV FRA KÖLN (CGN).

En reise til Köln kan være så mangt. Den 2. desember 1985 åpnet SAS en ny frakt-terminal der nede. Dette som et ledd i å komme seg bedre inn på markedet på kontinentet.

For de som ikke kjenner til opplegget, flys det direkte fra og til: OSL, GOT, STO, CPH og LHR. Ut fra CGN kjøres det med bil (trailere) til 10-11 destinasjoner. Ruten OSL v.v. og GOT v.v. opereres med FOF Electra, resten med våre DC-9-33F.

Det satses på "priority" og "door to door overnight" frakt. Dette er etter mitt skjønn et meget godt tilbud for en kunde, ingen tvil om det.

Men skjult i samme pakke ligger også krav om høy regularitet.

I motsatt fall kan vinninga fort gå opp i spinninga.

Spørsmålet som naturlig tvinger seg fram er på hvilken måte kan teknisk avdeling bidra til dette?

Ja, se det var visst ikke ofret mange tankene før det hele satte i gang. Forresten så skal jo flyene bare fly.....!

Såvidt meg bekjent ble tekn. avd. koblet inn i denne prosessen først ca. en uke før oppstart. Ja, man kan jo dra visse paralleller til det etterhvert så sagnomsuste COD-prosjektet. Kanskje de som sitter med brikkene for den strategiske planleggingen tror at tekn. avd. kan få til mirakler?

Når "gammelgutta" kommer med sine historier om den gangen de reiste ut i verden med kulepenn som eneste verktøy, virker det utrolig, men kan oppleves den dag i dag, i alle fall nesten.! Med alle tenkelige og utenkelige avdelinger/departments innen vår organisasjon, skulle man ikke tro, som i dette tilfelle, at det hele kom som julekvelden på kjerringa. For meg syntes det slik.

Tross den skrale tilstanden for CGNOM startet hornmusikken opp en time før de første flyene var ventet på åpningsdagen. Organisasjonens ledelse, med Carlsson & Co. var på plass. Men jeg sto der i "intet", gikk tankene til våre slitere DC-9, og hvordan sakene skulle gripes an hvis de behøvde ekstra pleie? Jeg kom fort til at alternativene ikke var så mange. Og det å gi maskinen en kjærlig klapp i stjerten, si: "snill gutt og oppfør deg pent til du er tilbake i Skandinavia", burde vel hjelpe. Som alle vet er jo våre gamle 9-ere ikke av den lune-fulle typen, så da så.....

Nå er forholdene blitt bedre, men fortsatt står det mye igjen før stasjonen fungerer normalt. Det arbeidet fikk jeg ikke fullført. Uten oppholdstillatelse/ arbeidstilstand, og med beskjed om ventetid på ytterligere 3-4 uker, trussel om bot på 50.000 DM. og kanskje noen negative notater i passet, var beslutningen meget enkel å ta. Det ble og opprettet kontakt mellom myndighetene og div. avdelinger i SAS uten vellykket resultat. Det ble med andre ord en brå slutt på Köln-stasjoneringen, og jeg er nå hjemme igjen.

Man kan jo reflektere over at det skal ta 5-6 uker for å få oppholds/arbeidstilstand. De som kjenner gangen fra f.eks. Frankfurt vet vel at ambassaden trenger ca. 14 dager. Når en så kommer og melder sin ankomst tar det kun få dager før en jobber 100% legalt.

Køln er nå bemannet med teknikere fra CPH. Uansett spekulasjoner rundt dette, er konklusjonen at både vi og svenskene taper terreng i forhold til de danske i SAS-samarbeidet. Noe som skyldes EF-medlemskapet. Avløsergruppen, OSLOM, kan heller ikke tjene sin hensikt fullt ut.

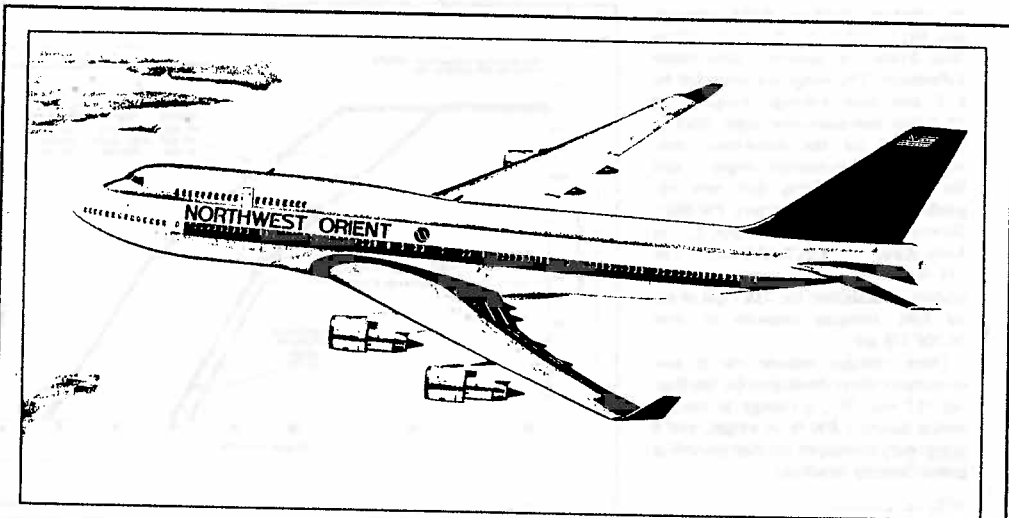
Er det muligheter og vilje til å få gjort noe med dette mon tro?

Fremmedarbeider i Köln:
Øyvind F. OSLOM.
sign.

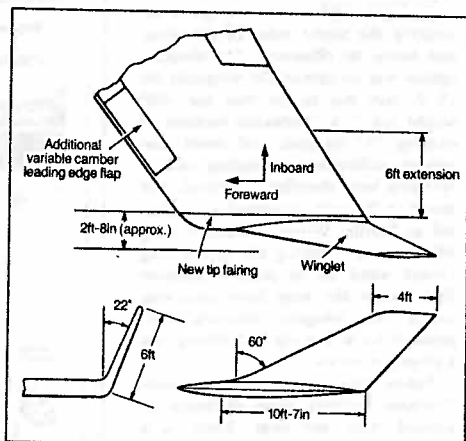
SAS

The 747-400

by JULIAN MOXON



Range capability from London
85% annual winds



With 412 passengers on board, the 747-400 will be capable of flying more than 7,200 nautical miles—1,000 more than the 747-300. This means that when the first aircraft enters service with Northwest Airlines at the end of 1988, the airline will easily be able to fly nonstop from New York to Tokyo without weight restriction.

Northwest has ordered ten 747-400's and will use them exclusively on its trans-Pacific routes, shifting some of its 32 standard 747's to trans-Atlantic services. Besides New York-Tokyo, the -400 could also fly routes such as New York-Seoul and New York-Shanghai.

The 747-400 represents a natural progression in the 747 family which

began service life in 1969, with Pan Am. Northwest's order brings Boeing's sales of the type to 670 aircraft, covering the 747-100 and its long-range, short-fuselage variant, the SP; the increased takeoff weight -200; the stretched upper deck -300; and the -400.

In basic design the latest model is substantially the same as the -300, with

Long-range airliner for the 1990's

an identical fuselage, flight controls, and wing section (as far as the wingtips). There are, however, three major differences. The wings are extended by 6 ft and have 6-ft-high winglets; an all-digital two-man-crew flight deck is substituted for the three-man, conventionally-instrumented original, and the aircraft is offered with new engines—the Pratt & Whitney PW4000, General Electric CF6-80C2, or Rolls-Royce RB.211-524D4D. The 747-400 will also have capacity in its horizontal stabilizer for 3,000 gal of extra fuel, bringing capacity to over 56,500 US gal.

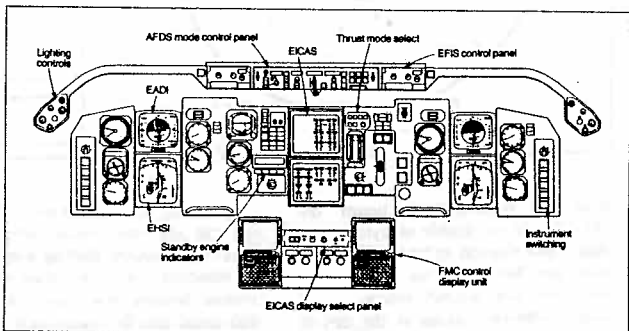
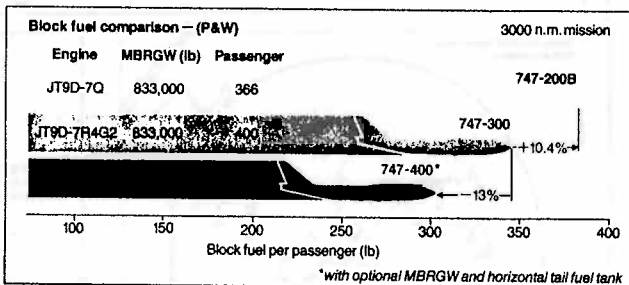
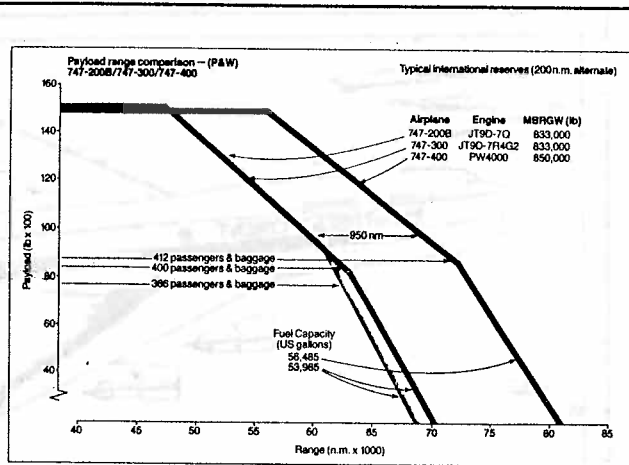
Other changes include use of new aluminum alloys developed for the Boeing 757 and 767, a change to carbon brakes saving 1,800 lb in weight, and a completely revamped interior providing greater seating flexibility.

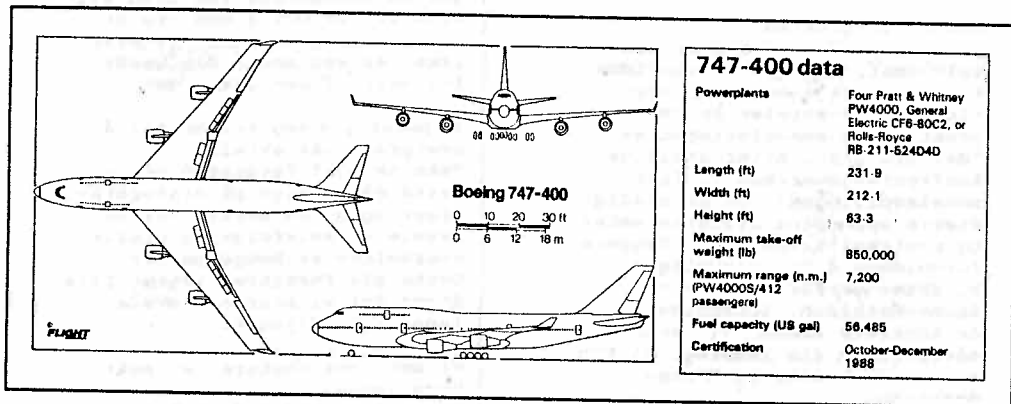
Extended wings

Boeing looked at several ways of increasing the aspect ratio of the wing, and hence its efficiency. The simplest option was to extend the wingspan by 15 ft, but this meant that the -400 would not fit a substantial number of existing 747 hangars, and could also present difficulties at loading ramps. Winglets were therefore suggested, and tested in Boeing's low-speed wind tunnel at Seattle. Winglets improve wing efficiency by reducing the vortex drag caused when air at positive pressure from below the wing flows span-wise round the wingtip, meeting low-pressure air at the top and rolling into a powerful vortex.

Taken together, the wingtip modifications increase wing efficiency by around three per cent. There is a weight penalty, but this has been more than offset by the introduction of the new aluminum alloys in skins, stringers, and lower and mid-upper spar chords. These changes yield an

JULIAN MOXON is on the technical editorial staff of *Flight International*. This article is adapted from one which appeared in the 23 November 1985 issue and the color separations were furnished by that magazine.





747-400 data

Powerplants	Four Pratt & Whitney PW4000, General Electric CF6-80C2, or Rolls-Royce RB-211-524D4D
Length (ft)	231.9
Width (ft)	212.1
Height (ft)	63.3
Maximum take-off weight (lb)	850,000
Maximum range (n.m.) (PW4000/412 passengers)	7,200
Fuel capacity (US gal)	58,485
Certification	October-December 1988

11-per-cent cut in the weight of the wing, amounting to some 6,000 lb. Boeing considered the use of the new aluminum/lithium alloys in the wing, but felt that they were not sufficiently developed at this point. When they are, the company plans to use them in the fuselage first.

Digital flight deck

The introduction of the CRT-equipped digital flight deck means that the 747-400 will be a two-pilot airplane, the monitoring duties of the sideways-facing flight engineer being taken over by on-board digital computers. Boeing has no reservations about losing the flight engineer, and does not offer the -400 in three-man configuration. Myron Anton, director of 747/767 marketing, says that airlines were heavily canvassed before the two-pilot decision was taken, and remembers that the 767 was originally offered with a three-man cockpit, becoming a two-pilot machine shortly after production began. For its part, Northwest expects no difficulty with pilots on the two-pilot cockpit. The new aircraft purchase means it will be hiring an extra 4,000 employees, each aircraft added to its fleet requiring five crews of two.

On the matter of certifying the 747-400, the Federal Aviation Administration says simply that Boeing "will

have to prove the aircraft is safe with a two-crew cockpit." The -400 is no more complex, it says, than the McDonnell Douglas Super 80, and it sees no reason why the certification process should not be straightforward.

In any case Boeing appears to have taken a conservative line in the introduction of CRT-based instrumentation, preferring to preserve commonality with that in service on the 757 and 767, rather than opting for the newer primary flight displays, in which the electronic attitude director indicator (EADI) is joined by mode annunciators and vertical attitude and speed displays. The electronic engine indicator and crew alerting system (EICAS) will, however, need modification to show data from four engines instead of two.

Engines

Northwest specified the Pratt & Whitney PW4000 rated at 56,000 lb thrust for its -400's, maintaining the airline's preference for Pratt & Whitney engines.

Initial versions of the PW4000 will bring fuel savings of around nine per cent over the JT9D-7R4 which it supercedes. The engine incorporates much of the technology developed for the PW2037 now powering Boeing 757's and will, says P&W, cost 25 per cent less than the JT9D to maintain, mainly because it has less than half the parts

count of the older engine. Certification of the PW4000 is due next April, shortly after its 40-hr flight test program at Seattle on board a Boeing 767.

Interior

Passengers flying the 747-400 will notice that the interior arrangement is different. The familiar tall sidewall panels have been redesigned, the overhead stowage bins are larger, and the lighting has been revised. Boeing will also introduce a new, wireless, cabin entertainment system, in which audio (and later visual) signals are picked up from floor-mounted transmitters, greatly simplifying rearrangement of the interior. The company has also paid attention to cabin divider design. Alternative galley and toilet positions will be provided, and the toilets themselves have been redesigned. The -400 interior will also feature increased use of composites and the latest fire resistant material in the seats.

Design go-ahead for the 747-400 was given in July. Fabrication of the first aircraft begins in mid-1986, leading to rollout in January 1988 and certification and delivery towards the end of that year. Northwest will have received all ten aircraft by the mid-1990's.

Future versions of the 747-400 may well incorporate higher-thrust engines, giving the aircraft even greater range or carrying capacity.

go wrong if anything can
it will.

TS-AVTALEN.

Hva er TS-avtalen?

For oss i NFO avd.SAS er den velkjent, men for de uinvidde trengs kanskje en liten oppklaring. TS-avtalen er den praktiske gjennomføringen av "det nye SAS". Etter utallige konfrontasjoner med IA (personaldelingen), og en stadig større opphoping av uløste saker og protokolltilførsler, begynte forholdene å bli ulevelig. Vi skrev derfor et brev til Bache-Mathisen, inneholdende de konkrete sakene vi mente måtte finne sin løsning. Vi ble straks innkallt, og Bache-Mathisen mente at dette var typiske saker som det nye SAS løser i "linjen". Som sagt så gjort, og vi kom til enighet med vår avdelingssjef. 18.okt. tegnet vi så en lokalavtale som løste mange små saker som for oss hadde ført til stadig større iritasjon.

Avtalen hadde følgende punkter:

1. Spørsmål vedr.tolking av avt.
2. Det fjerde sert.tillegg.
3. Forsikring ved terrorhandling.
4. Uniformer-flight med tjeneste.
5. De/anti-ice tillegg.
6. Tillegg ved ass. syke/uføre
7. Avspass. på linjestasjonene.
8. Kompensasjon for kurs.
9. Transport ved tjenestereiser.
10. Diett-forvaltningsparagraf.
11. Etterutdanning/brush-up
12. Regulering av denne avtale.

Vi følte som om en sten var tatt av vårt bryst. At det nye SAS virkelig hadde til hensikt å gjennomføre i praksis, det som var lovet i teorien.

Aldri har vel samarbeidet med bedriften vært så bra, aldri har vel produksjonen ved TS vært høyere. Vi følte vi hadde innflytelse på vår egen arbeidssituasjon. Vi ble hørt når vi la fram forslag til løsninger av problem. Vi var på rett vei.

Stor var vår forundring da vi på lønsslippen i November ikke fikk de tilleggene vi var blitt enige om. Lønningskontoret hadde sikkert ikke fått beskjed, tenkte vi. FEIL!!! Lønningskontoret hadde fått beskjed om å ikke utbetale de tillegg vi var blitt enige om. Når en diskuterer seg fram til avtaler, er det i den tro at disse skal gjennomføres. Hvis ikke, er det som å bli holdt for narr. Ingen liker det.

IA påberopte seg retten til å overprøve vår avtale. Teknisk sjef, Fergestad mente dette måtte bero på misforståelser og at en avtale var en avtale og selvfølgelig skulle overholdes av begge parter. Dette ble forsikret senest fire dager før vi startet lokale lønnsforhandlinger.

Vi ante oss konturer av makt-kamp innad i ledelsen. Etter kort tid i de lokale lønnsforhandlingene var det klart hvilken vei dette skulle gå. Den inngåtte avtalen skulle gjennomføres, men ikke akkurat i den form vi var blitt enige om!! Det fjerde sert.till. måtte utsettes til senere. Slik fungerte altså "nye SAS".

Situasjonen ved TS idag:

1. Akutt underbemanning (ca. 35)
2. 65 flyfagarb. sluttet siste halvannet år
3. Markedet skrapet for fagarb.
4. 47 fagarb./flytekn. søkt BU
5. Produktivitetskenking--30% ?
6. Sommerprogr. økt belastn. 20%
7. Katastrofal punktlighet.
8. Tekniske dispenser øker. I mars var tallet 599. dvs 17 i døgnet. Målet er 3.
9. Resignasjon og frustrasjon hos flyteknikerne.

Opp i dette altså TS-avtalen. En mulig kløft mellom firma og flyteknikerne graves dypere.

Med ønske om en høy punktlighet på sommerprogrammet,

Knut Grønskar.

(innlegget er noe forkortet)

red

BRAATHENS SAFE

Farlig 40-åring

I disse dager runder Braathens SAFE 40 år. Det skjer i en tid hvor oppmerksomheten omkring norsk luftfartspolitik er større enn noensinne. Vi venter fortsatt på avklaringene om hovedflyplass og konsesjonsmønster. Sannsynligvis må vi belage oss på å vente ytterligere ett år før Stortinget realitetsdrøfter den varslede stortingsmelding.

I mellomtiden er det fritt fram for synspunkter, utspill, kommentarer og ønsker fra enhver som måtte mene noe om norsk luftfart. Og der er mange. Ikke minst er det mange som ønsker å drive ervervsmessig virksomhet. I dag ligger det mer enn seksti konsesjonssøknader i Samferdselsdepartementet – en naturlig følge av at Wattle-utvalget varslet en mer liberal praksis. Dessuten ser vi at interessen for det norske markedet er økende fra utenlandske selskapers side. For eksempel er Pan Am nå tilbake etter flere års fravær.

Alt dette synes merkelig uproblematisk. Det som blir problematisk er når dagens 40-åring legger inn nye konsesjonssøknader, attpå til på utlandet. Da undergraves vårt luftfartssystem fullstendig. Hele markedet vil bli ødelagt. SAS vil rakne. Det er ikke måte på hvilke ulykker som vil ramme vår skandinaviske luftfart. Alt dette på grunn av fire konsesjonssøknader på strekninger som fortoner seg ganske marginale, og som få tør påstå representerer en avledning fra SAS's rutene. Det ser ut til at Braathens gjør seg skyld i to alvorlige feil. De flyr med relativt store og komfortable fly, og de flyr med norsk flagg på halen. I sannhet en farlig 40-åring.

Tilgi oss denne smule raljering. Det vi egentlig etterlyser er en noe større edruelighet i konsesjonsdebatten. Det bør være mulig å komme fram til enighet om et system hvor et sterkt og internasjonalt konkurransedyktig SAS står som grunnpilar. Men dette kan umulig kreve at vi må opprettholde et monopolsystem som ble utformet i ruteflygingens barndom, under helt andre markedsforhold enn i dag. La oss så få en konstruktiv diskusjon, der liberalisering ikke bare betyr at all verdens småflyselskaper får lov til å etablere seg. I dette Samferdsel slipper vi til to meningsytringer. Transportbrukernes Fellesorgan begrunner sine ønsker om større konkurranse, og Braathens SAFE redegjør for hvordan jubilanten ser på sentrale luftfartspolitiske spørsmål.

Mens vi venter på flere synspunkter, ønsker vi gjerne Braathens SAFE til lykke med livet etter førti.

Svein Horrisland

(sakset fra Samferdsel Nr. 2, 1986.)

SOM LITEN GUTT LERTE JEG EN SANG.

DEN STARTET OMTRENT SLIK:

I Amerika,
I Amerika,
Der er alt så veldig bra,
osv-----

MEN -----

Maintenance managers needed

"Pilots are a national labor pool—they'll move around. Mechanics tend to be local," Stephen said. The problems in finding commuter maintenance personnel tend to be due to a lack of talent in the local labor pool because, he said, "you don't really need an A&P." There is a "critical shortage" in qualified maintenance managers, he said, in part due to the raiding of larger carriers. The rapid movement of regionals into larger and more complex equipment also has created a need for managers experienced with this new level of sophistication, a need that has not been met entirely.

But Stephen pointed out that automobile mechanics make as much or more than mechanics at many airlines, making the auto industry a strong competitor for mechanic labor. This is a problem cited by many others. General aviation mechanics in general make far less than car mechanics, but that industry is held together in part by mechanics who just love to work on and around airplanes. By the time a worker gets to the level of a large airline, however, that romantic attachment fades and real-life considerations like pay and benefits take over.

There has been a decrease in the attention paid by majors and nationals to training mechanics. The last A&P school operated by a large airline was operated by Piedmont. It closed several years ago. None has considered opening a school, Ballenger said. Some in the industry believe there will be a shortage in mechanics due simply to the volume needed to meet elevated safety levels and to feed expansion and attrition. Airlines may have to take steps in the future, but for now most have adopted a wait and see attitude. ❧

286 Air Transport World 51

Vilkår for kollektiv hjemforsikring

**NORSK POOL FOR KOLLEKTIV
SKADEFORSIKRING**

VILKÅR 1986 – SIDE 6 OG 7

NBI KORREKSJON

Vilkårenes § 5, d

Egenandelen ved andre skader er kr. 750,-.

Vilkårenes § 6, 4. ledd

Egenandelen er kr. 750,-

BRAATHENS SAFE

PERSONELLSITUESJONEN / SERTIFIKATGODKJENNELSER

Etter å ha iaktatt LV's og BU's godkjennelse av utenlandske flyteknikersertifikater det siste halve året, må en få lov til å spørre hvor dette skal ende. At LV's ingeniører tolker lover og regler, er deres sak, men hvor er den kritiske sansen? På oss virker det som om alt det selskapene ber om, blir bønnhørt, uansett konsekvens. Som en ingeniør en gang sa: "Det er godt vedkommende i LV en gang har jobbet hos oss, da det gjør det så mye lettere å få vårt syn gjennom".

Saken er den at i BU har det over lang tid vært mangel på fagarbeidere og autorisert personell ved Insp. avd. og ved Line Service. Selskapet klarer ikke å få fatt i nok personell eller utdanne nok, før noen slutter eller går over i andre stillinger internt. Dette har vært klart for ledelsen på gulvet i lang tid, men det ser ut til å svikte på stigen oppover.

Ikke kan en kjøre brush-up kurs på Sola eller gjøre særlig andre uregelmessigheter, før det går ut over produksjonen. Vinterferien for de som går skift, er en saga for seg selv. Den hadde ingen dagtidsansatt funnet seg i. Man lever etter hånd til munn metoden. Hånderingen av lineskift med stadiige ombyttinger av folk for å kabalen til å gå opp, gir seg utslag i misnøye. Folk ser seg om etter andre og bedre betalte jobber. Det er heller ikke vanskelig å finne for den som vil. Dette skjer mens flyparken bare vokser og vokser. En blir faktisk deprimerert hver gang en hører om problemene.

En har nå i flere år leid inn folk utenfra (spes. fra England) for å hjelpe til i Insp.avd. for rekke over arbeidet. Dette er meget motstrebende godtatt på golvet. Samtidig brukes overtid på kant med loven.

I det siste har en imidlertid gjort en ny vri på flisa for å løse problemene. En leier inn autoriserte og setter disse på lineskift og utestasjoner. Her skal de jobbe selvstendig og uten kontroll. Det er da LV kommer inn i bildet og validerer sertifikater til utenlandsk personell som ikke har full dekning i sine sertifikater på den flytypen de skal jobbe på. Riktignok dekker LV seg med at det selskapets ansvar at disse ikke utfører mere arbeide enn det der dekning for i sertifikatet. Disse vage bestemmelser viderefører så selskapets Kontrollavdeling. Men så lenge disse folkene er satt opp på Line-skift eller utestasjoner, overtrækkes dette ofte. Hvem følger så opp at dette overholdes? Ingen etter vår mening. Vi tror LV har satt bukken til å passe havresekken.

Når en så i tillegg får høre at de samme bukker ivrer etter å innføre "company licens" på flytekniske sertifikater, må en undres. Hvor er luftfartsmyndighetene, og er dette deres politikk? Vi bare spør. En vet jo hva disse ingeniører mener om den såkalte "pilotcheck". Den er jo så godt som fullkommen, og det er rette vei å gå. De kan ikke forstå hvorfor en mekaniker vil nedverdige seg til å utføre slikt mindreverdig arbeide.



Hva kan vi så gjøre med for- holdene? Styret i NFO avd. BU forsøker å fange opp så mye som , ulig av dette, men uten med- lemmenes hjelp, klarer vi det ikke. Godkjennelse av valider- inger etc. kan vi klare å få, hvis disse foreligger, og etter- hvert dukker de jo opp. Perso- nellsituasjonen og brush-upkurs maser vi på ved enhver anled- ning, men svært lite skjer. Nå sier man at alt skal bli så mye bedre når vi får enhetsflåte. Men hvilken enhetsflåte?

Det som trenges er et kjempe- løft for å bringe oss dit vi bør være, både lønns og perso- nellmessig. Alle snakker om flygermangel, men det spørs om det ikke er vel så stor man- gel på flyteknikere her i lan- det. Hvor skal disse nye hoder komme fra?

J.K.L.



STOYGSK CPY OSLIFSK OSLUKCR OSLLFCR OSLIWSK OSLIUCR ALFOMSK
BGOOMSK EVEOMSK BOOOMSK BDUOMSK TRDOMSK HAUOMSK SVGOMSK KRSONSK
OSLDASK STODZSK STODDSK OSLOWSK OSLODSK STODOSK STOOSK STOOVSK
KKNOMSK

OSLNFGR 131513/JAN86

ATT JAN JOHANNESSEN:

RE FLYDISPONERING PÅ OSL-BGO-OSL UNDER "GO-SLOW" I NORGE. VI VISER
TIL AT SAS FORTIDEN KANSELLERER LANGT FLERE FLIGHTER ENN DET DENNE
AKSJONEN SKULLE MEDFØRE. VI VISER TIL DC-8 OYKTF SOM NORMALT BARE FLYR
OSL-BGO-OSL, NÅ STAR SOM RESEVE PÅ ARN. VI HAR KONSTATERT AT DETTE
IKKE SKYLDES MANGEL PÅ PILOTER ELLER CABINANSANSATTE. VI VIL GJØRE
DET SOM STAR I VÅR MAKTT, FOR AT OPERASJONEN PÅ DISSE RUTER SKAL KUNNE
BLI OPPRETTHOLDT. VI VIL DERFOR BE DEM BEKREFTE AT FORUTBESTENT
SLINGEPLAN SK102/315/316/321/322/9592 MED DC-8 OYKTF SETTES OPP IGJEN
MED VIRKNING FRA TIRSDAG 14JAN86.

VENNLIIGST BEKREFT MOTTAGELSE AV DETTE TELEKS.

RGDS MORTEN ARNESEN FORMANN NORSK FLYTEKNIKER ORGANISASJON AVD SAS.

HVILKEN LOV JANNE ?

I en artikkel i Aftenposten referer Janne Carlson til en lov man hadde brukt under vår gå sakte aksjon, hvor man forstår at til Bergen får en lov til å kansellere, mens denne lov ikke gir samme rett til kanselleringer på Nord-Norge. Nå har ikke NFO avd. SAS vært klar over at en slik lov finnes. Ber derfor om å få oversendt ett eksemplar av nevnte lov. Den vil kanskje kunne gi oss en oppklaring på SAS sin forunderlige kanselleringspolitikk. Lov eller ikke lov, vi synes det er rart at SAS nektet å fly på Bergen når vi:

1. Hadde crew.
2. Hadde klargjorte fly disponible.
3. Var garantert teknisk klarering fra NFO.

Carlzons løfte til bergenserne

INGRI LØNNEBOTN

15 flyavganger daglig, en kapasitetsøkning på tretti prosent og to nye fly av typen MD-82 på ruten Bergen—Oslo var SAS-sjef Janne Carlzons gave til bergenserne da han mette byens lokale topper innen næringsliv og politikk tirsdag.

Samtidig beklaget Carlzons den vanskelige situasjonen

Bergen havnet i under flytekniskernes aksjon høsten 1985.

— Hadde loven tillatt det ville vi innstilt flere flyavganger på Nord-Norge enn på strekningen Bergen—Oslo, det er nemlig den vi tjener penger på, sa Carlzon.

Som rosinen i pølsen opplyste SAS-sjefen at selskapet innen to år også regner med å direkte ruter mellom Bergen—Stockholm og Bergen—Göteborg var et faktum.

K.G.



HVA SKJER????????????????????

DET ER NÅ 10 ÅR SIDEN JEG BLE ANSATT SOM LARLING PÅ TSE. JEG HAR BEGÅTT DET VAGESTYKKE Å TENKE TILBAKE GJENNOM DISSE ÅRENE. NOE SOM GA MEG FRYSNINGER PÅ RYGGEN. JEG HUSKER AT JEG BEGYNTE PÅ EN AVDELING MED GOD TRIVSEL OG ET GODT MILJØ. DET VAR SELVFLGELIG PROBLEMER OGSA DENGANG MEN MITT INTRYKK ER AT DISSE SOM REGEL BLE LØST UTEN AT FOR DYPE FØLELSER BLE AKTIVISERT.

SER MAN SEG RUNDT PÅ TS IDAG ER DET EN GANSKE ANNEN "VERDEN" VI LEVER I. FORHØLDET MELLUM FLYTEKNIKEREN OG SAS HAR UTVIKLET SEG I EN KATASTROPAL RETNING OG JEG LUKER PÅ HVOR DETTE SKAL ENDE. GODE KULLEGAER SØKER SEG IDAG TIL ANDRE FLYSELSKAPER. MANGE ER OGSA UTE ETTER ET HELT ANNET ARBEID FORDI MISTRIVSELEN ER KOMMET SÅ LANGT AT IKKE BARE LYSTEN PÅ Å GJØRE EN GOD INNSATS EBBER UT MEN OGSA INTERESSEN FOR SELVE ARBEIDET. SITUASJONEN MÅ VÆRE MEGET SPESIELL DA OPP TIL 5 TEKNIKERE PÅ SAMME SKIFT ØNSKER Å SKIFTE BEITE.

HVA HAR SKJEDD???

L-CHECK MEKANIKEREN ER JO EN GJENGANGER SOM VI MED TIDEN ER BLITT VANT TIL Å SLASS MOT. EN SVIKTENDE TILITT TIL SELSKAPET BEGYNNER VEL MED DETTE SPØKELSET SOM VED FLERE ANLEDNINGER HAR FØRSØKT Å TVINGE SEG PÅ OSS I FORSKJELLIGE MUTASJONER. INNTRYKKET DE FLESTE SITTEK IGJEN MED ER AT DETTE ER ET LEDD I EN PROSESS SOM GÅR UT PÅ Å DEGRADERE FLYTEKNIKEREN OG HELST SE AT HAN SMULDREK BURT. DENNE FØRNEMMELSEN SITTEK LANGT INNE HUS FLYTEKNIKERNE SOM TIL MØTSETNING ØNSKER EN HØYERE STATUS MED BAKGRUNN I SITT ANSVAR OG SIN KOMPETANSE/KUNNSKAPER. HVURFOR ER DET IKKE VILJE TIL Å SETTE STØRRE PRIS PÅ DENNE YRKESGRUPPEN?

EN ANNEN TARENDE FAKTOR ER DE SISTE ÅRS ØKENDE ARBEIDSBELASTNING. ARBEIDSMENGDEN HAR TIL TIDER LØPT LØPSK UTEN AT DET ER TILSTREKkelig FOLGT OPP MED NYANSSETTELSER. RESULTATET ER EN UFORSKAMMELIG BELASTNING PÅ PERSONELL SOM ARBEIDER HELKONTINUERLIG SKIFT. DETTE GÅR PÅ TRIVSEL, MILJØ, HELSE OG SIKKERHETEN LØS. FOR Å HOLDE TRAFIKKEN IGANG FØLEK MAN SEG PRESSET TIL Å ØKE KVANTITETEN OG SENKE KVALITETEN PÅ ARBEIDET SOM UTFØRES. DET SKRIVES FLERE R-1 KONSEPTER OG DET BLIR GITT OFTERE OG LÈNGRE TERMINER. MAN GJØR TING MAN KANSKE IKKE VILLE GJØRT FØR OG FRUSTRASJØNEN ØKER. PROBLEMET BLIK FØRSØKT LØST VED HJELP AV PLANLAGT OVERTID OG INNLÅN AV PERSONELL FRA ANDRE AVDELINGER. PRODUKSJØN BASERT PÅ PLANLAGT (UNDERSTREKES) OVERTID BLANT SKIFTØGÈNDE PERSONELL SEES PÅ AV MANGE SOM RENE FØRBYTELSEN. TS PERSONELL LEGGER HELLER IKKE SKJUL PÅ AT DET ER BITTENT Å ARBEIDE SKIFT NÅR DAGTIDSPERSONELL ARBEIDER CA 2 NETTER PÅ VÅR AVDELING OG HAR AV DETTE EN FØRTJENÈSIE SOM TILSVARER EN MÅNEDS SKIFTILLEG FOR TS ANSATTE.

NA HAR EN ARBEIDSGRUPPE VED TS KOMMET FREM TIL AT DET I FORHOLD TIL SOMMERPROGRAMMET ER BEHOV FOR 35 NYE MANN VED TS. KRAFTIGE REAKSJONER FRA TEKNIKERNE ER ÅRSÅKEN TIL AT DENNE GRUPPEN BEGYNTE SITT ARBEIDE. ER DET VIRKELIG NØDVENDIG Å GÅ TIL SLIKE SKRITT FOR Å BLI HØRT. NFO HAR GJENNOM DE SISTE ÅR STADIG PÅPEKT PERSONALMANGEL VED TS. VI GÅR EN EKSTREM HARD TID I MØTE DA SOMMERPROGRAMMET BEGYNNER 1. APRIL OG 35 KVALIFISERTE FLYTEKNISKE PERSONER IKKE SPRETTET FREM SOM TROLL AV ESKE.

FORHOLDET TIL PERSONALAVDELINGEN KAN MAN SKRIVE EN HEL BOK OM. DENNE AVDELINGENS LITE POSITIVE HOLDNING OG MINIMALE VILJE TIL Å LØSE PROBLEMER ER KJENT HOS DE FLESTE. TRENERING HAR GJORT AT DET HAR HOPET SEG OPP EN MENGDE ULØSTE SAKER GJENNOM ÅRENE. DETTE ER EN FORFERDELIG SLITSOM SITUASJON OG EN MEDVIRKENDE ÅRSÅK TIL KONFLIKTER AV DEN TYPEN VI NYLIG HAR VÆRT GJENNOM. AVDELINGSLEDELSEN OG NFO TOK IFJØR INITIATIV TIL Å UTARBEIDE EN AVTALE SOM SKULLE TA SIKTE PÅ Å LØSE NOEN AV DISSE SAKENE. DENNE UTRADISJONELLE FREMGANGSMÅTEN BLE GODKJENT AV TEKNISK SJEF OG AV REGIONSSJEF. METODEN VAR I TRAD MED ANDRA VÅGEN SOM SLAR FAST AT PROBLEMER SKAL LØSES I LINJEN. DET VISTE SEG FAKTISK AT MANGE AV PROBLEMELENE BLE LØST VED HJELP AV ET SMIDIGERE OG MER FORSTÅELSEFULLT FORHANDLINGSKLIMA. AVTALEN BLE SIGNERT OG EN REKKE PRAKTISKE SPØRSMÅL BLE MED DETTE HISTORIE. VI FIKK ÒGSA ET TILLEGG FOR DET FJERDE SERTIFIKATET. DETTE GA GNISTEN TIL POSITIV SAMARBEIDE I LINJEN ÒGSA NÅR DET GJALDT ANDRE TING, SOM F.EKS. EFFEKTIVISERING, OMORGANISERING OSV. DET VAR PLUTSLIG GRUNNLAG FOR Å SE FREMTIDEN LYSERE I MØTE.

ADAM VAR IKKE LENGE I PARADIS. PERSONALAVDELINGEN VAR IKKE SENE OM Å NEKTE AVTALEN EFFEKTUERT. GRUNNEN FOR DETTE VAR DET FJERDE SERTIFIKATTILLEGGET. PERSONALAVDELINGEN HEVDER AT DET DE OG INGEN ANDRE SOM BESTEMMER ØVER PENGESEKKEN. DET VAR IYDLIGVIS REVNENDE LIKEBYLDIG FOR DENNE AVDELINGEN OM DETTE RESULTERTE I AT DEN POSITIVE UTVIKLINGEN PÅ TS BLE REVET OPP MED ROTEN. VI FÅR HÅPE ROTEN VAR AV TYPEN LØVETANN. DET ER ALTID TO PARTER I ET FORHOLD OG VI BØR VÅRE VILLIGE TIL Å GRANSKE OSS SELV FOR OM MULIG Å BIDRA TIL Å BEDRE DETTE FORHOLDET. PERSONALAVDELINGEN BØR GJØRE DET SAMME. SITUASJONEN ER UHOLDBAR!!

SOM OM IKKE DETTE VAR NOK BLE DET SOM KJENT EN BITTER KONFLIKT SOM FØLGE AV LOKALOPPBJØRET -85. SELSKAPETS UFINE METODER UNDER DENNE KONFLIKTEN HAR SATT DYPE SPØR HOS DE FLESTE. DETTE VIL SANSYNLIGVIS KOMME TIL UTRYKK I LANG TID FREMUVER.

KONKLUSJONEN PÅ ALT DETTE MÅ BLI AT ALLE PARTER BØR ANSTRENGE SEG FOR Å BYGGE OPP NY TILITT OG GRUNNLAG FOR SAMARBEIDE. SIGNALER FRA AVDELINGSLEDEREN ER FREMDELES POSITIVE OG DET ER EN GOD START. DETTE HJELPER DERIMOT LITE HVIS ANDRE AVDELINGER VENDER RYGGEN TIL. MITT INNTRYKK ER AT DEN GENERELLE TRIVSEL BLANT FLYTEKNIKERNE ER INNE I EN BØLGEDAL SOM JEG IKKE KAN HUSKE MAKEN TIL OG DET VIL VÅRE EN KATASTROFE HVIS DET IKKE SKAL VÅRE MULIG Å KOMME PÅ RETT KJØL IGJEN.

EST.

Lokalforhandlinger og konflikt mellom SAS og NFO avd. SAS 1985/86.

Jeg skal med dette forsøke å gi en relativt kortfattet oversikt over den situasjon som vi alle har vært i gjennom, sett fra vår side.

Før vi satte oss til forhandlingsbordet den 10. desember 1985 hadde avdelingen aktivt deltatt i møter og seminarer med sikte på å legge om driften ved OS LTS til en enda mer rasjonell og strømlinjeformet drift, enda Oslo-basen på forhånd var den langt overlegne og beste driftsorganisasjonen innen teknisk.

Vår andel av de millionbesparelser som det her ble lagt opp til skulle vi oppnå gjennom et nytt og mer rettferdig lønssystem - trodde vi.

Et gjennomarbeidet og vel preparert forslag, basert på den nye organisasjonen, ble oversendt bedriften allerede i september måned, ingenting skulle være ukjent for motparten når det ble dags å sette seg til forhandlingsbordet.

Innen de lokale forhandlinger tok til, inngikk NFO en avdelingsavtale, den s k TS-avtalen, som et ledd i en plan for å rydde bordet for uløste småproblemer, oppsamlet over en årrekke. Denne ble underskrevet av begge parter den 18. oktober 1985.

Med bakgrunn i vår store fleksibilitet og effektivitet, selskapets uttalte policy om "lønn etter fortjeneste" og "nøyd medarbetare er den beste ressurs inom et foretag", var vi så enfoldig å tro at mulighetene for å komme frem til enighet var gode.

Første møte med bedriften brakte oss fort ned på jorden igjen, vårt forslag til nytt lønssystem var ikke ofret en tanke, ingen nytenkning her i gården takk!

Neste forhandlingsdag fremmet bedriften sitt forslag til lønnsjustering, og man gav uttrykk for at man med dette grov dypr i sekken.

Under forberedelsene hadde vi lagt våre forslag inn på data, og kjøring av bedriftens tilbud viste straks at alle inspektører unntatt de på det 10. lønnstrinn, ville gå ned i lønn!

Vi matet inn minimum tillegg for at ingen inspektører skulle gå ned i lønn, lagde plansjer og tabeller

som vi kopierte opp og leverte vår motpart.

Dette avstedkom visst noe besvær hos den andre forhandlingsdelegasjon, det varte og rakk før problemene kunne avklares.

I mellomtiden hadde vi besøk av tekn. sjef på foreningskontoret, og han ble orientert om varianter og konsekvenser etter hvilke modeller man valgte, uten at dette avstedkom mer realistiske holdninger hos vår motpart.

Problemet viste seg nemlig å ligge i topplønnsbildet til inspektøren - her hadde bedriften på forhånd satt en grense, basert på lønnsforholdene til andre grupper i andre avdelinger, f.eks. ingeniører ved TK-avdelingene. At vi påberopte oss sammenligning med inspektører i andre selskaper, var en helt feil problemstilling ble vi fortalt.

Altså var det ikke mulig, pga interne lønnsforhold, at landets desidert største flyselskap kunne tilby sine autoriserte inspektører samme eller tilsvarende lønn som i f.eks. Braathen og Widerøe!

Siste forhandlingsdag var avdelingsstyret samlet på Park Royal, og forhandlingsutvalgets siste krav ble her vurdert i laveste laget.

Dette avstedkom ingen problemer da bedriften ikke var interessert i å akseptere noe i retning av vårt siste utspill, og konflikten var dermed et faktum.

Før dette hadde vi også opplevd at SAS' toppsjefer fra Sverige troppet opp, øyensynlig for å påse at bedriften holdt seg på den smale sti.

Vi har meget vanskelig for å akseptere "svenske tilstander" og "svensk forhandlingsskikk" i våre lokale, regionale lønnsforhandlinger!

Den presse- og mediafokusering som nå ble NFO avd SAS til del var helt overveldende og er vel kjent av de fleste. Jeg tror at vi fikk frem den saklige informasjon som skulle til for å få forståelse om hva det hele dreide seg om.

Vi fikk også frem informasjon om SAS' beviste krisemaksimering ved å la ferdigstilte fly stå uvirksomme på bakken under påskudd av "crewmangel".

SAS

Den 19. desember ble vi så innkalt til Rettedal, uten at det her fremkom nye elementer av verdi.

Denne dato var også lønningsdag, og SAS hadde nedlagt en kjempejobb i løpet av siste natt for å kunne gjennomføre lønnstrekk for den resterende del av desember, en periode hvor ingen visste om det ville bli konflikt eller ikke.

Av medlemmene ble dette oppfattet som ren provokasjon, og resultatet var en spontan sit-down aksjon, hvoretter selskapet slo retrett og lovte full tilbakebetaling innen 48 timer.

Utover kvelden var det uformelle samtaler igang med bedriften, og mulighetene for en løsning kunne være innen rekkevidde.

Samtidig kom det teleks fra linjestasjonene i Nord-Norge med forslag om å forsøke å kjøre med normalt tempo frem til julaftens siste flight for på denne måte å hjelpe publikum hjem til jul - et slikt tiltak ble ansett for både nødvendig og goodwill skapende.

Styret sluttet seg enstemmig til forslaget, unntatt Paulsen som satt i samtaler med bedriften på dette tidspunkt.

Nyhetene om dette slo ned som en bombe i radioens kveldsnyheter, hvoretter bedriften følte seg snytt, og straks avbrøt de uformelle samtalen.

Vi har ennå ikke skjont hvorfor bedriften reagerte på at vi på denne måte gjenopptok arbeidet, dette burde jo absolutt være i bedriftens interesse dersom man overhode bryr seg om sine kunder.

Det er en rar verden vi lever i.

Art. fortsetter neste nr.

(Innlegget er noe forkortet- red.)



AKSJONER OG STREIKERETT.

Norske SAS-Flygeres Forening har et blad som kalles INTERN. Der er det høyt under taket. I et meget følelsesladet innlegg fra I.Hammersmark FS DC-10, må jeg tillate meg å sakse en del ting. Innlegget er skrevet like etter gå sakte-aksjonen i NFO, og det er så gjennomsyret av en viss holdning, at hele artikkelen burde vel ha vært trykket hos oss også, men av plasshensyn vil det bli bare bruddstykker:

-Man er solidarisk overfor sine egne egoistiske og smålige krav uten å være villig til å innse at man saboterer og undergraver sine egne og andres arbeidsplasser. Er man solidarisk bør man vise det overfor sin arbeidsgiver og sine kolleger ved å vise måtehold i sin kravmentalitet, og ikke aksjonere. ----- Jeg vil kalle det sabotasje og illojal opptreden av en liten gruppe ledet av noen få maktsyke fagforeningspamper som misforstår sitt eget beste.

To A-4 sider med søl tilsvarende overstående har Hr.Hammersmark prestert. Jeg kan ikke i min vildeste fantasi tro at dette er representativt for NSF.

Heldigvis er redaksjonen blitt tilsendt også påfølgende utgave av INTERN.

W.Wilhelmsen har heldigvis tatt til motmæle og skrevet noen bevingede ord som en også bør ta med før en trekker vidt-trekkende sluttninger ang.flygerstanden i SAS.

-- Å kalle en lovlig konflikt for sabotasje ledet av maktsyke fagforeningspamper, er temmelig drøy kost. Du virker å ha lett for å be andre om måtehold i sine krav, men sett deg ned og les gjennom den kollektivavtale som dekker ditt forhold til SAS, og da spør det om du ikke er glad for det som "fagforeningspampene" i de siste 40 år har klart å bringe frem av tilstander for sine medlemmer, en av hvilke du (omsider) ble.-----

Dette siste kunne jeg ikke ha skrevet bedre sjøl. Jeg føler meg sikker på at de som er spesielt interesserte kan få en kopi av hele artikkelen til Hr. Hammersmark og eventuelt tilsvar ved å henvende seg til Norske SAS-Flygeres Forening.

red



HAR JEG RETT TIL PERMISJON
MED LØNN FOR EN UKES REPITI-
SJONSBØVELSE I FOREVARET ???

ETT ØYEBLIKK, VI SKAL BARE
HØRE MED H.K. I STOCKHOLM
OG KOMMUNALMINISTER RETTERDAL
FØRST -----



SFINX'EN FOR REISING
AV VELTEDE PYRAMIDER

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

