

MEDLEMSBLAD FOR NFO,

ORGANISASJONEN FOR DEN AUTORISERTE FLYTEKNIKER

NR 3 - 86.



SENTRALSTYRET NFO 1986.

Sekretariat.	FORMANN	ERIK THRONDSSEN 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

Høst og vintersesongen står for døren. Et kontroversielt tariffoppgjør er tilbaketrukket og godkjent. Grunnlaget er etter min mening lagt rimelig bra tilrette, slik at fremtidige oppgjør ikke nødvendigvis blir ekstremt vanskelige for oss.

MEN, viktige og tunge ting er endel av Tariffarbeid, så ingen kan hvile på sine laubær, hvis det finnes noe slikt i denne delen av fagforeningssektoren.

Temaet som naturlig følger en slik innledning er den gjevne prosess som preger tariffarbeid og tillitsmennene som utfører det.

Det er av helt avgjørende betydning at NFO hele tiden har friskt og inspirert personell å fylle etter med. Å satse på nestorer og håpe på innsats til evig tid er å lure seg selv.

Avdelingene må derfor målbevisst legge flere sektorer frem slik at tillitsmannarbeidet spres, sentralt engasjement må være en slik del.

VI KAN IKKE I FREMTIDEN BRUKE TORDENSKIOLDS
SOLDATER OVER HELE SPEKTERET.

Som jeg før har skrevet i min spalte er det igang systematisk kurs for medlemmene og tillitsmenn for å gi innsikt og forståelse for avtaleverk, NFOs aktivitetsfelt og fremtidsperspektiv. Normalt et årlig kurs hver høst.

VEL MØTT

Erik Throndsen

ALF A. NOTTINGHAM.

Jeg har ikke møtt mange personer som har gitt et så stort og kraftig inntrykk bare etter et kort møte på noen få timer.

Alf A. Nottingham er nylig gått av som Secretary General i AEI, den internasjonale flyteknikerorganisasjonen vi er medlem av. I forbindelse med dette og det at jeg var på Farnborough, kom det istand et møte med Alf.

Han har passert de sytti, men må være verdens sprekeste pensjonist. Fra vi ble møtt på flyplassen og til vi dro heim, hadde jeg det inntrykket at Alf lå 5 til 50 skritt foran alle han var sammen med.

Kona hans, Elsie, holdt et normalt tempo, og la ikke skjul på at hun hele livet hadde vært som et rolig punkt som Alf kunne støtte seg til. Alf var et oppkomme av historier, og alt av datoer og steder satt klistret, og han hadde en fenomenal evne til å få historiene sine så livlige at en følte at en hadde vært der og da, når Alf fortalte deler av livshistorien sin.

I sin tekniske løpebane, startet han ikke med fly, men i en fabrikk som laget messingdeler. Han husket til og med blandede formler for forskjellige messingkvaliteter. I og med at dette var delvis en del av krigsindustrien, (patroner) ble han ikke innkallt til militæret med en gang krigen startet. Men den 2. desember 1940. kom han inn i forsvaret. På rekruttskolen ble han spurt om han ville i RAF. På forhånd hadde han fått snoket opp at opptakskravspørsmålet besto av omtrent det å kunne forklare gangen i Ottomotoren med innsug - kompresjonsarbeid - eksos osv.

Dette bydde ikke på problemer, så han startet i januar -41 på et 17 ukers tech. training- kurs. Alf kom fra en familie med 8 barn, og det var slettes ikke flust opp med penger. Det hadde jo resultert i at det heller ikke var noe skolegang ut over Elementary School for Alf. Etter det en antagelig kan kalle en form for grunnkurs i faget, fikk han motorkurs og ble deretter Flight Mech first class. Postert i Doxford, som var hovedkvarteret til 56 Squadron, og jobbet der med Hurricane.

Det ble etterhvert slik at han var borti de fleste av flytypene som ble brukt. Det er umulig å liste opp alle steder han var postert i England, og hvilke flytyper han jobbet på, men han nevnte spesielt ett sted hvor det kom inn alt mulig av fly som skulle tankes og fylles opp med amunisjon før de dro tilbake. Eller det var fly som kom haltende og skadeskutte som måtte lappes såpass at de kunne komme seg til en base.

Alf hadde bilder. Og dagbok. Hadde skrevet dagbok i alle år, og gjorde det fortsatt. Han kunne slå opp i boka og fortelle hva han hadde gjort hver eneste dag. Hvilket fly han hadde skiftet motor på den 17. mai 1960 f.eks. Hadde et formidabelt fotoalbum med bilder fra krigens dager og sirlig notert under hvert bilde hvor, når, hvem osv.

Ikke overpertentlig, men en person som hadde orden på sakene sine.

Det var heller ikke vanskelig å se at han ahndet drevet idrett i sine yngre dager. Framsto som en skjeldent sprek pensjonist som hadde drevet ganske aktivt med sykling i en årrekke.

For oss flyteknikere på dagens moderne jetfly er det rart å høre om at det f. eks på Typhoon jagerfly var det i perioder en gangtid på motorene på 6 timer. Alf hadde her en lengere forklaring om kringel mellom Napier og Bristol angående nitrering av ventiler.

Like etter den allierte invasjonen i Frankrike, dro også Alf over kanalen og var først plassert på Völkkel i Holland. Der var han med på å bygge opp hangarer og telthytter som de bodde i. Og dette var mens de tyske styrkene omga flyplassen på et par kilometers avstand.

Det eneste han savnet var sykkel.

Totalt var han fem og et halvt år i RAF. Stasjonert forskjellige steder rundt om i Europa.

Etter krigen, i 1946 begynte han i BOAC. Og på den tiden ville folk ha en arbeiderpartiregjerung, og det var stor interesse for fagforeningene. Det tok ikke lang tid før Alf var aktivt med i foreningsarbeidet i BOAC. Og det har vært som en tråd gjennom livet siden. Sjøl om han skiftet endel på arbeidsplassen, varte det ikke lang tid før han var inne i arbeidet i fagforeningen. Han sjøl sier det er rettferdsanssen som har gjort dette. Han hadde sett så mye urettferdig behandling av arbeidstagerne at han kunne ikke la være å engasjere seg.

I 1948 var han med i forbindelse med Berlin Airlift. Det var da Vest-Berlin ble totalt isolert og alt av forsyninger måtte flys inn. Det var et enormt antall fly som gikk i skytteltrafikk inn og ut av byen, og med tilsvarende hektisk periode for flymekanikerne.

Startet i 1950 i BEA, og hadde A&C Licence på en masse flytyper. Kan jo da nevne at noe av det site han jobbet på var Trident og DC-10. Så det er ikke tvil om at her er det en person som har vært igjennom det grovste av det som har vært av fly i de siste 40-50 år.

Alf var en av de første medlemmer i A.L.A.E., foreningen i England som tilsvarer NFO i Norge. Denne foreningen var på samme måte som hos oss, gått ut av L.O på grunn av behandlingen små grupper med enkelte særkrav. Sertifikat-tillegg er et kjerneord. Alf var av en klar formening at Licenced Engineers aldri fikk en fair deal i oppgjørene.

Etter dannelsen av AEI, har Alf vært en av drivkreftene, og det kan vel sies uten forkleinelse for andre, at uten Alf A. Nottingham, var ikke AEI det det er i dag.

Alf. A. Nottingham er i dag Life President i AEI, og har som en av de få, mottatt NFOs hederstegn: NFO-klossen.

Å få møte slike personligheter som Alf er med på å gjøre arbeid for NFO til en fornøyelse. Det oppveier lange og kjedelige møter og like lange og tunge stunder ved skrivemaskinen.

red

LET
SLEEPING DOGS
LIE

I forbindelse med de nye maintenance requirements i SAS har jeg registrert at den mistenksomme flytekniker igjen har gjort seg tilkjenne. Hva er det nå da?? Ved gjennomgang av den nye MPC check liste er det mange som har trukket den konklusjon at den nye sjekken tilrettelegger innføringen av pilotsjekken. Det hevdes at først går lillefingeren og så hele hånden

Sterke påstander? Javisst. Etter gjentatte grove tacklinger fra SAS sin side er det mange som har gjort det til en regel å konsekvent bruke store bokstaver.

Hva er så argumentene våre fargerike kollegaer legger til grunn? Jeg skal forsøke å summere opp:

Hvorfor amputere MPC? Fra SAS sin side blir det hevdet at dette gir en tidsbesparelse på 5 min. pr. MPC. I tillegg skal den medføre bedre økonomisk utnyttelse av ressurser, høynet standard og bedre regularitet. Alle vet at disse fem minuttene ikke kan utnyttes (hvis flyet da ikke bringer med seg en bærepose som teknikeren kan putte sine fem minutter. Når flyet kommer til nattstopp kan man åpne posen og flytte klokken en times tid tilbake). Alle vet at en redusert MPC ikke medfører høyere standard. Alle vet at det ikke er MPC som bestemmer groundstoppen. Det er vanskelig å finne en fornuftig grunn for å forandre den gamle MPC. Skeptikernes påstand er som følger: Dette er gjort for å ubetydeliggjøre MPC. Jo mindre omfattende denne sjekken er jo lettere vil pilotene akseptere å utføre den. Dessuten er det mindre grunnlag for å kreve kompensasjon for å overta teknikerens oppgaver.



Weekly checks ble ikke lagt til linjestasjonene, som var intensjonen. Dette gir linjestasjonene mindre å gjøre, noe som legger grunnlaget for å kutte ned på teknikerbestanden.

Ingen saklig grunn for å fjerne MPC punktene i cockpit. Teknikeren må inn i cockpit uansett og det spares ingen tid på å la være å lese av mengdeindikatorene. Skeptikerne hevder ikke at man må ha tekn.kompetanse for å lese av disse instrumentene. Det reageres fordi den nye MPC fjerner en tidligere dobbelt-sjekking av viktige væsketilførsler. Det oppgis ingen grunn til dette bortsett fra at pilotene har de samme punkter på sin sjekk-liste.

W.A.C., G.V.C. osv. er velkjente begreper blant flyteknikerne men ukjent for pilotene. På den nye MPC er disse fjernet til fordel for uttrykket "CHECKED". Denne terminologien kjenner pilotene fra sin egen sjekkliste og den nye MPC glir naturlig på plass.

Det bør nevnes at det er skrevet "CHECK" på MPC listen. Dette vakte stor forundring da beskrivelsen for dette uttrykket i MOM innebar en adskillig mer omfattende inspeksjon enn den man gjorde tidligere. Dette ble fra selskapet forklart med at det var en feil og det rette ordet var "CHECKED". Insp.nivået av dette uttrykket var flytende da det ikke var spesifisert i MOM. Dette skapte mye forvirring og det er derfor mye mulig at MPC listene er forandret når dette blir lest. Artikkelen er skrevet ca. 14 dager etter innføringen.

Til slutt den kanskje mest humoristiske varianten. Wheel wells skal ikke lenger sjekkes på MPC. Jeg vil tro man gjennomsnittlig bruker ca. 30 sek. på dette. Det føles litt rart å fjerne dette punktet da man i disse områder finner upbumper og downlock spot light som er no-go items. Fritenkerne blant oss mener her at denne item ville medføre at pilotene måtte utstyres med to uniformsluer; En til å fly med og en til å sjekke wheel wells med. Her kan man tross alt skimte et glimt i øyet.

Som man skjønner er det kollegaer som nå ser spøkelser, selv om det er lyst stort sett døgnet rundt. Nå er argumentene på trykk og hver enkelt av de meningsløse kan vurdere selv. Personlig har jeg vondt for å tro at SAS pånytt har satt igang en prosess som skal mane frem dette fryktede gjenferd. Den tekniske standard på DC9 ligger idag på et labert nivå i forhold til glansdagene og pilotsjekk vil ikke gjøre det tryggere å fly.

Som en trøst til de som måtte trenge det: vil jeg referere MOM 2.1.1. ganske nedkøkt og på godt norsk: Det skal signeres for maintenance release før hver flyvning. Det skal utføres MPC for release kan tegnes. Release kan kun tegnes av personell med offentlig godkjent sertifikat.

Hver enkelt har mottatt en mappe med utdrag av diverse håndbøker i forbindelse med visning av videofilm og presentasjon av de nye maintenance requirements. Denne mappen bør studeres nøye. Man finner her nevnte chapter i MOM pluss en del andre interessante utdrag. Kanskje pulsen vil slå litt roligere. Det er nyttig lesning uansett. Dette er tunge bøker som ikke lar seg forandre med et pennestøk. MPC har tidligere ikke vært med i maintenance requirements. Maintenance bulletin no.605 informerer om det nye systemet. Jeg refererer: "One important moment for the changes made are that SAS is using qualified technicians performing the checks at all ground stops as also today". Skeptikerne vil nok hevde at dette ikke er verdt papiret det er skrevet på. Men husk at dette tross alt er et skriftlig utsagn og jeg tror vår ærede motpart er inneforstått med at tillitsforholdet ikke klarer påkjenningen av flere "misser". Nå må vi snart få arbeidsro og trekke lasset i samme retning.

BST





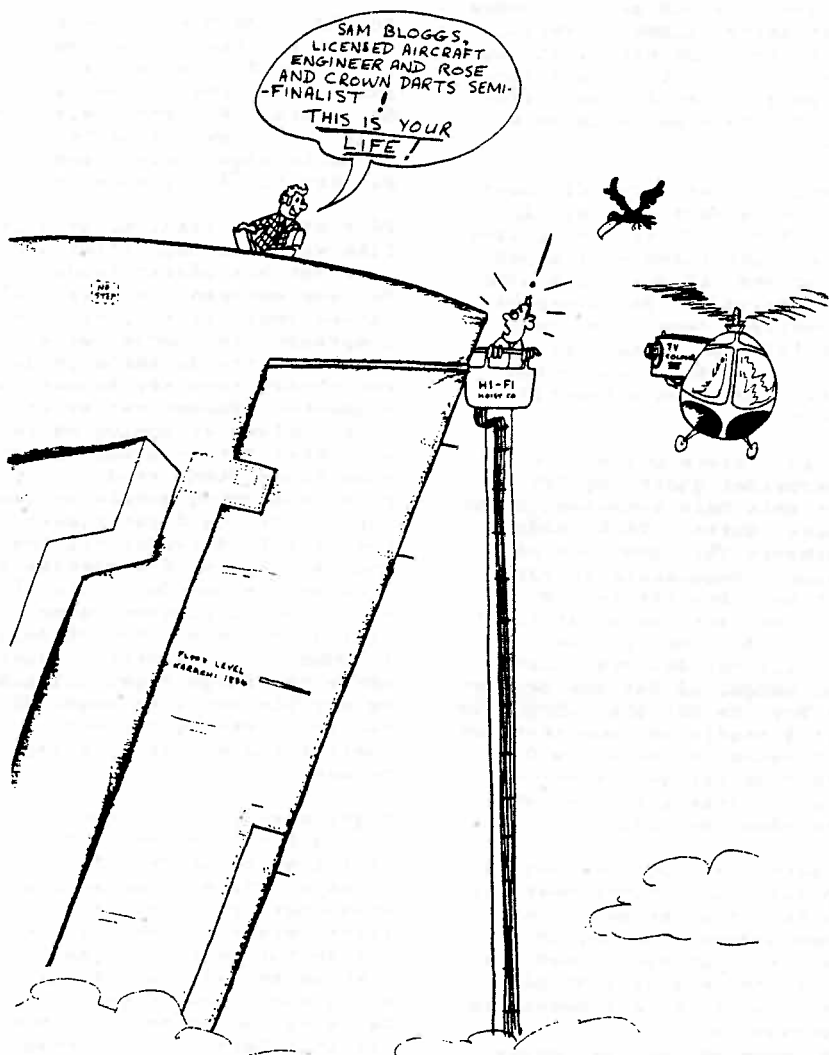
FØR ET SAS-FLY STARTER FORETAR EN AUTORISERT FLYTEKNIKER EN SÆKALT MPC (PREFLIGHT MAINTENANCE CHECK) FOR Å KONTROLLERE OM DET ER YTRE TEGN PÅ SKADER, SOM OLJELEKKASJER, FEIL PÅ UNDERSTELL OSV. INSPEKSJONEN FORETAS UNDER ALLE VÆRFORHOLD, - BILDET ER TATT PÅ FORNEBU I 24 KULDEGRADER. SAS NORGE HAR CA. 150 FLYTEKNIKERE FORDELT PÅ DE FORSKJELLIGE STASJONENE, OG DE ER EN VIKTIG FAKTOR I SAS' BESTREBELSE PÅ Å OPPRETT- HOLDE ET HØYT SIKKERHETSNIVÅ.

. . . også dette er
SAS
. . . ditt selskap!

APROPOS.....

Denne godbiten ble i sin tid trykket i INforum, som et ledd i en informasjonsserie som presenterte en del av yrkesgruppene i SAS.

Begivenheten fant sted i 1978.



Eventyret TACA er over.

Den 30.mai i år var eventyret TACA, El Salvador, over for Tekn.avd. Da var alle utsendte flyteknikere tilbake i Norge. Det startet 1.oktober 1985, og siden har 12 flyteknikere fordelt på 3 puljer å 3 mnd. arbeidet for TACA med stasjon El Salvador.

For meg startet turen dit bort fra Sola 14.mars via Oslo, London og Miami. Etter overnatting i Miami gikk turen videre med TACA og eks. LN-SUV, nå N767BE til El Salvador. Så fulgte et par hektiske dager hvor døgnrytme fallt på plass, introduksjon fant sted, og hvorpå en fallt inn i en behagelig og rolig rytme.

For oss i siste pulje, var jo grovarbeidet gjort, og det var stort sett bare konsulentjobben tilbake. Gutta i TACA hadde etterhvert fått godt tak på maskinen. Regulariteten var stort sett bra teknisk sett, tatt i betraktning av at flyet fløy ca. 80 timer pr. uke. Alt i alt var det spareparts eller mangel på det som skaffet mest bry, da det gikk uhyggelig tregt å skaffe det som trengtes. Det forekom at den store C måtte fram før det ordnet seg. Da var irriterte piloter det beste våpen en hadde.

Bortsett fra å befinne seg på flyplassen noen timer hver dag, forgikk det aller meste ved svømmebassenget på dagtid. Været var upåklagelig med noe for høy temperatur midt på dagen i sola, ellers meget bra og behagelig.

Forholdene mellom oss norske mekanikere og engelske piloter utviklet seg også bra. Humør og guttestreker var det i alle-

fall nok av ved bassenget. En rask dukkert i ramsalt og godt temperert Stillehavsvann ble det og tid til.

For de uinnvidde ble B-767 fløyet av crew fra det engelske selskapet Britannia, da SAFE ikke hadde crew for dette etter de første 6-8 ukene. Selv hadde ikke TACA crew til dette formål, de måtte sågar leie argentinske piloter til å fly sine B-737.

Vårt største tekniske problem fikk vi en søndags ettermiddag hvor det ble påvist skade på den ene motoren. Det viste seg ganske snart at et panel bak N1 compressor fan hadde løsnet og gjort omfattende skade på det ene thrust reverser bypass duct segmentet. Skaden var av et slikt omfang at Boeing måtte kontaktes før eventuell reparasjon kunne finne sted. Etter mye om og men ble en temp. rep. utført og flyet fløyet tomt fra El Salvador til Los Angeles. En av våre teknikere fikk erfare hva det ville si å stille på flyplassen denne tidlige morgenen. Med få dollar i lomma og ei skjorte i bagen måtte han følge flyet til L.A., og der ble han i to døgn. Så han var virkelig fornøyd. Uhellet kostet oss fire døgn på bakken.

Sight seeing-turer fikk vi tid til også når de lokale forhold lå tilrette for det. Til dette formålet var en drosjesjåfør, stasjonert på hotellet, den rette person. Så en dag tok vi oss en tur på ca. 6 timer og fikk se en del gamle Maya-ruiner og andre severdige ting. Dette var jo et herlig avbrekk fra en ellers rolig hverdag. Prisen på turen var og ganske overkommelig, ca. 200,- NKR fordelt på 3 mann. Etter en tid ble samme mann anmodet av gerilliaen om å slutte med disse turene. De var tydelig ikke begeistret for disse tiltakene.

Sight seeing down-town ble det og anledning til, og her kunne en nær sagt kjøpe hva som helst. Med lokal spansk-talende guide var det forholdsvis trygt å ferdes der. Uten guide burde man holde seg unna, ble det oss fortalt. Det var ikke til å unngå at en ble tatt for amerikaner. Svartebørshandel med dollar var et annet kapittel og ble helst utført fra et bilvindu. Beste handledag syntes å være mandag og tirsdag.

Etter en tid ble man jo lei maten på hotellet, og begynte å gå ut for å spise. Her var de argentinske pilotene gode å ha som guider. Språk og mat kunne de. Mange variasjoner ble det ettersom tiden gikk, og stort sett alle med god og rimelig mat og drikke etter våre forhold. Så noen grunn til å sulte var det ikke.

Noen flight mech.-turer ble det og på de aller fleste av oss til L.A. og Miami. Ellers kunne vi reise så mye i Sentral-amerika som vi orket. Brukte vi uniform, slapp vi alle restriksjoner og avgifter. For de som hadde med seg sine familier, gjaldt det samme, med unntak av passasjeravgifter. Så servicen fra TACA overfor oss, var helt upåklagelig. Kanskje noe for våre selskaper også, ved besøk utenfra. Våre leiligheter på hotellet egnet seg vel for familiebesøk. De familiene som var her nede fikk sikkert en tur de sent vil glemme.

For min egen del fikk jeg meg en fin tur til Guatemala med flott opphold til TACA-pris på førsteklasses hotell. En hel dags sight-seeing til den gamle hovedstaden Antigua ble det også. Her var det svært mange gamle ruiner av kirker og kloster.

De fleste skrev seg fra 1500-1600 tallet og hadde en utrolig utsmykking. Tidens tann og de mange store jordskjelv hadde satt sine dystre spor. Det som alikevel gjorde størst inntrykk var småungene som tagg på gata til langt på natt utenfor hoteller og restauranter, og noen av dem var vel ikke særlig eldre enn 4 år.

For El Salvador sitt vedkommende var det også kontrasten mellom fattig og rik som var mest iøyenfallende for oss nordboere, samt all søppel som fløt over alt. Kjøring på motorveien var et kapittel for seg, og som må oppleves. På min aller siste dag på vei hjem fra jobb en formiddagstime, kolliderte vi med en gris. Ja en gris. I ca. 70-80 km. Bilen fikk en stygg medfart og den kvinnelige sjåfør et sjokk. Grisen satte avsted som et lyn. Hvor den forsvant vet ikke jeg.

Arbeidsforholdene var greie og reine. Største plagen kunne være varmen og fuktigheten nede på flyplassen. Den lå på havnivå, og her lå som regel temperaturen noe over 30 grader. På nattstopp og når flyet var i hus, kunne temperaturen bli opp i mot 40 grader inne i flyet. I regntiden, som startet i den tiden vi kom, var det en masse insekter i tillegg. Da var det bare å åpne munnen så var måltidet servert.

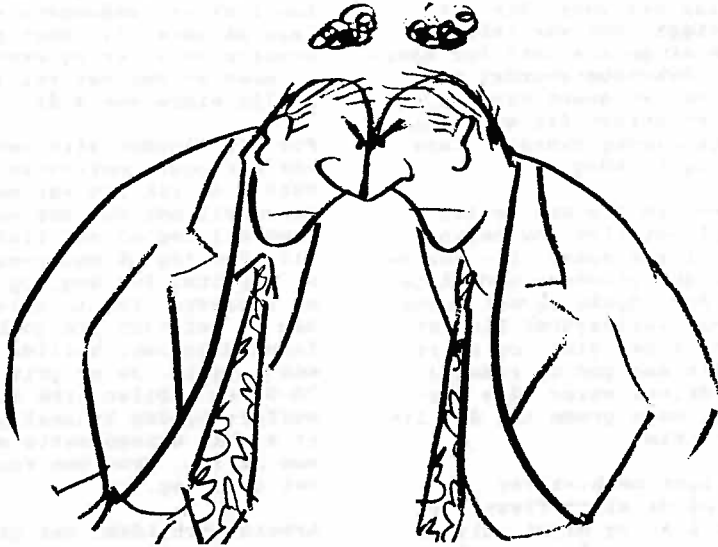
Alt i alt sitter en igjen med mange gode minner fra tiden der borte, og noen mindre gode. En opplevelse var det i allefall for oss, og de fleste en kom i kontakt med var svært hyggelige og gjestfrie.

J.K.L.

LOKALE FORHANDLINGER

I

SAS



LOKALE LØNNSFORHANDLINGER -86

Som en ny vri på årets lønnsforhandlinger, hadde bedriften lagt opp forhandlingene som ett 2 dagers internatopphold. Disse fantst sted på Norsk Legeforenings kurssenter, Soria Moria 8-9OCT. Det var ett godt forbredt forhandlingsutvalg som troppet opp på møterom I, kl.14.00 sharp. Fra bedriften stilte forhandlingsleder E.Nygård IP, J.Haugerud IE og A.Hindrum TU. I vårt forhandlingsutvalg satt M.Arnesen, K.Hasleto, K.Paulsen, T.Ytterstad, M.Johannesen sammt undertegnede. Forøvrig de samme som forhandlet i fjor.

Man hadde vel litt bange anelser, efter fjorårets noe "annstrengete" oppgjør. En hviss indikasjon på hvor vi villeende hadde vi, i og med at både Braathen og Widerøe var kommet i havn.

Vi åpnet med en generell situasjons analyse av det annstrengete arbeidsmarkedet og problemene med å få tak i kvalifisert arbeidskraft. Usikkerhet mht. fornyelse av arbeids og oppholdstillatelsen for innleid arbeidskraft. I dag "eksportere" vi arbeid til Sverige og Danmark, pga. bla. underbemannning. Problemer med avvikling av vinterprogrammet med økt trafikk, økende antall overnattinger og hangarsituasjonen etc. etc.

Da kvelden kom hadde vi følt hverandre litt på tennene, og vi mente at vi hadde fått såpass med signaler, at vi så muligheter for å komme til mål.

Fredag morgen var det på'n igjen, og nå begynte tøylene og strammes inn. Vi hadde fremmet krav om ett generellt tillegg. Utøking og forandring av lønsskalaen, pluss ett tillegg spesielt for alle på linjenettet. Ett såkalt seniority tillegg.

Som vanlig var det ikke lett å få gehør. Seniority tillegget på linjenettet ble helt avvist. Kravet om ett generellt tillegg var for høyt, og det ble en seig drakamp om lønsskalaen. Det er slik det er i forhandlinger.

Efterhvert nærmet vi hverandre. Partene var enige om at dead-line var kl.14.00. Kom vi ikke fram til da, var det å betrakte som brudd.

Efter mye frem og tilbake, kom vi til enighet fem minutter over d.l. Vi fikk også signalisert at seniority tillegg og prosentuell lønsskala var noe vi ville komme tilbake til ved kommende forhandlinger.



Hva skal en så si om årets forhandlinger? De ble ført i en gemyttlig og åpen tone. Det var mer rett på sak. Forhandlerne på begge sider av bordet greide å formidle og tolke signaler. Missforståelser ble raskt oppklart før de fikk utvikle seg til å bli problem. Til slutt var forhandlingene preget av saklighet og dyktige forhandlere. Det ville vært en ulykke både for oss og bedriften, hvis vi skulle ha endt ut med en ny konflikt.

K.G.



- Guds frygt, renslighed og pålidelighed er nødvendig...

Arbejdsreglement fra 1872

1. Guds frygt, Renlighed og Paaalidelighed er nødvendig i Arbejdet.
2. Personalets Arbejdstid er nu reduceret til fra kl. 0600 Morgen til kl. 0600 Aften med Undtagelse af Søndage, hvor det forudsættes at man beskæftiger sig med guds-frygtige Sysler. Bøn vil blive læst af vor øverste Chef hver Morgen ved Kontorets Begyndelse.
3. Naar det er nødvendigt, kræves det at Personalet arbejder udover ovennævnte Arbejdstid.
4. Alle yngre Ansatte og Lærlinge maa møde 10 min. før Bønnerne læses og maa være til Ledelsens Disposition ogsaa efter ordinær Arbejdstids Ophør.

5. Personalet bør ikke anvende Beklædning i lyse Farver. Støvler og Frakker er ikke længere nødvendige i Arbejdet, fordi en Ovn nu er blevet installeret. Der gøres Undtagelse for Halstørklæder og Hatte i særligt koldt Veir. Dessuden maa hver Ansatt i Vintermaanederne selv medbringe 4 Pund Kul hver Dag.
6. Det er forbudt at snakke i Arbejdstiden. Der gøres opmærksom paa at en Ansatts Ærbarhed, Properhed og Ansvarsfølelse vil blive draget i Tvil dersom han ryger Cigaretter, drikker Alkohol af enhver Slags, spiller Billard eller deltager i politiske Møder.
7. Personalet har Mulighed

for indtage Forfriskninger mellem kl. 11.30 og kl. 12.00. Arbejdet maa imidlertid ikke afbrydes. Kunder, Ledelsen og Pressen maa behandles høfligt og med Respekt.

8. De Ansatte maa holde sig friske. Lønudbetalinger standses øjeblikkelig i Tilfælde af Sygdom. Det anbefales saaledes at hver Ansatt foretager Opsparing for at sikre sig mod Sygdomsfravær og for at forebygge Alderdommen, saaledes at de ikke bliver en Byrde for Samfundet.

9. Det understrekes at Arbejdsreglementet betyder en væsentlig Forbedring af de Ansattes Arbejdsforhold. Det ventes derfor af de Ansatte en tilsvarende Forbedring i udført Arbejds-mængde.

HERVED GJORT GJELDENDE

FOR

NFO KONTORET

Søren

NEWS!

BRAATHENS S.A.F.E. HAR SOLGT SIN SISTE B-767 TIL ET SELSKAP SOM HETER BRAATHENS LEASING AND AVIATION KNOW HOW A/S.

DETTE SELSKAPET ER ET DATTER-SELSKAP AV LUDV.G.BRAATHENS REDERI PÅ LIK LINJE MED F. EKS BRAATHENS S.A.F.E.

SELSKAPET VIL VÆRE AKTIVT I MARKEDET FOR FLY-LEASING, OG HAR LEIET UT OVERNEVNT B-767 TIL VARIG.

SELSKAPET SKAL EVENTUELLT KJØPE OG LEIE UT FLY SOM DRIFTSELSESKAPENE BRAATHENS S.A.F.E. OG BUSY BEE IKKE Lenger HAR BRUK FOR. I TILLEGG KAN DRYLEASE KOMBINERES MED EN "KNOW HOW" PAKKE, SOM OMFATTER OPERATIVE, TEKNISKE OG ADMINISTRATIVE TJENESTER.

UTFYLLENEDEN INFORMASJON VIL BLI GITT DE ANSATTES ORGANISASJONER.

DET RYKTES:
PILOTER MED B-767 LICENCE SKAL FORTSETTE SIMULATORTRENING FOR Å HOLDE VEDLIKE SITT SERTIFIKAT.

REVISED MEL ON ICING.

U.S. FEDERAL AVIATION ADM. (FAA) HAR GJORT ENKELTE ENDRINGER I FORBINDELSE MED ICING COND.

NA, SOM TIDLIGERE ER DET TIL-
LATT MED AVGANG MED ENKELTE
KOMponenter I AVISINGSSYSTEMET
U/S, SÅFREMT FLYET IKKE SKAL FLY
INN I "ICING CONDITIONS".

DET ER SKJERPEDE REGLER FOR
HVA SOM KAN REGNES SOM "ICING
CONDITIONS", OG DET UNDERSTREKES
AT MAINTENANCE PERSONELL'S AV-
GJØRELSE ANGÅENDE AVGANG ELLER
IKKE MÅ NØYE GJØRES I SAM-
ARBEID MED SJÅFØREN.

PÅ NORSK TEKNISK MUSEUM SOM
GANSKE NYLIG HAR FLYTTET TIL
FRYSJA, ER DET I SAMFERDSELS-
HALLEN ET BLIKKFANG AV DIMEN-
SJONER. SAS-CARAVELLEN "FINN
VIKING". DEN HAR ETTER DET SOM
SIES FÅTT STERKT PREG AV TIDENS
TANN, MEN TO SAS-MEKANIKERE ER
I FULL SVING MED Å RESTAURERE
FLYET. ER DETTE NFO MEDLEMMER?

WILL FRONTIER'S FALL GROUND PEOPLE EXPRESS, TOO?

People Express Chairman Donald C. Burr used to speak glowingly about the "air bridge" he built between People's hub in Newark, N.J., and the Denver hub of Frontier Airlines Inc. The trouble is, that bridge carried very little traffic, and nine months after People bought Frontier, the Western regional carrier lay in ruins. United Air-

make a bankruptcy filing the following day. But Burr continued a harrowing search for a buyer. None could be found.

Industry experts say People may have blundered by shutting Frontier down too soon. Some analysts speculated that the move was designed to force a quick settlement of the United talks. If so, it was a high-risk gamble that failed. Indeed,

Ironically, Burr never would have pulled that off without Frontier's unions. Led by the pilots, they pleaded with Frontier's board to accept Burr's bid and reject an earlier offer from Continental. In return for Burr's promise to keep the airline intact, the unions agreed to retain wage concessions—an offer that would come back to haunt them in the failed talks with United.

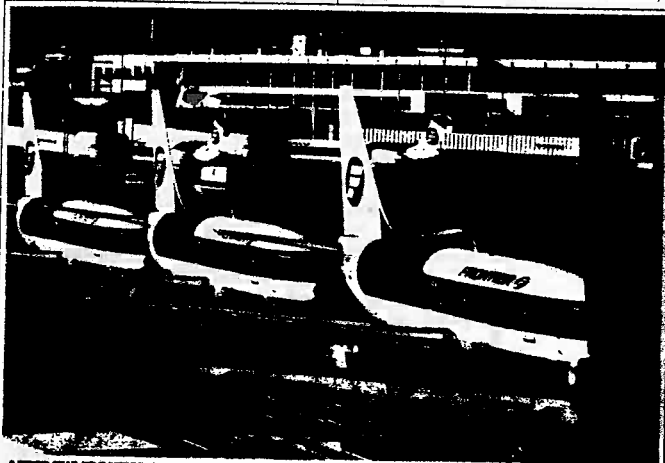
People first tried to preserve Frontier as a full-service carrier. That didn't work, and in February Burr switched strategies, converting Frontier into a Western version of no-frills People Express. "Everything indicated that the strategy wouldn't work here...but he was determined to use it," says Thomas Voltz, a former Frontier executive.

In May, Burr tried to turn Frontier back into a full-service airline, but it was too late. Frontier posted a \$58.8 million operating loss in the first half. Cash infusions required to prop up Frontier were bleeding People dry. By summer, People was searching for a buyer.

THE LAST OFFER. In retrospect, it's easy to see that the planned sale of Frontier to United for \$146 million was fatally flawed. United paid a bargain price of \$46.7 million as an interim step and received some of Frontier's most important assets—including gates and hangars in Denver. More important, the transaction rendered Frontier unattractive to any other buyer. So United had little incentive to reach a quick agreement with the Air Line Pilots Assn. over pay scales for Frontier pilots.

The last offer from Roger D. Hall, chairman of ALPA's master executive council at United, asked that Frontier's pilots, who are paid a third less on average than comparable United pilots, begin receiving United scale pay on Apr. 1, 1989. But he linked it to a demand that United's existing two-tier wage scheme for pilots be terminated on the same date. A United official termed that proposal "totally unacceptable," and the airline stuck to its original offer.

In a way, Frontier's pilots weren't the issue at all. When United's pilots ended a strike in June, 1985, they agreed that newly hired pilots would start at lower salaries and remain on a B scale for five years. After that, an arbitrator is to rule



AFTER THE FRONTIER SHUTDOWN, IT WOULD HAVE BEEN HARD TO RESTORE PASSENGER TRUST

lines Inc. on Aug. 27 formally called off plans to buy the remaining assets of Frontier it doesn't already control. People's promised bankruptcy filing for Frontier appeared inevitable.

A liquidation of the 39-year-old Frontier is likely to leave it owing more than will be gained from asset sales. And that raises questions about the survivability of People Express itself, though company officials insist they have enough cash to maintain operations.

The final chapter in Frontier's expected slide into bankruptcy began early Sunday morning, Aug. 24, in Denver when the carrier's 42 planes were grounded. The earlier agreement to sell Frontier to United had stalled because of a wage dispute between United and its pilots' union. With little prospect of the deadlock being broken and Frontier out of cash, People promised it would

United said the grounding of Frontier made it impossible to resurrect the deal.

Worse, the shutdown dramatically reduced the value of the carrier to other potential buyers. With no revenue coming in, Frontier was accruing losses of \$1 million a day, and its credibility seemed irreversibly damaged.

In the end, the Frontier shutdown came as no surprise. Frontier has been losing money for almost three years. Few in the industry ever believed that Denver could support more than two major carriers. United has long been the dominant airline there. And after Continental Airlines Corp. began recovering from its own bankruptcy woes, it was clear that Frontier was the odd man out. But Burr jumped into the fray by wrestling Frontier away from his old nemesis, Frank Lorenzo, chairman of Texas Air Corp., the parent of Continental.

forts. neste side

PAYING A PRETTY PENNY FOR AIR-SAFETY PROBLEMS

It's enough to make even veteran air travelers uneasy. Last year the airline industry posted its worst fatality record since 1977. Then, in one week in August, the engines on planes flown by three airlines burst into flames.

While fires are spectacular, more sobering is the pattern that's emerging from the Federal Aviation Administration's top-to-bottom inspections of airline maintenance programs. Time and again the agency has uncovered lapses by both old-line carriers and the newer operators spawned in the wake of deregulation.

Most recently, on Aug. 22, Pan American World Airways Inc. agreed to pay \$1.95 million in penalties—the highest amount ever collected—after the FAA found thousands of maintenance violations. According to the agency, Pan Am flew aircraft on which required repairs had not been made and installed parts that had already exceeded their service life, among other violations. The FAA initially wanted to levy a \$3.9 million fine, but Pan Am successfully challenged some of the findings and got the penalty reduced.

CONGRESSIONAL PUSH. The Pan Am case is no aberration. In the past 20 months, the FAA has proposed nearly \$18 million in fines on 16 airlines—about half of them major carriers (table)—and has collected \$4.6 million, a huge jump over the previous five-year total of only \$1.1 million in collected fines. Eastern Air Lines Inc., for instance, is fighting a \$9.5 million fine, which the FAA proposed in March after finding 78,000 safety violations.

The airlines deny that such infractions mean flying has become less safe. They argue that despite the cost pressures stemming from heated competition in the industry, which has

trimmed many airlines' profits, carriers haven't—and won't—save money at the expense of safety.

However, FAA Administrator Donald D. Engen disagrees: "There was a de-emphasis on maintenance by airlines after deregulation due to the heavy competition. We are going to make sure the industry complies with safety regulations." Even though there is no direct evidence linking cost-savings and the 526 fatalities last year, Congress is increasing pressure on the FAA to beef up its inspections. Despite concern about budget deficits, the FAA plans to boost its current battalion of 1,600 inspectors by 500 over the next three years. That should help calm worried passengers.

By Seth Payne in Washington

THE FAA'S HIT LIST FOR SAFETY VIOLATIONS

Airline	Amount of fine (thousands)	Status*
EASTERN	\$9,500	Eastern refused to pay; referred to Justice Dept. for prosecution
PAN AMERICAN	3,900	Paid \$1,950,000
AMERICAN	1,500	Paid \$1,500,000
WESTERN	759	Paid \$700,000
HAWAIIAN	509	Still negotiating
CONTINENTAL	402	Paid \$402,000
CROWNAIR	250	Still negotiating
PAPILLON HELICOPTERS	250	Still negotiating
FLYING TIGER	181	Paid \$144,000

*Some settlements are lower than the originally proposed fine because carriers convince the FAA that a violation did not exist or was corrected. The FAA says it will not negotiate on price but may retract some allegations of violations.

DATA: FEDERAL AVIATION ADMINISTRATION

.....Will frontier's fall..osv forts.

on whether the two-tier pay plan will be continued. Hall worries that an arbitrator would view concessions at Frontier as weakening the union's position at United. But he denies that he sacrificed Frontier jobs to benefit his United members. Many Frontier pilots see things differently. "They can be wild gamblers when they're dealing with someone else's jobs," says Charles A. Levine, a Frontier pilot for 23 years.

Yet Frontier pilots share the blame for their dilemma because of their refusal to work for Lorenzo. "Knowing what we know today," Levine says, "We'd be ready to deal with Lorenzo."

This time, though, a bid from Lorenzo never came. Texas Air, whose \$9-a-share offer for all of People Express Inc. was rejected in July, now has its hands full with ailing Eastern Air Lines Inc.

The expected liquidation means the end of a three-year roller-coaster ride for Frontier employees. Continental took out full-page newspaper ads on Aug. 26 in Denver, giving Frontier employees first crack at job openings. Only months after their own unions fended Lorenzo off, hundreds stood in line to sign up.

By Mark Ivey in Denver, James E. Ellis in Chicago, and Chuck Hawkins in New York, with bureau reports



lustrasjonen er et forsøk på å skrive helsetilstanden til nåtidens ytekniker den dagen den nye vedflyplassen åpner

Våre flyplasspolitikere har igjen gitt lyd fra seg. Kr.f. betrakter Kjekstadmarka i Asker som et gullegg i flyplass sammenheng og mener det derfor er på sin plass med en aldri så liten utredning vedrørende dette alternativ.

Denne utredning vil utsette avgjørelsen om hvor flyplassen skal ligge i minst et år. Opprinnelig var det meningen at regjeringen ville legge frem en innstilling om dette spørsmål før årskifte 86/87.

Man kan bare konstatere at det framleis er sprikende meninger om hvem som skal påføres ulempene og fordelene med flyplassen.

Jeg regner med at samtlige flyplassinteresserte politikere finner INFO og ber disse herved: HVER SÅ SNILLE OG LA DETTE BLI DEN DESIDERT SISTE UTREDNINGEN. Jeg er redd folk mister respekten for dere.

BST

siste:

Det ble via ekspress-bud informert INFO redaksjonen at kr.f.'s forslag om utredning av Kjekstadmarka posjektet ikke fikk medhold i stortinget. Regjeringen vil derfor som planlagt legge frem sin innstilling og stortinget behandler denne våren -87.

Ovenstående henstilling blir imidlertid stående da siste ord enda ikke er sagt i denne langdryge saken.

Ta en titt på INSIDE SAS

Lederen i Inside SAS blir skrevet av konsern-informasjonschef Preben Kjær. Det er med interesse jeg har lagt merke til et par av de siste nummers lederspalter.

ØKONOMI

I Inside nr. 47 pekes det på utviklingen blant de amerikanske flyselskaper, hvor konkurranse og økonomi stadig spiller en større rolle. Maintenance blir salderingspost og resultatet er store bøter for manglende ettersyn og dårligere flysikkerhet. Det går tydelig frem av lederen at man skal være meget varsom med å la økonomiens jerngrep skvise flyettersynet til et minimum. Dette kan man vel trygt kalle positive signaler fra selskapets talerør.

INNSATS

I Inside nr. 52 tar lederen av seg hatten for teknikken. Teknisk divisjon får her ettertrykkelig ros for sin innsats den senere tid. Blant annet blir det nevnt episoden med stikka som brakk i SVG og den etterfølgende inspeksjon av nier-flåten. Samtlige berørte niere ble kontrollert i løpet av 12 timer i en helg. Godt gjort!

Det antydes også at teknisk divisjon kanskje blir selskapets beste kort på hånden i den fremtidige konkurranse fordi flysikkerheten vil bli mer fokusert blant passasjerene.

FOREBYGGENDE VEDLIKEHOLD

Ja, det er ingen tvil om at vi gjør en god jobb. Kunne vi gjort den enda bedre? Jeg mener vi gjorde den bedre før. Også SAS har gjennomgått en økonomisk granskning. Om ikke dette har medført strammere budsjett for vår avdeling, er resultatet at det skal produseres mer uten at det koster mer. En av grunnene til at vi i dag sliter med underbemanning ligger vel nettopp her. Hvis dette har ført til at det forbyggende vedlikehold er blitt underprioritert er ikke amerikanske tilstander langt unna. Forebyggende vedlikehold er meget dyrt og avkastningen kan ikke måles i penger. Det kan være fristende for en økonom å peke nettopp på denne delen av det arbeidet vi utfører fordi SAS statistisk sett ligger svært godt an når det gjelder ulykker som er relatert til teknisk svikt. Med bakgrunn i den siste tids hendelser kan denne statistikken fort forandre seg. Noe vi alle håper ikke skjer.

Det er alltid hyggelig å bli satt pris på men det er synd at det må slike uheldige hendelser til. Etter min mening gjør vi den beste innsatsen når det ikke skjer noe med flyene..... ..men da er det jo ingen som forteller hvor flinke vi er. Uansett, vi er stolte over den jobben vi gjør innenfor den rammen vi har til rådighet.

BST



TRANSLATION PROBLEMMMMMMMS.

HADDE JAT SKULLE VISUALISERT
SINE OVERSETTELSE FRA BRUKSAN-
VISNINGEN TIL HVA OG HVORDAN
"LOGGEN" SKAL SKRIVES, VET JEG
IKKE OM DET HADDE PASSERT SENSUREN.

FØRST DEN JUGOSLAVISKE VERSIONEN:

11. PROSTOR "PREMIJBE SA LETA"
NAMENJEN JE POSADI DA BELEŽI----

SA DEN OVERSATTE:

11. "FLIGHT REMARKS" SPACE IS
PROVIDED FOR THE SCREW TO WRITE
DOWN-----

Og i INFO FINNES DET SKRIVEFEIL.
VI VISUALISERER DEM HELLER IKKE.

OBS OBS OBS
DET VILLE VÆRE I REDAKSJONENS
INTERESSE HVIS EN KUNNE FÅ VITE
OM DET ER MEDLEMMER SOM DRIVER
RESTAURERING AV GAMLE FLY ELLER
BYGGING AV NYE. DET KUNNE SÅGAR
VÆRE NOK AT REDAKSJONEN FIKK TIPS
OM AT DET VAR FLYTEKNIKERE SOM
DREV MED FLYARBEID SOM HOBBY.

YTTRING FRA MOSKVA.

Redaksjonen har fått en reak-
sjon på et reisebrev fra Köln
som sto i INFO nr.2-86. der
Øyvind F. hadde store problemer
med å få arbeidstillatelse.
Dette skapte etter hans mening
problemer for svenske og norske
mekanikere i SAS, i og med at
disse to landene ikke er med-
lemmer av EF.

Mulighetene er store og aksjonen
er meget enkel: Vi eller SAS må
gå på den norske regjering og
få den til å kaste ut samtlige
EF-oljearbeidere på norsk sokkel.
Alternativt, EF må gi oss opp-
holds/arbeidstillatelse.

Leif.

NYTT MEDLEM.

TURID RASMUSSEN OSLTSE
ønskes hjertelig velkommen i
foreningen.

Etter en hyggelig samtale med
det nye medlemmet, blir resul-
tatet at jeg har skrevet noen
ord til tariffkomiteen et annet
sted i dette nr.
Flyteknikeryrket er herved en
saga blott som mannsbastion.
Måtte vi for ettertiden bli
tilnærmet like mange.

red.

TIL TARIFFKOMITEEN !!!

Nå må det skjerping og nytenking til for en del av dere.

Foreningen har fått sitt første kvinnelige medlem.

Hva nå dette måtte medføre av endringer i bestående avtale eller nye paragrafer, er ikke godt å si på stående fot, men det er ikke tvil om at en nå har fått nye momenter som tariffkomiteen må vurdere fram til neste revisjon. Jeg går ut fra at det er tariffområder hvor det er en større andel kvinner som har "goodis" i avtaleverket sitt som det kan være verdt å ta en liten titt på.

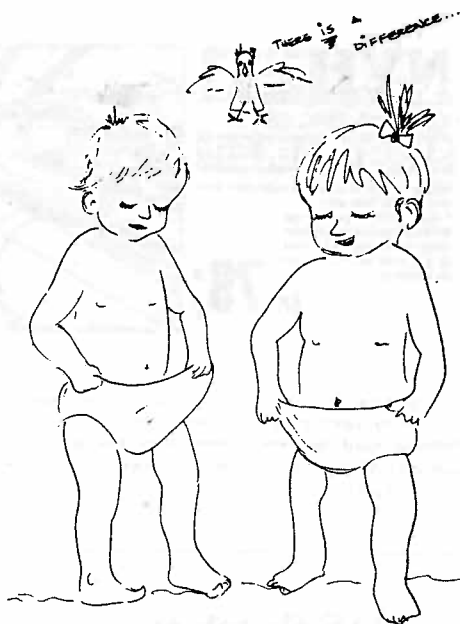
Ved siste tariffrevisjon fikk vi med "Rammeavtale mellom Norsk Arbeidsgiverforening og Norsk Flyteknikerorganisasjon om likestilling mellom kvinner og menn i arbeidslivet".

Sjøl om Arbeidsmiljølov etc. har regler for f.eks svangerskapspermisjoner osv, er det sikkert ting som kanskje burde være i tariffavtalen også. Bare det å sette seg inn i hva som finnes i regelverk utenfor tariffavtalen, er jo en del arbeide for komiteen. Lykke til. Dere har 1½ år på dere.

Rolf Dybwad.

OLA (NORDMANN) HENGER ETTER...

Stasjonering på SAS utlandsnett betraktes som en utfordrende, interessant og morsom oppgave. Det er derfor stor interesse for disse stasjoneringer blant våre medlemmer. Dansker og svensker har tydeligvis den samme oppfatning om dette, noe som går frem av fordelingen mellom regionene når det gjelder slike stasjoneringer.



Pr. i dag er fordelingen som følger: Danskene har 13 mann ute, svenskene stiller en klasse under og er tildelt 10 mann. Norge er jumbo med 7 mann. Dette rimer dårlig og SAS bør søke å jevne dette ut. Det er ikke til å unngå at slike forhold vil virke negativt på samarbeidet de tre regionene i mellom.

Det er sannsynlig at EF problematikken (arbeidstillatelse osv.) kommer inn i bildet men jeg har ikke inntrykk av at SAS anstrenger seg noe særlig for at dette skal la seg ordne.

Øyvind F. beskrev dette problem i forrige nummer av INFO og jeg slutter meg til hans konklusjon. Det er fare for at det blir så tungvint og krevende å stasjonere svensker og nordmenn i EF land at danskene tar hele potten.

BST

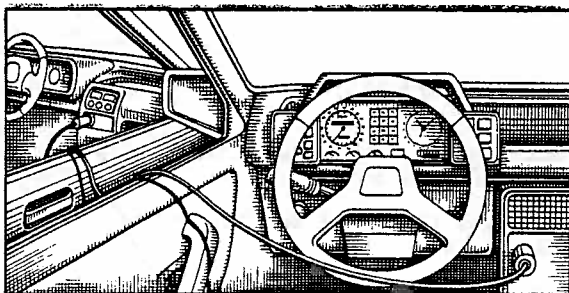
NYHET!

VERDENS ENKLESTE

STARTKABLER!

Kobles til bilenes sigarett-tenderuttak! Enklere kan det ikke bli!
4 meter kraftig kabel gjør det lett å nå mellom bilene. Man behøver ikke engang å løfte på penseret eller bli skuttet på hendene.

Kr. 79,-

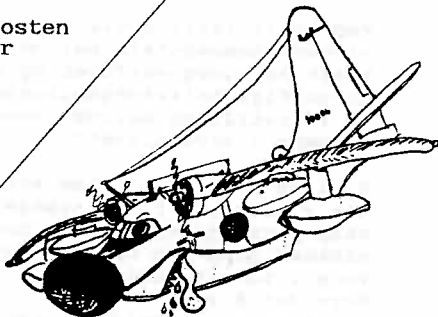


Dette har unektelig lite med fly å gjøre men for teknisk interesserte personer er vel denne postordresvisken fullt på høyde med en hvilken som helst vitsetegning. Sannsynligvis følger heavy-duty sikringer og brannslukker med på kjøpet.

SAS-fly tok av

(København, fredag) En DC 10-maskin tilhørende SAS tok av fra Kastrup sent torsdag kveld uten motorhavari eller kluss med høyderoret, melder Ritzaus Bureau. Flyet, som øyeblikkelig ble tilbakekalt, sendes i nærmeste fremtid tilbake til fabrikk for grundig teknisk undersøkelse, opplyser informasjonssjef Kurt Kløvstuhagen i SAS. Passasjerene fra flighten ble straks tatt under behandling av katastrofepsykia-ter. Han ordnet med billetter til filmen «Hjelp, vi flyr!», som for tiden går på Palladium.

Også Aftenposten har sans for humor.





EXPRESSNYTT!

NORGE

Innsynsrett i personregis

**Du kan få vite
hva andre vet om deg!**

Ifølge § 7 i personregisterloven har du rett til å få vite hvilke opplysninger som er registrert om deg på EDB. Du har også innsynsrett i vanlige, manuelle arkiv som det offentlige har, men ikke i vurderinger i såkalte interne dokumenter.

Innsynsretten er også utvidet til å omfatte manuelle personalregistre på privat sektor.

Du må henvende deg til de etatene som har opplysninger om deg (helsestasjoner, sosialkontorer, trygdekontorer, arbeidsgivere, banker, forsikringselskap eller andre), og du skal ha svar snarest mulig, og senest innen 1 måned.

Datatilsynet/Statens informasjonstjeneste

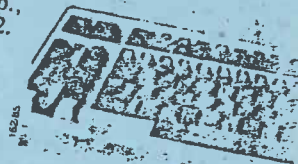
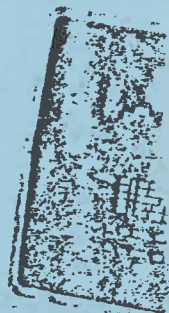
NB! Datatilsynet har ikke opplysninger om HVA som står om deg, men kan hjelpe deg dersom du ikke får svar eller du blir nektet innsyn i et register.

Kredittopplysningsbyråer kan be om en rimelig godtgjørelse for innsyn i sine registre, men hos andre er det gratis.

Det er enkelte unntak fra innsynsretten. Blant annet har du ikke rett til å få opplysninger som det er utilrådelig at du får vite, av hensyn til din helse eller personer som står deg nær.

Mer om Datatilsynet, innsynsrett og andre tema kan du få hos:
Datatilsynet, Postboks 8177 Dep.,
0034 Oslo 1. Telefon (02) 44 70 22.

Kontoradresse:
Nils Juels gt. 16, 0272 Oslo 2.



SEKRETARIATET
11DEC85/13

Members of

AIRCRAFT ENGINEERS INTERNATIONAL

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.

