



**MEDLEMSBLAD FOR NFO,
ORGANISASJONEN FOR DEN
SERTIFISERTE FLYTEKNIKER.**

NR. 3-91

AV INNHOLDET.

PENSJONSFORHOLD OG
ØKONOMISK SIKKERHET.

NYTT FRA FLYSELSKAPENE.

MEDLEM AV

AIRCRAFT ENGINEERS INTERNATIONAL





norsk flytekniker organisasjon

SENTRALSTYRET - 91

SEKRETÆRIAT	FORMANN	<u>ROLF DYBWAD</u> Braathen Værnes Ugleveien 23, 7500 Stjørdal	arb. 07.825950 priv. 07.825427
	NESTFORMANN	<u>JAN HENRIKSEN</u> SAS BGOOM Skaret 9, 5355 Knarrevik	arb. 05.236510 priv. 05.331612
	ORG. SEKRETÆR	<u>EGIL FØRRISDAL</u> SAS OSLTS-E/4 Sørumslia 33, 3400 Lier	arb. 02.597516 priv. 03.840972
	TEKN. SEKRETÆR	<u>SVEIN HANSEN</u> SAS EVEOM Bjellund, 8534 Liland	arb. 082.82294 priv. 082.84101
	KASSERER	<u>DAG LANGE LAND</u> Braathen Værnes Holmekollveien 1, 7550 Hommelvik	arb. 07.825950 priv. 07.971450
	INFO REDAKTØR	<u>TROND HEDSTEN</u> SAS TRDOM Kongensgt 31, 7500 Stjørdal	arb. 07.825447 priv. 07.825093
	STYREMEDLEMMER:	Morten Gabrielsen Kjell Naas Helge Sola Arvid Rosenberg Gunnar Thorstensen Heine Richarlsen Torstein Vikøren Tom E. Nilsen Per Pettersen Magne Guldstein Trygve T. Tessem Geir-Egil Sjøholt	BB OSL SAFE SVG SAFE SVG SAFE OSL FOF OSL SAS OSL SAS BGO SAS SVG SAS OSL Sterling GEN WF BOO WF BOO
		NORSK FLYTEKNIKER ORGANISASJON Postboks 60, N-1330 Oslo Lufthavn tlf.: 02-596688 (1200 - 1500)	

REDAKSJON

REDAKTØR	<u>TROND HEDSTEN TRD</u>
AVD. WF	<u>NILS TERJESEN BOO</u>
AVD. SAFE	<u>JAN K. LANGE BRO SVG</u>
AVD. SAS	<u>BJØRN STARHOLM FBU</u>
AVD. STERLING	<u>MAGNE GULDSTEIN GEN</u>
AVD. FOF	<u>JARLE STRØMSENG FBU</u>
AVD. BB	<u>BÅRD BRANDÅSTRØ FBU</u>

STOFF/INNLEGG TIL **INFO**

Redaksjonen setter stor pris på tilsendte innlegg eller annet stoff som kan være av interesse for leserne. Tips mottas også med takk.

Send stoff til NFO kontoret, Fornebu, eller helst direkte til redaktøren;

Trond Hedsten
SAS TRDOM
T. 07 825447
eller privat
T. 07 825093

FORMANNEN HAR ORDET

Det er like vanskelig hver gang å få til et eller annet i INFO som skal ha en snev av aktualitet over seg, og så er det bare fire utgivelser i året. Det jeg skriver nå vil det jo ta uker før leseren tar del i det. Må prøve å skrive noe som er aktuelt, men ikke aktuelt, om du skjønner.

Jeg ser at det skjer ting innenfor vårt fagområde. Det selges teknisk "handling" på flytyper hvor vedkommende flytekniker har et INTRO-KURS !!! Tidligere trodde jeg slike 3-ukers kurs var forbeholdt f.eks arbeidsledere som ikke skulle jobbe på flyet og heller ikke signere for luftdyktighet. At utenlandske selskap har et system som tillater slike tilstander får så være. Det er noe vi bare kan observere og ta til etterretning, men vi som flyteknikere skal ikke i konkurransesituasjonen la oss presse til noe vi vet er for dårlig. Kanskje er vi ikke helt klar over hva det betyr å sette navnet sitt i boka i flyet. Vi burde være sterke nok og enige nok til å unngå slike tilstander. Den enkelte avdeling som føler seg berørt av problemet MÅ sette seg ned og seriøst vurdere hva egne medlemmer foretar seg.

Nå kan dette se ut som bagateller når en vet at det i Sterling er snakk om oppsigelser av flyteknikere. I skrivende stund er det to mann som er utlånet til Fred.Olsen med utsikt i oppsigelse når den perioden er omme.

Det er jo en fremmed ting for flyteknikere å komme i en situasjon med arbeidsledighet. Internasjonalt er det noe mere vanlig, mens det her hjemme på berget har vært en fredet plass for vår kategori arbeidstakere.

Vi skal ikke venne oss til dette. Arbeidsledighet er en uting uansett yrke, uansett samfunn og styreform.

Rolf Dylbrud

formann

KJÆRE LESER.

Et nytt INFO er kommet ut, og det blir den tredje utgivelsen i år. En mindre enn planlagt.

Ved juletider ifjor flyttet jeg med hele familien til Stjørdal, og har da Værnes som arbeidsplass. Jeg hadde et lite håp om bedre tid til avis og fritidssyssler. Men året var faktisk noe mer hektisk enn ventet.

Underbemanning på de tekniske avdelingene som hovedsakelig har ettersyn og service på Fokker 50 er selvfølgelig hovedårsaken. På den annen side er det også fordi vi har en noe snau vaktplan, med kun en mann på av gangen. Når vedkommende på vakt skal på kurs eller ferie, må en annen gå den vakten. Det samme gjelder når det oppstår vanskeligheter med et fly. Da trengs det plutselig noen til å ta alle de andre flyene. Samt assistanse til tauing, til å operere systemer til å kjøre motor og taxe. Selfølgelig skal det også utføres inspeksjon på forskjellige typer jobb. Arbeid med biler, utstyr, hangar, delelager, håndlager og ikke minst hele kontortjenesten følger jo også med.

Disse eksemplene taler vel for seg.

Fra neste år kommer det en ny INFO redaktør. Så med dette takker jeg for meg og ønsker neste redaktør og redaksjon lykke til.

Med hilsen Trond.

DRIFTRAG



PIB
COMMIAGEN

© 1989 United Feature Syndicate, Inc.
JTM DAVTS



PENSJONSFORHOLD OG ØKONOMISK SIKKERHET.

Pensjon, pensjoneringsmuligheter og økonomisk sikkerhet i denne forbindelse, har for de fleste av oss stor betydning. En tenker kanskje ikke så mye på det når en ennå har mange år igjen til pensjonsalder. På den annen side kan overraskelsen bli desto større hvis en ikke har lagt forholdene til rette i god tid før pensjonering.

NFO begynte å arbeide med disse spørsmålene i 1987 og i januar 1988 vedtok NFO's representantskap at organisasjonen skulle arbeide videre med dette.

Frem til i dag har NFO konkretisert tre hovedområder. 1 pensjonsalder, 2 tjenestepensjon og 3 Avtalefestet pensjon (AFP).

NFO har under perioden gjort flere forsøk på å komme inn i en samarbeidsprosess med arbeidsgiverne, men må bare konstatere at dette har vært mislykket, frem til i dag. Det kan virke som om NHO av frykt for å skape presedens ikke ønsker å gå inn i problemstillingene. Et nytt tariffoppgjør nærmer seg. Hvor viktig er så disse tingene? Det avgjør du som medlem!

Nedenfor vil jeg komme nærmere inn på de enkelte problemområdene.

AVTALEFESTET PENSJON ble introdusert under tariffoppgjøret våren 1988. I korte trekk gikk avtalen ut på å kunne tilby arbeidstakere en mulighet til å "pensjoneres" ved fylte 65 år. Tilsynelatende kunne ordningen virke som et reelt tilbud for ansatte innenfor det private næringsliv. Så var bare ikke tilfelle. For alle dem som arbeider i bedrifter med egne tjenestepensjonsordninger var dette ikke noe tilbud. Grunnen til dette var at bedriftene skulle slippe å innbetale premien til tjenestepensjonsordningen, for dem som benyttet seg av AFP ordningen. Dette ville i sin tur bety en vesentlig reduksjon av utbetaling av tjenestepensjon ved fylte 67 år. I tillegg til dette ville den som ble "pensjonert" i perioden fra 65 til 67 år kùn få utbetalt en "pensjon" som tilsvarer f o l k e t r y g d s d e l e n . Tjenestepensjonen kommer ikke til utbetaling før ved fylte 67 år.

FLYSELKAPENES TJENESTEPENSJON. I et arbeidsmarked med relativ stor bevegelse av arbeidskraft mellom bedriftene, er det viktig at arbeidstakerne har mulighet får å o p p r e t t h o l d e e n pensjonsordning/nivå ved ansettelse i ny bedrift.

Flyselkapene har i dag, med de avtalene de har med forsikringsselskapene, ikke gitt åpning for dette. I realiteten betyr dette at flyteknikerne som slutter i et selskap får utstedt en fripolise som informerer om opptjent pensjon under ansettelsesperioden. Ved ansettelse i nytt flyselkap begynner en helt på nytt med å opptjene tjenestepensjon. Ettersom opptjeningen ikke følger en lineær skala, skjer de største innbetalingene til pensjons-ordningen i perioden 60 til 67 år.

Med dagens ordning lagt til grunn, vil flyteknikerne som ikke blir hos samme arbeidsgiver hele sin yrkesaktive periode, kunne få sin tjenestepensjon redusert vesentlig.

(forts. side 10)

NY SKIFTPLAN v/OSLTS-O

Som en av mange spareprosjekter har vi i Line på FBU i lengre tid arbeidet med å utarbeide en ny skiftplan. Denne skulle i større grad kunne gi en sikrere og billigere PMW/Base produksjon på FBU. Et av kravene vi var pålagt var også å få bort OP-dagene. Dette har vi greid ved hjelp av den nye skiftplanen. Ikke alle er like begeistret for dette, men vi mener at vi har kommet fram til et forslag det er mulig å leve med.

Hvis jeg skulle påpeke noen svakheter, så måtte det være i Line mellom kl. 15.00 og 17.00. I denne perioden ligger den største belastningen på Line, og det er ikke noe support å hente på PMW skiftplanen. Denne har ikke dekning i dette tidsrommet. I arbeidsgruppen som har utarbeidet forslaget er vi enige om "cut and try". Dvs. oppstår det problemer, så vil dette selvfølgelig bli sett på og rettet opp.

Videre prosess er nå at det vil bli kjørt informasjonsrunder på alle 5 skiftene. Intensjonen er å starte opp med den nye skiftplanen 01.januar 1992.

K.Grønskar

LES INSIDE SAS MED STOR SKEPSIS

INSIDE SAS er SAS sitt interne husorgan, eller var i allefall i utgangspunktet ment å være dette. I dag tør jeg påstå at INSIDE skrives som et propagandaprodukt beregnet på eksterne og presse. Saksfremstillingene er sterkt farvet av ledelsen sine oppfatninger og gir ikke alltid en saklig og objektiv beskrivelse. At INSIDE brukes til å angripe en yrkesgruppe fordi de ikke er enige med ledelsen er direkte usmakelig.

I INSIDE nr.32 under headingen "Vulgær-oppfatning om pilotforhandlingene", kritiserer SAS sin sjefsforhandler, Jan Sundling, pilotene over 3 spalter. Et slikt ensidig angrep på en yrkesgruppe synes jeg er usmakelig. Når man i INSIDE har bestemt seg for å trykke en slik artikkel, burde man i rettferdighetens navn ha kontaktet pilotene å latt de få komme med sin fremstilling av saken.

Jeg kjenner meg igjen fra tidligere konflikter vi i avd. SAS har hatt med bedriften. Den informasjonen som har kommet på trykk i INSIDE har vært ledelsens syn og ikke realitetene.

(forts. side 11)



Busy Bee

FOKKER 50

NYTT FRA BUSY BEE.

Høsten har meldt sin anmarsj og likeledes har et nytt oppdrag for Busy Bees F-50. Dato er ennå ikke helt klar, men det blir sannsynligvis medio oktober. Vi skal operere ut fra Torp for Norsk Air/Widerøe. Det er ennå ikke helt avgjort hvordan bemanningsopplegget fra Busy Bee teknisk avdeling vil se ut, og saken er nå gjenstand for forhandlinger. Videre ser det ut til at flyging for Forsvaret etterhvert blir ytterligere redusert. Så det ser fremdeles ut til at vi har en del tøffe tak foran oss i Busy Bee.

Ytterligere en tekniker er sluttet hos oss, slik at staben er markant redusert i løpet av et år. Med andre ord, fremtiden er fremdeles isådd en del mørke

skyer, men vi håper og tror på bedre tider.

Med hilsen
Bård Brandåstrø

P.S.

Akkurat nå har det vært gjennomført en del forhandlinger om et nytt comuter selskap som skal operere i Sør-Norge. De involverte partene synes å bli BR.SAFE, SAS og muligens Fred Olsen eller et finansselskap. Busy Bee blir da nedlagt som selskap. Navnet på det nye selskapet blir Nor-Comuter og skal ha hovedbase i de nåværende lokalene til Busy Bee. Man går utifra at flyparken vil bestå av F50 som enten kjøpes eller leies inn.

Alle arbeidstakerene vil få tilbud om jobb i det nye selskapet.

Red.

DE-TRAG



BRAATHENS SAFE

Det er attter tid for et lite innlegg i denne spalten. Året 1991 går som de fleste vet mot sin slutt. Et år som fikk en svært dårlig start på bakgrunn av krigen i Midt-Østen. Den satte en skikkelig støkk i alle lands flyselskaper hvis en oppfattet situasjonen rett. Etterhvert ser det ut som om livet begynner å falle tilbake til gamle former. Mange selskaper fikk en kjærkommen anledning til å revurdere sin stilling og gjøre forandringer. For noen selskaper har det medført oppsigelse av mange ansatte. Vi i BR.SAFE må si at vi kom relativt godt ut av situasjonen selv om diskusjonene gikk høyt om den vedtatte lønnsreduksjonen i februar måned. Visse typer omstrukturering er videre blitt gjennomført for å rasjonalisere bort endel stillinger. Det har igjen medført at Lettvedlikehold og Tungtvedlikehold er pånytt samlet under samme paraply. Man kan likevel diskutere hvordan yngre urutinerte krefter har skjøvet ut eldre erfarne ledere. Det en får håpe på er at disse ikke gjør samme feilene som ble gjort for 10-15 år siden, selv om det av og til virker slik.

De proklamerte stille perioder for oss innenfor tungt vedlikehold. Men det er blitt fylt opp med nok arbeide frem til vårparten. Store sjekker i forbindelse med utfasing av gamle B737-200 er blitt gjennomført og det vil fortsette utover våren. Videre har vi hatt flere jobber for Norway Airlines på ettersommeren og nye oppdrag utpå vinteren. Fra begynnelsen av november og frem til jul skal vi gjennomføre 4 C-sjekker for det tyske selskapet Germania på deres B737-300 fly. Vi fikk tildelt halvparten av en kontrakt på 8 fly hvorav resten gikk til Sabena. Det er vel ikke vanskelig å forstå tankegangen i dette spillet fra Germanias side hvor en setter to konkurrenter opp imot hverandre. Så er det bare å trå til og håpe en er med i neste omgang også.

I skrivende stund er man igang med C-sjekker, stripping og maling av de siste 3 B737-200 fly i BR.SAFE sitt eie. Flyene er leiet ut til det brasilianske selskapet VASP for en periode på fem år. Alle skal være levert før årsskiftet. Selskapet håper videre på å få solgt hele pakken til et Leasing Company med

(forts. side 10)

NYTT FRA STERLING.



OPPSIGELSER I STERLING

De siste 2-3 årene har det stort sett bare gått en vei for teknisk avdeling på Gardermoen. Nedover..... På det meste hadde vi 12 mann til sammen, og da hadde vi opptil 4 fly liggende. 2 stk. B 727 og 2 stk. CVL. Da hadde vi samtidig flt. mek. tjeneste på Caravel-lene i lag med alt annet teknisk arbeide.

Siste vinter hadde vi 2 mann på 757 kurs i Stockholm, samt en mann utleid til Arlanda første delen av vinteren. På den måten fikk vi vinteren til å gå uten å si opp flere ansatte. Bedrift-en har vært svært flink til å komme med forslag til sparing og med påbud om mer og mer effektivisering.

Vi har stilt opp og vært med på alt. Permisjon i nesten tre måneder, avstått fra lønnstillegg og lønnsjusteringer, rabattordning for frireiser lagt på is, minimum med over-

tid, reparert firmabiler selv, osv. osv. Vi ble lovet at hvis vi var med på dette, ville det ikke komme oppsigelser fra selskapet.

I ettertid ble denne lovnaden forandret til at ingen ville bli sagt opp hvis trafikken tok seg opp igjen. Det er denne klausulen selskapet nå benytter seg av. Sist vår var vi med på en tre måneders permisjonsperiode i teknisk avdeling. Da vi var ferdig med det på forsommeren, ble to stk. oppsagt etter en klausul i permisjonsbestemmelsene som sier at når permisjonstiden er over, skal de permitterte enten tas inn igjen i bedriften eller sies opp.

I august kom så neste trekk: Det skal reduseres ytterligere 20 % på budsjettåret 1991/1992. To til på teknisk avdeling får beskjed om å finne seg et annet arbeide. Etter denne reduksjonen står vi tilbake med 6

(forts. side 11)

forts. BR.SAFE.

tiden. Derved er alle B737-200 fly borte fra BR.SAFES eie. Noen få vil operere videre utover i -92, men disse vil forsvinne etterhvert som året går.

Selskapet vil overta fra Boeing flere nye B737-400/500 i løpet av høsten og vinteren.

Vår Undervisnings Avd. har gjennom året hatt et tett program. For tiden avvikles et typekurs på B737-400/500 med tillegg av -300 på Sola. Videre kjøres et kursopplegg for forskjellige mekanikergrupper hos HAPAG LLOYD i Tyskland. Så reising blir det nok av for instruktørene. Videre har det vært avviklet praksiskurs for et egyptisk selskap på B737-400/500. Praksissted har vært Fornebu og Værnes. Her ble endel personell utenfor undervisning trukket med.

Situasjonen synes å være stabil angående mekanikersiden. Endel

nye ansikter dukker opp, men de fleste tilhører enten lærlinger eller utsendte elever fra videregående skoler innen faget. Rekruterings grunnlaget synes av bra høy kvalitet, spørsmålet er vel heller om hvor mange som får plass når de er ferdige. Gjennomtrekk av eldre aut.teknikere er ikke videre høyt for tiden. Om det skyldes nye yngre
(forts. side 11)

forts. pensjonsforhold

FLEKSIBEL PENSJONSALDER har de senere år stått på dagsorden i NFO. Grunnene er mange. Det stilles store krav til flyteknikerne om å opprettholde og fornye kompetansen, vedkommendes mental og fysisk helse, årvåkenhet og selvstendighet i arbeidet, for å nevne noe.

Hva er det vi som gruppe ønsker å prioritere? Det er ikke like enkelt å gi et konsist svar på det. Bl.a. avhenger det av der enkeltes sosiale- og arbeidsmessige situasjon i øyeblikket. Et forsøk på samarbeide med NHO om pensjonsspørsmålet har frem til i dag ikke vært mulig.
Kjell-H. Paulsen

T A R I F F O P P G J Ø R E T 1 9 9 2

Tariffoppgjør 1992 nærmer seg med stormskritt.

Har du forslag til forbedringer av dagens Flyteknikeroverenskomst
Ta kontakt med din tillitsmann.

Forslagene og eventuelle prioriteringer av disse må være
avdelingsstyret i hende innen utløpet av november måned.

forts. Sterling.

mann. Det vil si en reduksjon på halvparten av hva vi var på det meste.

Man kan reflektere på hvorfor det må være på denne måten, men jeg er hjertens enig med hva en purser i SAS sa på svensk TV om blant annet dette: "Mennesker blir ikke lenger sett på som en ressurs, mens som en ren utgifts-post". Hvor langt ned skal det innskrenkes før de blir fornøyd?

Sterling Airways har i dag aksjemajoriteten i Transweed og en stor aksjepost i Norway Airlines. Ting tyder på at disse selskapene vil bli samordnet og operere under samme paraply i Norge - Sverige og Danmark. Dette fordi det er blant annet søkt om konsesjon for flyging fra de nordiske hovedstadene til London og om flyging mellom de Nordiske hovedstadene. På meg virker det derfor "høl i hue" at selskapet i tiden hvor folk skal omskoles til nye flytyper ikke innser at de samtidig også trenger folk til å ivareta den daglige trafikken.

Dette er jo en prosess som nødvendigvis må ta sin tid og dette vil kreve store utfordringer fra alle ansatte i de forskjellige selskaper. Jeg

håper at siste ord ennå ikke er sagt i denne saken slik at de som er igjen i selskapet kan se fremover med rimelig sikkerhet om å beholde jobben.

Hilsen M.Guldstein

forts. SAS tekn.

1,5 timer telefonsamtale med en av INSIDE sine journalister resulterte i en artikkel hvor det var umulig å kjenne seg igjen. Ja faktisk har SAS presseavdeling sin mediafremstilling vært med til å forkludre og komplisere mulige løsninger på våre konflikter.

Jeg leser INSIDE med stor interesse. Det står mye god informasjon i INSIDE. Når det kommer til orienteringer om forhandlinger og konflikter, ja da leser jeg med computoren koplet i "skepsis mode".

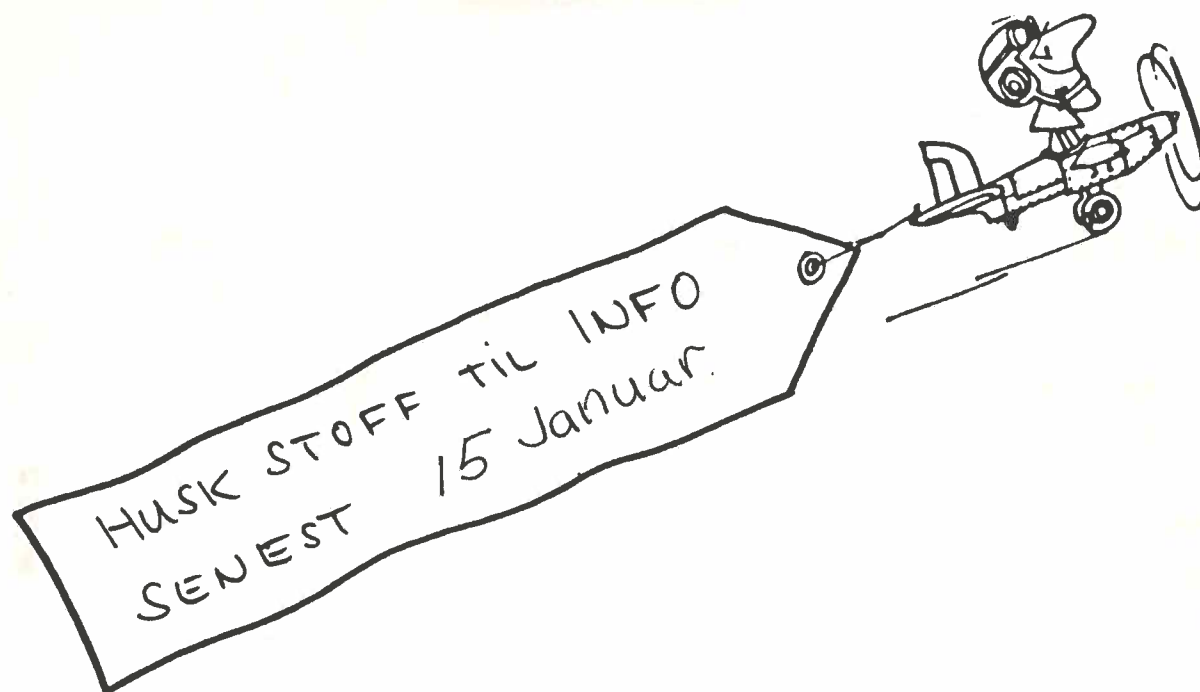
Knut Grønscar

forts. BR.SAFE.

sjefer som helst omgir seg med ferske ingeniører som er årsaken eller hva får være en annen sak.

Dette er et lite innlegg om hvordan det går her i vest.

J.Kr.L.



MEDLEM? ★



er en landsomfattende, frittstående og partipolitisk uavhengig organisasjon. Stiftet i 1938 for å ivareta interesser til norske sertifiserte flyteknikere. D.v.s. innehavere av flytekniske sertifikater, ICAO type 1 og type 2, utstedt av de sivile luftfartsmyndigheter.

.....

Norsk Flytekniker Organisasjon,
Postboks 60,
N-1330 Oslo Lufthavn

Jeg er interessert i medlemskap og ønsker opplysninger om NFO.

NAVN: _____ SERTNR: _____

ADRESSE: _____ SELSKAP _____