

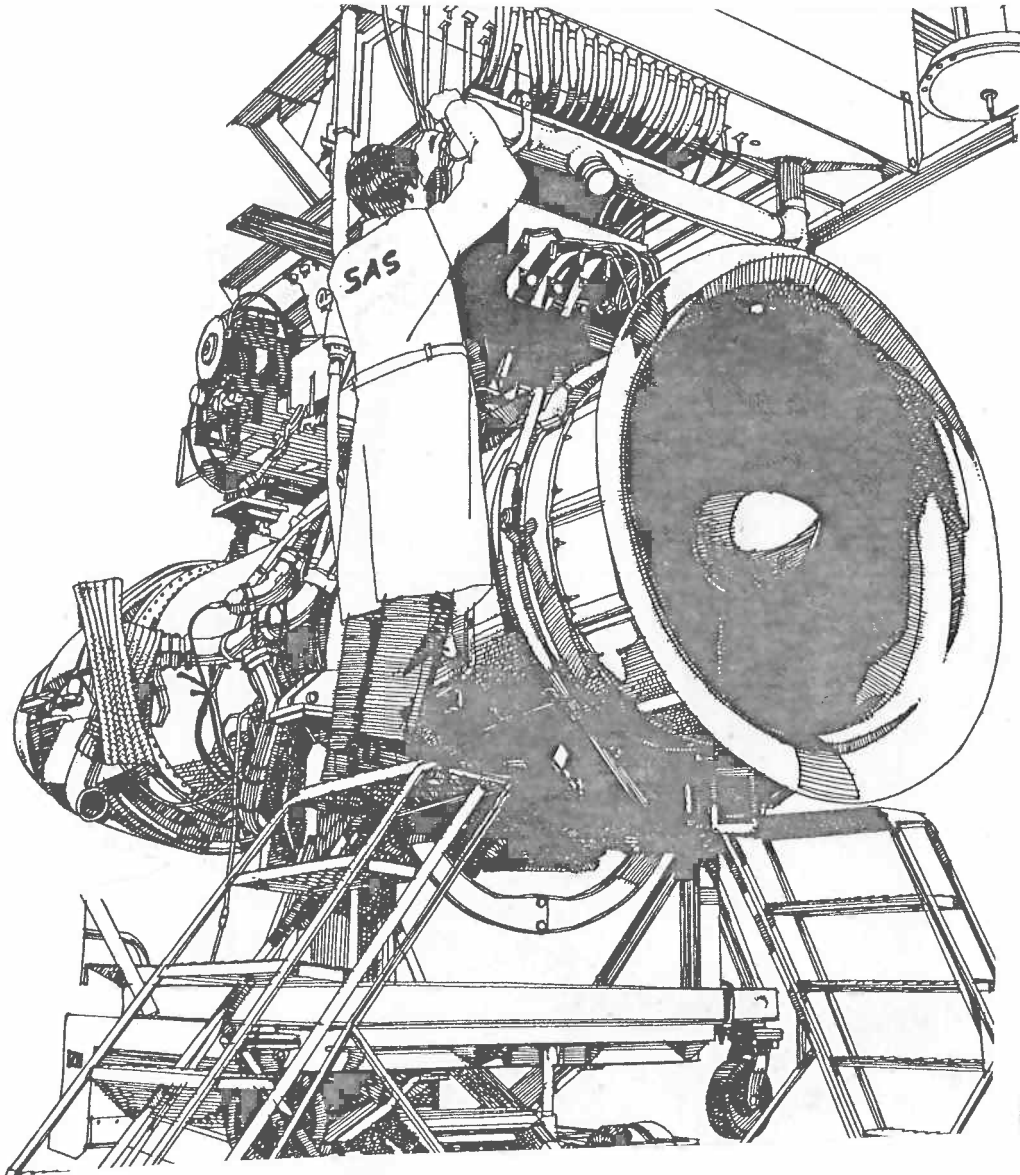


MEMBER AV



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

medlemsblad for NORSK Flytekniker Organisasjon



NR. 4 1979

Utkommer 4 ganger pr. år.

Redaksjon: Terje Tveten, TS-E, SAS

Adresse: Postboks 60, 1330,
Oslo Lufthavn.

Tanker og meninger i "iNFO" behøver ikke å være NFO's offisielle syn. Ettertrykk og sitat er tillat ved oppgivelse av kilde.

Spalteplass har vi nok av. Vi ber dere derfor å sende oss stoff som kan være aktuelt for vårt blad. Vi tar også imot annonser.

N.F.O. SENTRALSTYRET:

Formann: J. GIÆVER, SAS. OSLTS-E
Telefon (02) 133669

Nestformann: J. LANGE BRO,
Braathens SAFE, Sola.
Telefon (045) 57586

Sekretær: K. HØYVIK, SAS. OSLTS-E
Telefon (02) 794981

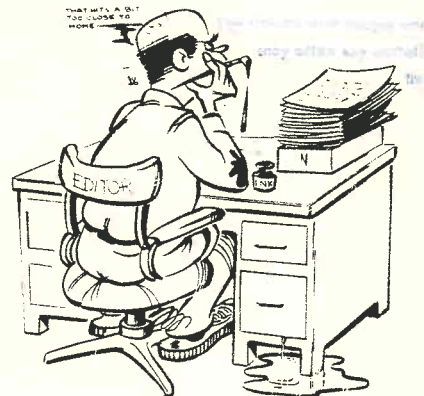
Kasserer: E. FØRRISDAL, SAS.
OSLTS-E

Representant STERLING:
A. KVALSNES, Gardermoen
Telefon (02) 740066

Representant WIDERØE:
T. TESSEM, Bodø.
Telefon (081) 24808

Representant FRED. OLSEN:
J. SUNDBY, Fornebu.
Telefon (02) 133964

Representant BRAATHEN SAFE:
T. HJELMERVIK, Fornebu
Telefon (02)



Endelig, denne gang kan jeg ikke klage over for lite stoff, det er morro å jobbe når det er nok å ta av. Det som gledet meg mest var det jeg fikk fra B-SAFE og FOF. Noe mindre gledelig var det jeg ikke fikk fra Sterling og Widerøe, men om et par mndr. kommer det vel noe fra det holdet også. Ellers er det litt skuffende at ikke sentralstyret's formann har fulgt opp denne gang, men vi får ha ham undskyldt. Mine ønsker for det nye året er at de som nå har sendt meg stoff følger opp dette i fremtiden. Likevel, det skulle vært artig å høre fra flere av våre lesere, det er sikkert mange som har noe på hjertet. Vel, jeg har ikke allverden av spalteplass denne gangen, så jeg vil bare få ønske dere en god jul og et godt nytt år.

red.



Innhold

FORMANN HAR ORDET!



- Side...4 Noen ord om sentralstyret.
- Side...5 Noen betraktninger om skiftarbeid.
- Side...6 Reiseskildringer fra to F/M's i B-SAFE.
- Side...9 Bare litt flykjennning
- Side..10 Militær eller sivil ruteflyging i N-Norge
- Side..11 Ingeniør-problemer i flyselskapene?
- Side..12 Litt om DC-10
- Side..13 Aktuelt
- Side..13 Ti spørsmål
- Side..14 FAA action on the DC-10 pylons
- Side..15 Service difficulty reports
- Side..17 Prifo-nytt
- Side..19 Flygredd
- Side..21 Nytt fra B-SAFE
- Side..23 Nytt fra FOF
- Side..25 Nytt fra STERLING
- Side..25 Nytt fra WF
- Side..26 Nytt fra SAS
- Side..29 Infeksjonen

Nå har det altså hendt, vår formann har glemt å sende inn stoff til spalten sin. Hva årsaken kan være vet ikke vi, men det er mulig at kursvirksomheten har knekket ham fullstendig. Vi håper han kommer sterkere tilbake på det nye året. Vi vil på hans vegne få ønske alle medlemmer en god jul og et godt nytt år
red.



“Oh Yeah? What makes you think I'm absent-minded?”

NOEN ORD OM SENTRALSTYRET!

Etter å ha sittet i sentralstyret i to-tre år, vil jeg her få lov å komme med noen betraktninger. Ris og ros kan jeg jo også kalle det. Jeg vil ikke her komme inn på spesielle saker, da det her ikke er riktig å trekke frem noen få saker i denne sammenheng.

Arbeidet i sentralstyret ligger først og på sekretær, formann og de forskjellige utvalg og komiteer. Arbeidstypen er av alle slag. Småsaker fra diverse selskaper blir diskutert sammen med saker av internasjonal karakter. Saker som har med Luftfartsverket å gjøre, eller for den saks skyld andre offentlige etater, er svært langtekkelig. Dette får vårt godt utviklede byråkrati ta skylden for. De internasjonale sakene er vel mere interessante vil jeg tro. Her har sentralstyret gjort et meget godt arbeid og skaffet flere kontakter til AEI-samarbeidet. Arbeidsmengden er i det hele tatt ganske fantastisk og spenner over et stort spekter. Det er vel her en kan stille et spørsmål ved utviklingen i NFO. Spørsmålet jeg vil stille er om ikke vi gaper over mer enn vi kan make? Burde vi ikke heller prøve å arbeide på et noe lavere nivå og prøve å få et bedre samhold mellom avdelingene? Grunnen til disse tankene er det fraværet som vi har registrert ved sentralstyremøtene. Dette kan muligens komme av sviktende interesse, og det har NFO ikke råd til. Den samme holdningen synes jeg å merke ved samtaler med andre medlemmer også. Dette skjedde også da vi var i LO, og resultatet så vi! Her har sentralstyret og de lokale styrene en meget stor oppgave. Det burde kanskje være den viktigste oppgaven organisasjonens styre har i det kommende år. Møter med myndigheter og internasjonale foreninger er bra, og viktig, men arbeidet med samhold og interessen for organisasjonen må ha topp prioritet! Dette er også viktig nå når vi har

gått inn i PRIFO. Det må ikke bli en sovepute for oss! La oss nå bruke PRIFO og ekspertise her til å fremme vår sak, og dermed engasjere medlemmene. *PRIFO må ikke bli noe nytt LO for oss!*

Til slutt vil jeg minne alle medlemmer om at det er dere som er NFO, og det skader ikke om flere av dere fatter interesse vår organisasjon. Det er ikke bare sentralstyret som er NFO.

J.Sundby
FOF



Jo, sannheten kan ofte være hard.

NOEN BETRAKTNINGER OM SKIFTARBEID.

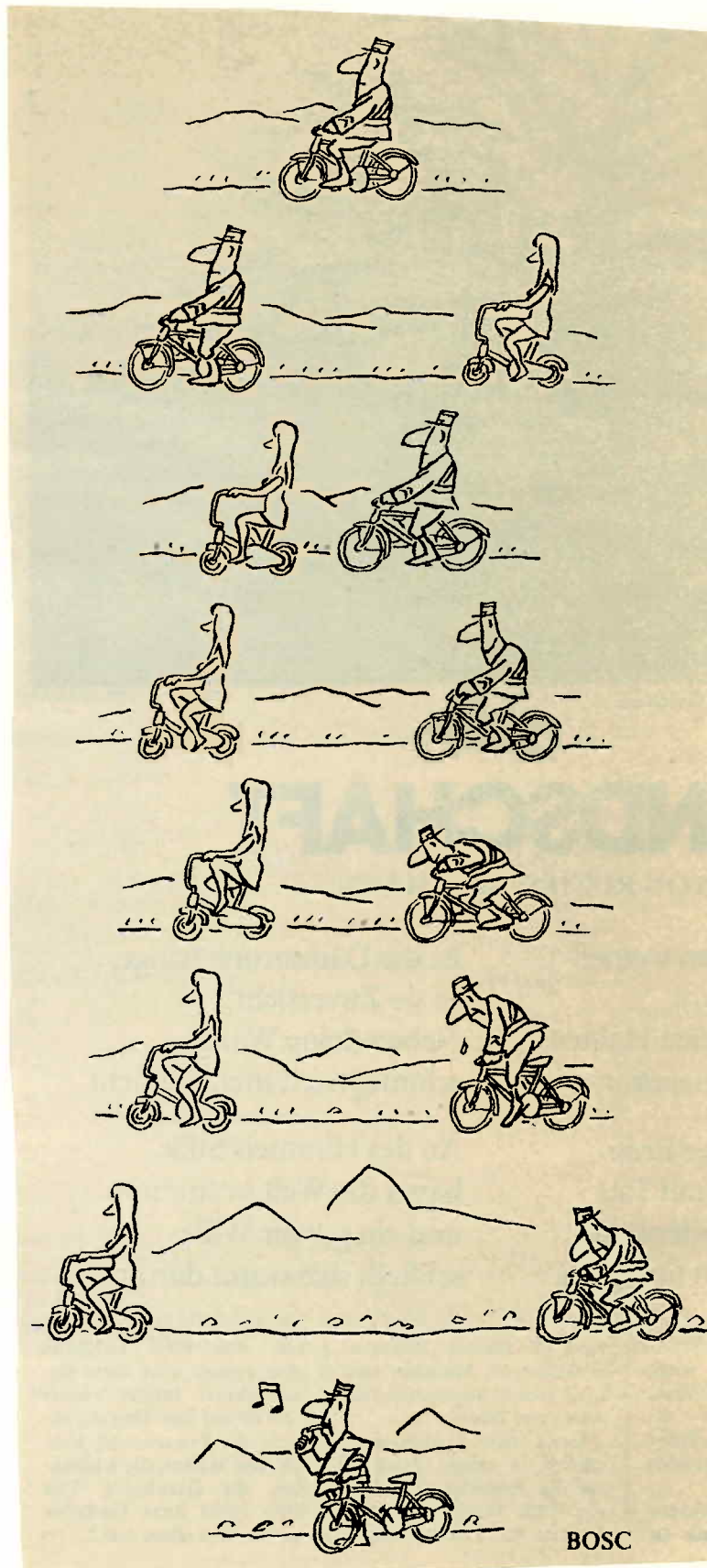
På Carlsberg bryggerier i Danmark har skiftarbeid vært mye diskutert i de siste par år.

Diskusjonen har resultert i en bok: "Derfor krever vi 6 timers arbeidsdag - NÅ".

Løsrevne sitater kan missbrukes, men det er alikevel strøtanker der som det er godt å ta fram en gang i blant: "Det er først og fremst vårt liv etter arbeidet som blir ødelagt av skiftarbeidet. Vår helse, vår tid, våre krefter, vårt forhold til barna, venner og hverandre".

"Å være underlagt denne rytmen er ingen spøk. Det er først og fremst vår psykiske sunnhet som står på spill. Ja, vi får selvfølgelig magesår. En mage kan ikke tåle å bli vendt opp og ned uke etter uke. Men magesåret kommer like mye av det personlige besværet som er forbundet med å arbeide skift, nemlig at problemene kommer snikend og oppleves av oss hver især, som om det bare er oss det er noe galt med! Hvorfor er jeg så forferdelig trett uansett hvilket skift jeg går på? Hvorfor kan jeg ikke få tatt meg selv i nakken og få gjort det jeg har satt meg fore for lenge siden? Hvorfor er jeg uopplagt når det kommer gjester? Hvorfor har jeg ikke overskudd til å være det for mine barn som jeg hadde håpet jeg kunne?" Alle slike spørsmål som nesten alltid munner ut i en stor selvbekreidelse. Men dette er jo løgn! Å gå på skiftarbeid er så psykisk nedbrytende at det er totalt umulig å kunne klare tilværelsen på den måten vi drømmer om, - og det er det for alle sammen.

R.Dybwad
TRD- BSAFE



BOSC

REISESKILDING FRA TO FLIGHT

MECHER I B-SAFE.

Etter anmodning skal jeg forsøke å fortelle litt om flyvingen med Nepalske FN soldater fra og til Beirut.

Etter oppcheck av ca. 1000 kg. spare parts, og 40000 lbs fuel ombord, var LN-SUB klar T.O. fra FBU kl. 1100 den 4/II.

Vi fløy over østeuropa - svartehavet, Tyrkia og inn i Iran, rett før descend til Tehran plinget H.F.-selfcall, beskjed fra head-office Oslo om at det er demonstrasjoner, og at den Amerikanske ambassade er okkupert av studenter. Vi lander uten problemer etter 6:10 i flytid. Etter klargjøring på flyplassen får vi etter mas og venting en 5-seter, altså 7 personer pluss en haug med baggage i en 5-seter igjennom smale bakgater til et flott hotel, bakgatene for å unngå demonstranter. Etter en rask dush, ned i restauranten for middag. Mens vi venter på maten kommer 4 sivile typer hvorav to med guns inn i restauranten. Etter et skummelt overblikk gikk de rundt og snuste på glassene, Komainis hemmelig politiker liker altså ikke alkohol, de måtte gå uten å finne noen go-sniff.

Neste morgen, grytidlig pick-up og ut til flyplassen i samme 5-seter. Så er det bare å stelle fint med "Bravo" igjen, blant annet trenger den litt nitrogen i dekkene, etter mye mas fikk jeg en "gjøk" med luftflasker. Overivrig og kjørte highpress inn på lowpress slang, PANG! Ny slange kom etter en tid, mens jeg fyllte dekkene kom Swissair-mechen og han kunne fortelle at dagen før hadde gjengen fyllt et nesehjul for Iranair med highpr. dekket eksploderte og slo armen av han som fyllte. Han forblødde og døde før ambulansen kom, glad jeg var ferdig med å fyller.

O.K. T/O igjen for Katmandu i Nepal og etter ca. 4:45 i luft dukket Himalaya opp av skyene og etter en halv time ser vi Katmandusletten og flyplassen med fjell rundt det hele. Landing uten problemer på Katmandu Airport som ligger i 4500 ft. Plassen ligger i en gryte med fjell på alle sider alle landinger og avganger må altså foregå visuelt. Etter klargjøring av flyet og plassering av en del spreparts gikk turen til hotellet. Kjøreturen til hotellet i Katmandu var jo noe for seg selv. Det var en fantastisk fattigdom, i gatene kryr det folk, kuer gjeiter, sauer og fjørkre i skjønn forening så kontrasten var stor da vi kom til det flotte hotellet, hvor de bukket og skrapte, og "welcome sir capt." og velkomstdrink i resepsjonen. Nepal er et vakkert land, men det er bare fjell, om natten er det alltid tåke og temp. nede i 6-7 grader +, men om dagen går tempen opp i ca. 26-27 + . Tidlig opp neste morgen og ut til flyplassen i tykk tåke. Gurkasoldatene står allerede oppstilt til religiøs sermoni. De ble alle bekranset med flere blomsterkranser av familiene, samt velsignet med et rødt farvepulver over hodet, dette utført av en buddistprest. Soldatene er flotte typer med en fantastisk disiplin. Alle folk jeg var i kontakt med i Katmandu var vennlige og høflige, i fra brigadegeneralen til tiggere. Soldater og fuel er ombord, solen bryter igjennom tåken og vi er klare for T/O. Fuelen må forresten betales kont. og koster kr. 2.- pr. liter. Altså klare for T/O, banen er kort og røff, men "SUB" er sprek og liker høyfjellluft, så T/O går fint.

Etter en tur over hele Inda og Pakistan, lander vi etter 3:10 i Karatchi for refueling og toilet-service. Fuelingen gikk fort og greit, men måtte mase to timer før jeg fikk noen til å tømme dass. (Masse mas og rot) Etter to timer på bakken T/O igjen og kurs for Beiruth. Turen gikk over Pakistan, Iran, Irak, Syria til Beiruth, 5:25 i flytid og av og til 100 kts. motvind.

I Beiruth er det bare å gjøre flyet klart for neste tur, og så til hotellet i bil sammen med Franske FN soldater. På veien inn til byen måtte vi passere 4 syriske "checkpoints".

I Beiruth er det stadig knattring og skyting, har inntrykk av at alle folk har våpen.

Jeg var fire ganger tur-retur Katmandu-Beiruth, til sammen 65 timer i luften. "BRAVO" oppførte seg hele tiden som en Boeing skal, ingen "snag" som betyr noe.

Reiste hjem med B-707 fra Middle East til CPH, derfra til OSL med Swissair og hjem med postflyet, mao. en lang dag.

A.H.

(Storli overtar)

Vi er nå kommet til søndag 18/II. Dette er vår siste dag i Beiruth, og vi forbereder oss for avreise. Får så beskjed at vi ikke får fuel på flyplassen, det blir en hektisk time med telex og telefoner.

Etter å ha møtt avgående crew, blir vi enige om å reise tidligere ut til flyplassen for om mulig å få klarlagt mer ang. fuel problemet. Det viser seg at vi er helt avskåret ang. mere fuel, flyet ligger inne med 1100 lbs. Dette vil være nok for flight til Damaskus, for så å ta inn mer fuel der.

Avgang blir satt til kl.2000 lok. klarering til å fly til Damaskus kommer.

Vi tar avskjed med avgående crew, og reiser i taxi til flyplassen.

På denne siste flight til Katmandu skulle vi bare ha med 74 soldater. Vi håpet at vi skulle få litt bedre plass i cabinen denne gang, men nei! Det viste seg at vi skulle få enda

mer load, alt fra palmetrær til kamelsadler og lette bombekastere, for ikke å snakke om stereoanlegg. Flyet er nå klart til avgang, alt er sjekket, fuel, surringer av last m/m.

Vi tar av fra Beiruth som planlagt kl.2000, det er med litt vemod vi ser byen lysende under oss i mørket, vi har hatt en fin tid i byen. Samtidig er vi glade for å ha begynt på hjemreisen, selv om det skulle bli en lang omvei.

30.min. senere lander vi i Damaskus, fueler opp til 30400 lbs, det blir bare en kort stopp før vi er på vingene igjen med kurs for Karatchi. Tiden går fort, vi prater og diskuterer, alle er litt spent på møtet med Bangkok og flyktningene som vi skal ha med til Bryssel på hjemreisen. Det er stille i cabinen, soldatene sover for det meste, vi ankommer Karatchi kl.0140.

Det blir også her bare en kort stopp for ny refueling og toilet service, vi tar av samtidig som solen bryter igjennom skyene, kl. er 0235. Det er et vakkert syn, men solen gjør oss litt døsig.

Det begynner å bli litt mer liv i leieren bak i cabinen nå. Soldatene får en lett frokost, og de finner frem toilettsaker og litt god lukt, alle er klare til å møte familie og venner. Det er litt tåke i Katmandu i dag også, så vi tar en tur ned i dalen for å se etter flyplassen. Tåken letter hurtig nå og vi gjør oss klar for landing.

Det er et stort "oppbud" her i dag, med flere "flotte" biler med komandovimpler.

Vi blir hjertelig mottatt, som vanlig med smil og hilsen, kl. er nu 0500.

Det viser seg at selveste generalen har møtt opp i dag, med seg har han hele generalstaben, 3 gen.majorer og 3 brigade gen. Lossingen av soldatene og utstyret går ganske fort i dag, og vi fueler opp til i morgen.

Mens vi holder på med forberedelser til neste dags flight, blir vi hentet av en offiser.

Det skal være en liten sermoni, borte ved generalens bil. Her blir vi fotografert i alle vinkler, vi blir overrakt noen Nepalske Army Badges som minne fra turen, og generalene skal selvfølgelig hilse på hele crewet. Det blir takket og bukket, det er ikke fritt for at vi føler oss litt "kry" nå.

Vi reiser så til hotellet, og ankommer der kl.1040 lokal. Det skal bli godt med et bad og en forkost, etter noen timers hvile er vi igjen på farten. Vi drar inn til byens sentrum for å gjøre de siste innkjøp av budda figurer, gurkakniver, dukker m/m. Senere hadde vi en hyggelig sammenkomst i hotellets "Gurka Resturang" hvor vi spiste og så på "Mave dans", et fantastisk syn kan dere tro. Vi gikk tilro kl2200 Etter en god frokost neste dag drar vi ut til Tribuvan Airport som flyplassen heter. På vei til flyet blir vi møtt av Armyens fotograf med bilder fra gårds - dagens sermoni.

S-checken blir fullført. seter montert, spare parts lastet ombord og vi tar farvel med personell fra RNAC. Da vi taxet ut landet Thai's DC-8-63, flyet ruvet godt på den lille oppstillingsplassen forran tårnet.

Vi er i luften kl.0530 z.

Vi flyr over Calcutta og Rangoon på vei til Bangkok. De siste 15 min. før landing var litt av et syn, sump-land og rismarker med et yrende liv. Det var også mange båter på kanalene. Vi landet i Bangkok etter 3 timers flight fra KTM. Her så vi alle slags fly fra DC-3, DC-4, til Jumbo's og Airbus.

Etter et kort opphold på flyplassen ble vi kjørt inn til byen. Turen inn til Windsor Hotel tok 45 min. et hotel som forøvrig var av topp klasse.

Etter å ha dushet og spist ble det en liten tur på byen.

Det ble lagt planer for neste dag, det ble bestilt tur til "Floating Market" og til den gamle bydelen med China-town. Neste dags sight-seeing ble heller ingen skuffelse, vi hadde en fan-

tastisk fin tur på byen.

Her ble det handlet litt gull, Thai stoffer og noen souvenirer Etter en liten strekk på kjøya, gjorde vi oss klar for avreise fra hotellet, som var satt til kl.2130 lokal, som er 1430Z. Etter en noe lang tur til flyplassen og ca. 30 min. venting i avg. hallen ble vi endelig kjørt ut til flyet. Vi fikk beskjed om at det ble 124 pax, dette syntes vi var i meste laget men det viste seg at det var 3 spebarn, den yngste bare 6 dager. Lastingen av baggage ble litt dramatisk da det viste seg at vi ikke fikk plass til alt, en tralle med baggage måtte nemlig stå igjen. Den skulle sendes til Brussel med et fly som gikk noe senere. Fuelingen gikk heller ikke knirkfritt, da vi kom til 34000lbs. sa fuel-gutta stopp. Dette var alt vi kunne få, men etter en stund fikk vi klaret opp i dette, og vi fikk hva vi forlangte.

Vi skulle ha 39000lbs, for flight til Karatchi, som var første stopp.

Vi tok av fra Bangkok kl.1730Z. Våre gjester, flyktingene, var svært så blide, de var tydelig glade for å være kommet ombord. Alle var fra Kampuchea, de var bra kledd og så forholdsvis godt ut. Turen skulle bli svært lang for mange av dem.

Flytid til Karatchi ble 5:05, så til Laraca, Cyprus 4:45. og enda skulle det bli et langthopp.

På Cyprus ble det crew-bytte, før vi la ut med kurs for Bryssel.

På turen til Bryssel fløy vi over Tyrkia og øst-europa. Vi ankom Bryssel etter 4:18 i luften.

Her var det stort oppbud av Røde Kors, og haugevis med ulltepper, her var det nemlig -2 og i Bangkok +30. Det var også mye folk fra Belgisk presse og TV.

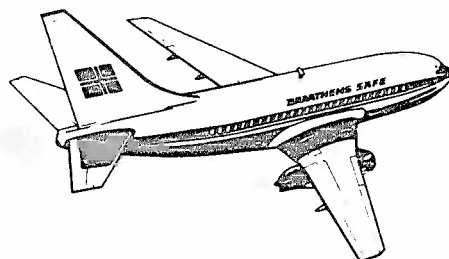
Så ut på nest siste "legg" for meg

Vi skulle fly til FBU, jeg hadde håpet på dir. flight til Sola, for "Bravo" trengte en ordentlig cabin-cleaning etter denne lange ferden. Vi landet på FBU kl.1310 i ordentlig "grisevær". Dette var 10min. etter den opprinnelig plan som ble lagt ca. 4 uker tidligere, ikke værst!

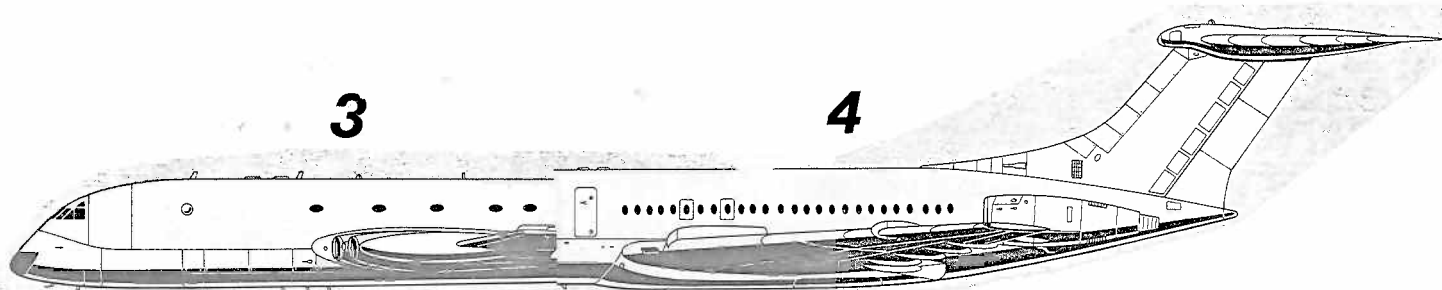
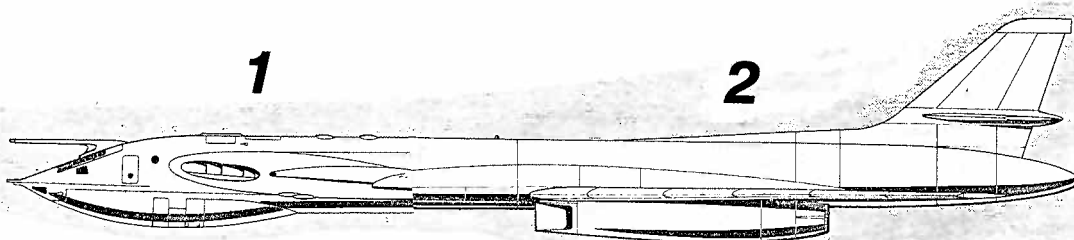
Etter å ha blitt klarert på Tarmac FBU, ble "Bravo" tauet over til hangaren, ferdig med sitt oppdrag for FN. Det skulle gå enda 5 timer før jeg skulle være hjemme på Sola. "Bravo" hadde oppført seg fantastisk disse tre ukene, uten snag av betydning. Vi hadde hatt en fantastisk tur.

H.S.

B-SAFE
Sola



Share your Experience



BARE LITT FLY KJENNING

HER SER DERE FIRE FORSKJELLIGE
FLYTYPER, DA DET TIDLIGERE HAR
VIST SEG AT DET ER LITEN RESPO-
NS PÅ SLIKE OPPGAVER HAR JEG
DENNE GANG SATT LØSNINGEN PÅ
SIDE : 16

MILITÆR ELLER CIVIL RUTEFLYGING I NORD-NORGE ?

Dette, mine herrer, er ikke en vits, men et helt relevant spørsmål som vi i dag må stille oss. Omfanget av den militære del av lufttransporten i denne landsdelen er nå av en slik størrelsesorden at den direkte undergraver rute-tilbudet for den "ikke-militære" del av befolkningen, og dermed arbeidsplassene innen sivil luftfart.

Våre medlemmer i Nord-Norge har gjort anskrik, og for tiden hersker det en urolig og anper stemning, spesielt på stasjoner som BDU-ANX og LKL. Her ser man fremtiden heller dystert i møte såfremt man ikke klarer å reversere den utvikling som nå er på gang.

NFO har drøftet disse problemer flere ganger. Dette har medført at det i di-se dager går et brev til Regjeringen hvor vi henstiller om en revurdering av dette spørsmål med sikte på en tilbakeføring av denne del av luftrafikken til det sivile flyrutenettet.

De viktigste momenter i denne saken kan kort nevnes slik:

- dagens militærtariffikk undergraver det sivile kommunikasjonstilbudet
- arbeidsplassene innen sivil luftfart er truet
- dersom militærets behov for lufttransport ble overført til de sivile ruter ville dette medføre en vesentlig økning av frekvenser og kapasitet, noe som vil komme hele landsdelens befolkning til gode
- en slik overføring vil kunne medføre rabattordninger for Forsvaret av et slkt omfang at det totalt kanskje ville lønne seg for staten (inkl. avgifter o.l.)
- på denne måten kan en etterleve tidligere vedtak om distriktsutbygging, desentralisering av det offentliges innkjøp/tjenester m.v.

-en samling av all lufttransport vil kunne føre til en opprusting og utvidelse av passasjerterminaler o.l. til mye billigere pris (totalt sett), enn om sivil og militær virksomhet bygger hver for seg på de enkelte flyplasser.

Vi er også kjent med at LFF har gjort en henvendelse til de offentlige myndigheter i samme sak, og at dette visstnok skal opp i AFS med sikte på et samlet utspill.

NFO's styre ser meget alvorlig på konsekvensene av en fortsatt ekspansjon av militær lufttransportvirksomhet, og vi ber våre medlemmer følge utviklingen på dette området nøye.

S.H. EVEOM



INGENIØR-PROBLEMER FOR FLYSELSKAPENE?

I det siste nr av "Ingeniør-nytt" som lå i hangaren (FOF), kunne en lese at det var stor mangel på kvalifiserte ingeniører (siv.ing.) Selskapene klarer heller ikke å få fatt i de som finnes.

Dette kan også vi som jobber i alle Norges hangarer. Hvorfor dette er så vanskelig kan en jo lure på. Noen av årsakene skal jeg prøve å hjelpe de tekniske sjefene til å forstå. For det første tror jeg det blir som dere sier, utdannet for få. De som bli utdannet vil jo selvfølgelig prøve å få seg en best betalt og mest mulig interessant jobb. Ikke noe av dette kan selskaper som SAS-SAFE-WF eller FOF tilby. En siv. ing. vil ikke jobbe for knapper og glansbilder, når han kan få noe bedre.

Var tilbudet bedre her hjemme ville kanskje noen bli. En annen ting er at de fleste nyutdannede er antagelig unge og har ikke noe spesielt som holder dem tilbake fra å reise ut. En annen ting er vel at det ikke er noe skikkelig utdanningstilbud til dem som måtte være interessert. NTH har vel ingen linje, og de få plasser som finnes i Stockholm er jo for ingen ting å regne.

Det er jo nå, og har vært i mange år, egen flylinje ved Oslo Yrkes-skole. Går det ikke an å gjøre noe tilsvarende ved NTH?

Hva skyldes det event. at det ikke er gjort noe på dette området?

Lærerkrefter og penger antagelig, det pleier det jo å være.

Hvis viljen er tilstede skulle ikke dette være noe uoverstigelig problem. Hvordan skal jeg ikke si, men en løsning mellom selskapene og NTH skulle jeg kunne tenke meg hvis som sagt viljen er tilstede. Noe annet er hvordan selskapene kan skaffe seg de ingeniører de trenger. Dette skulle være mulig ved å henvende seg til grupper som allerede er ansatt. Ved f.eks. å etterutdanne flyteknikere skulle selskapene kunne få erfarene og vel kvalifiserte ingeniører.

Det kan umulig skade med 12-15 års erfaring i bransjen som mekaniker,

og så en ingeniørs utdanning. Jeg tror også at disse ingeniørene vil komme tilbake til selskapene. Folk som er intressert i denne skoleringen tror jeg ikke det er vanskelig å finne i noen av selskapene. En annen ting er at finansieringen vel kan bli et vanskelig spørsmål, men dette er jo ting man kan diskutere.

Forsvaret har jo løst utdannings-spørsmålet på sin måte, det går sikkert an å komme fram til en løsning i det sivile også. I vår tid med alt snakk om etterutdanning m.m. skulle jo dette være en fin oppgave for selskapene og NFO og prøve å finne en løsning på, kanskje i samarbeid med NTH. Jeg tror jeg vil foreslå for selskapenes tekniske sjefer, som er så opptatt av saken, å ta kontakt med NFO og diskutere dette.



En annen ting som jeg stusset litt over i "Ingeniør-Nytt", var selskapenes bekymring når det gjaldt utdannelsesnivået hos ingeniørene. Dette stemmer ikke med den kjennskap vi (NFO) har til selskapene når det gjelder andre utdannelses spørsmål. Vi har jo i lengre tid nå sett hvordan selskapene i samarbeid med LV systematisk senker nivået på alle trinn og områder innen flyvning. Sterk påstand kanskje, men ikke desto mindre sant, tenk bare på hvor lenge vi nå har holdt på med autorisasjons saken, og alle spørsmålene rundt den.

For flyvere og andre er det sikkert samme sak. Det er jo litt betenkelig at LV ser ut til å godta alt som kommer fra de forskjellige selskapene. En kan jo nesten spørre seg om det er selskapene som styrer LV, jeg trodde det skulle være motsatt. Særlig rart er det også da at selskapene samtidig beklager manglen på kvalifiserte ingeniører. Hvem er det da som styrer saker og ting? Vi trodde jo forandringer og forbedringer var basert på et nøye vurdert grunnlag. Vel, hvordan det nå enn er så håper jeg at selskapene klarer å skaffe seg den ønskelige høyning av ingeniørnivået i fremtiden. Jeg tror nemlig ikke det er mulig.

J.SUNDBY
FOF



Nei, men jeg gikk
da ikke ombord i DC-10
denne gang!

Stall causes DC-10 vibration, says FAA . . .

"THERE is no reason for any concern about the McDonnell Douglas DC-10 as a result of this incident," says the US Federal Aviation Administration after investigating a case of severe buffeting experienced by Aeromexico DC-10 XA-DUH on November 11. The aircraft was climbing out from Frankfurt on a scheduled flight to Miami and experienced the buffeting at 31,000ft. The captain called for clearance to descend to 19,000ft and identified the problem as stemming from the right engine. After shutting down the engine he decided that the problem was aerodynamic and restarted it. He cancelled his emergency radio call and opted to continue the flight to Miami. On landing the aircraft was found to have lost both outboard elevator balance-weight horns and a small access panel from the tailcone. Investigation is now centred on whether the aircraft was on manual

or autopilot control. The flight-data recorder readout shows that the aircraft was "decelerated into sustained stall buffet," says the FAA.

. . . and stall-warning causes emergency

AN Air New Zealand DC-10, ZK-NZN, operating British Airways' Philadelphia-Boston-London service on November 30, experienced stick shake during initial climb from Philadelphia accompanied by fluctuation of the "slat disagree" warning light. The flight was completed with a slatless landing at Heathrow after the captain had tried another slat selection during his descent. The flight overflew Boston but not because of the slat indication, as widely reported. The reason was that a landing at Boston would have put the crew outside duty hours before they reached London. Post-flight examination of the aircraft at Heathrow disclosed no fault in the slat-operating system but slight buffeting was felt during an air test.

NYTT FLY TIL AEROFLOT.

Il-86, dette er USSR's første wide-body fly, og utviklingen av dette har hatt en høy prioritet. Utprøvingen av flyet har foregått på Aeroflot's ruter, og man håper at flyet blir klart til regulær trafikk når de Olympiske lekene skal holdes i Moskva i 1980. I størrelse kan Il-86 sammenlignes med DC-10 og L-1011, men den er beregnet for kortere ruter, og har fire motorer i motsetning til de andre som har tre. Jeg håper at også vi på FBU får se det nye tilskudd på Aeroflot's flåte.

OGSÅ SELSKAPENE FÅR SVI FOR FORSØMMELSE I VEDLIKEHOLD.

Vi kunne for noen mndr. siden lese om en tysk flytkniker som ble tiltalt for uaktsomt drap. Grunnen var en forsømmelse ved check av en B-747 i Kenya i 1974. Jumboen falt ned like etter take-off og 59 mennesker mistet livet.

Følgende artikkel har vi sakset fra Aftenposten, og gjelder det amerikanske selskapet A.A.

Rekordbot for flyselskap

Washington, 17. november. (NPS-AP) Flyselskapet American Airlines betalte igår den største bot i amerikansk luftfarts historie.

Den føderale luftfartsadministrasjon (FAA) avkrevde selskapet en bot på 2,5 millioner kroner fordi det brøt gjeldende sikkerhetsforskrifter i overhalingene av sine DC-10-maskiner. Det var et slikt regelbrudd som førte til at et av selskapets DC-10'ere styrtet utenfor Chicago i mai. Ulykken krevde 273 menneskeliv og er den største flykatastrofe i amerikansk historie.

Samtidig betalte det amerikanske selskapet Continental Airlines 500 000 kroner for uaktsomt eftersyn av sine DC-10 fly.

FAA understreket at hverken American eller Continental Airlines innrømmet å ha brutt reglene, selv om de igår innbetalte botene. Begge selskaper sa at de betalte for å unngå kostbare og slitsomme rettsvister.

FAA sa at de to selskapene brukte en spesiell type gaffeltruck til å montere og demontere DC-10'ernes motorhus i en del, i stedet for, som forskriftene krever, montere hver enhet for seg. Selskapenes «alt-i-ett»-prosedyre medførte etter FAA's mening «økt fare for skade på bolte-anordningen som fester motorhuset til vingen».

TI RASKE SPØRSMÅL.

1. Hvilke registreings bokstaver finner vi på fly fra Nicaragua?
2. Når fløy DC-3 for første gang?
3. Hvor mange DC-3 ble bygget?
4. Når fløy Caravellen for første gang?
5. Når fløy Dassault Jet Falcon for første gang?
6. "Nimrod" er ombygget fra?
7. Når fløy F-27 for første gang?
8. Hvilken fabrikk bygget F-86F?
9. Hvilket russisk jetfly går under navnet "Beagle"?
10. Hva slags motor brukes i SAAB37 Viggen?

Løsning finner du på side 16.



"I think we need a NEW oxygen servicing cart."

FAA ACTION ON THE DC-10 PYLONS

At the time this is being written (mid-July), the FAA has indicated that the cracking and structural failure experienced with DC-10 engine pylons will be dealt with by a series of continuous inspections, together with the redesign of two pylon/wing connections within the next two years. In addition, certain immediate changes to the stall warning system have been required. Replacement of certain slat control cables is also called for.

Within the two-year period, the FAA expects the manufacturer to redesign the pylon thrust link and the aft pylon bulkhead as well. Thrust link redesign is intended to permit easier and more thorough inspections, while the changes in the aft pylon will make it less susceptible to damage during assembly.

Typical FAA Service Difficulty Reports relating to the problems with the DC-10 are provided here in:

The DC-10 crash at Chicago on May 25th, caused by engine pylon failure, was the worst in U.S. history with 274 fatalities.

DC-10-10: While accomplishing inspections on No. 3 pylon per Airworthiness Directive 79-13-05, found forward upper horizontal flange below monoball lug of fitting cracked, 1.4 to 1.7 inches. Replaced aft bulkhead fitting.

DC-10-10: While accomplishing inspections on No. 1 pylon per Airworthiness Directive 79-13-05, found forward upper horizontal flange below monoball lug of fitting cracked 2.8 to 4 inches. Replaced aft bulkhead fitting.

DC-10-10: During accomplishment of monoball modification and Airworthiness Directive 79-13-05, inspection of No. 1 pylon found mid spar web cracked just forward of fitting. Crack went from aft lightening hole to aft inboard fastener (approximately three and one-half inches.) Installed doubler in accordance with structural repair manual.

DC-10-10: While accomplishing inspection on No. 1 pylon per Airworthiness Directive 79-13-05, found three inch crack in forward upper horizontal flange below monoball lug of fitting. Replaced aft bulkhead.

DC-10-10: While accomplishing inspections in No. 1 pylon per Airworthiness Directive 79-13-05, found five inch crack in forward upper horizontal flange below monoball lug of fitting. Replaced aft bulkhead fitting.

DC-10-10: During magnafluxing of engine pylon components, cracks were found in the No. 1 pylon thrust link aft bushing and to the No. 3 pylon thrust link forward bushing. These bushings were replaced.

DC-10-10: The slat-disagree light came on during initial flap/slat handle movement, with a bang occurring simultaneously. The airplane landed without incident. Inspection disclosed that cables to No. 1 and No. 2 leading edge slats were broken in the center section compartment. The cables were replaced and other precautionary maintenance was accomplished as well.

DC-10-10: During inspection of the No. 1 pylon attached bulkhead as per emergency Airworthiness Directive, a three and one-half inch crack was found in the radius of the forward flange of the pylon aft bulkhead. The bulkhead was replaced.



"He made the mistake of bending over to tie his shoe at the end of the shift!"

SERVICE DIFFICULTY REPORTS

B-737: Captain reported he heard a loud noise on takeoff roll. Right engine oil pressure dropped and warning light came on. Aborted takeoff and shut down right engine. Taxied back to gate.

Inspection of engine revealed one 2nd stage fan blade missing. Replaced engine and cowling.

B-737: On arrival, crew reported #4 main tire threw tread.

Maintenance found damage to the right engine, right main landing gear door and right inboard flap. Replaced right engine, right gear door and right inboard flap.

DC-8: During routine visual inspection, found a crack approximately 20 inches long in the left inboard wing flap link support ("canoe fitting"). Crack in fitting was caused by stress corrosion emanation from the inner diameter of forward attachment hole.

DC-9: Flight crew reported shut off of both air condition packs at 33,000 feet. Made emergency descent to 10,000 feet. At 10,000 feet, air condition packs operated normal, flight continued and landed without incident. Oxygen masks were deployed.

Stowed all oxygen masks, replaced pressure regulator differential sensor, both second segment climb switches, both coalescer filters, pressurization amplifier, checked all air condition ducts, checked outflow valve for freedom of movement and all linkage was normal. Made operational check per Maintenance Manual, all checked normal, aircraft returned to service.

DC-10-10: During "D" check, difficulty experienced while rigging #1 brake valve. The brake pressure build-up was slow on right compared to either left gear or #3 hydraulic system on right gear. Problem was found to be reversed hydraulic lines at top of right gear. The #1 brake pressure line was connected to anti-skid return port of swivel gland and vice versa. Problem was corrected by reconnecting lines

Aftenposten Mandag 12. november 1979

Avionikk nytt lærefag

(NTB) Lærefaget i flyvedlikehold — avionikkmekaniker — er godkjent som nytt lærefag under lærlingeloven.

Riksyrrkesutvalget for flyindustrien har i samråd med Forsvarets overkommando, Luftforsvarsstaben, utarbeidet opplæringsplan med prøvoforskrifter for avionikkmekanikerfaget som nytt lærefag i vedlikehold av fly.

Læringerådet har godkjent forslaget og merket seg anførselen fra Luftforsvarets overkommando om sikkerheten. Bestemmelsene er også tatt inn i opplæringstjenestene for de allerede eksisterende flymekanikerfag.

