

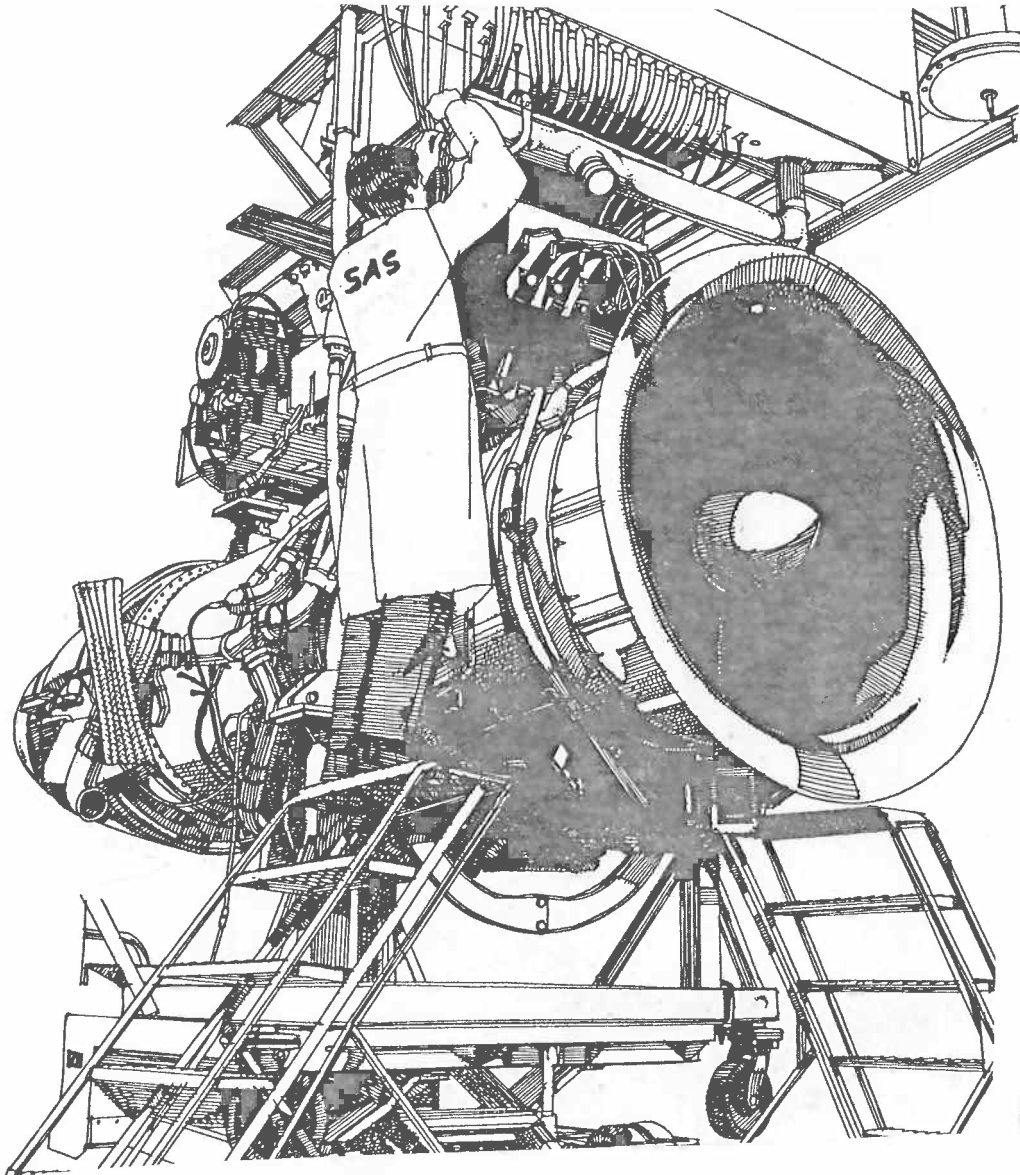


MEMBER AV



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

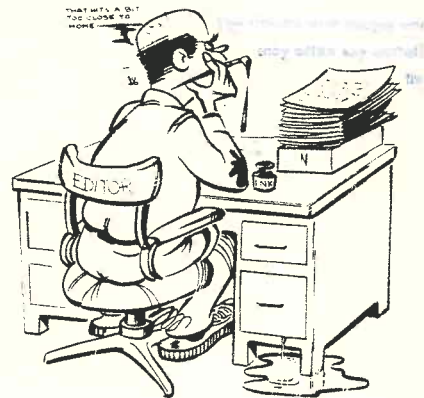
Kasserer: E. FØRRISDAL, SAS.  
OSLTS-E

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.

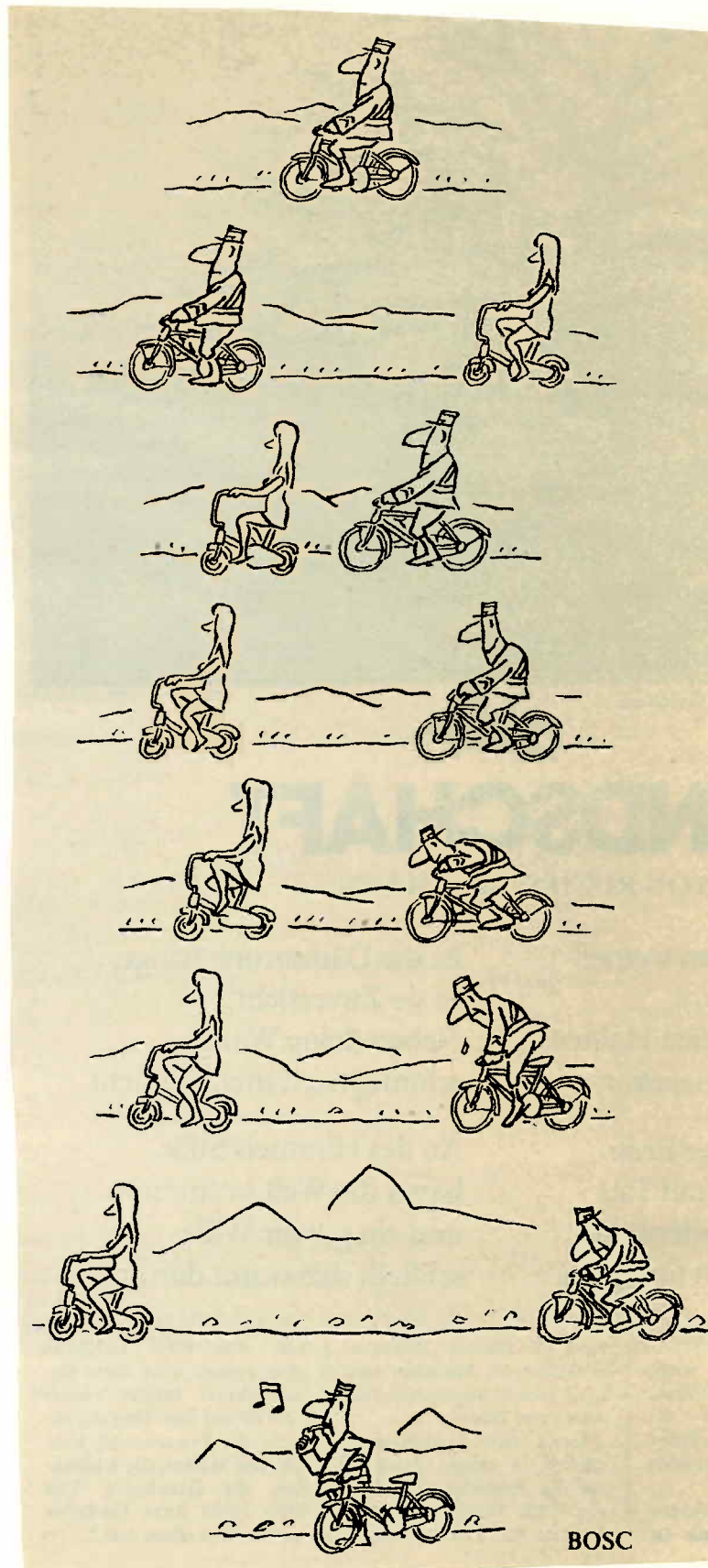
På Carlsberg bryggerier i Danmark har skiftarbeid vært mye diskutert i de siste par år.

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 - svarte-havet, 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 høyfjellsluften, 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.

