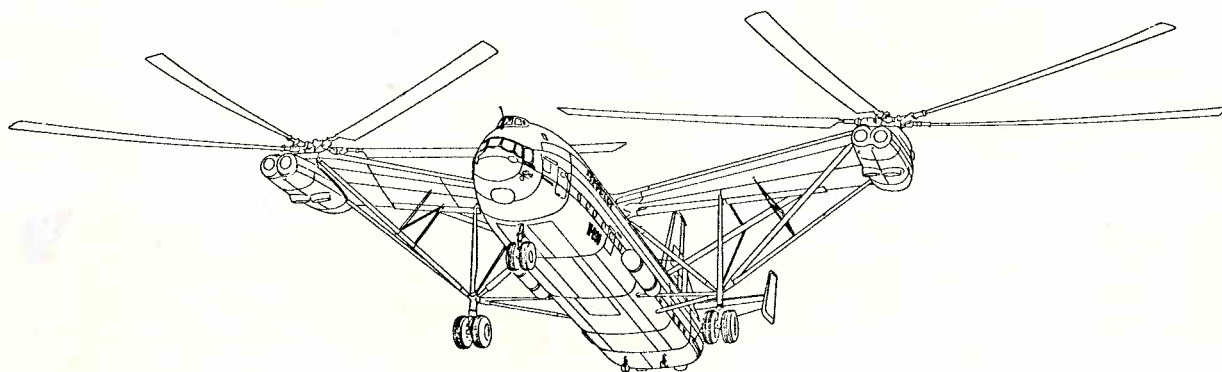
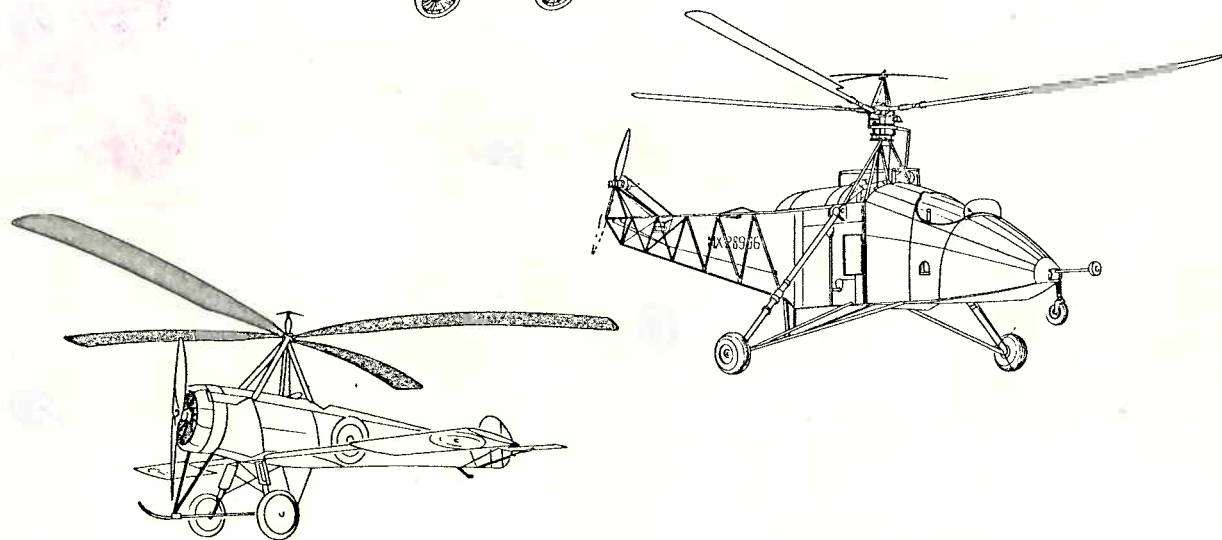
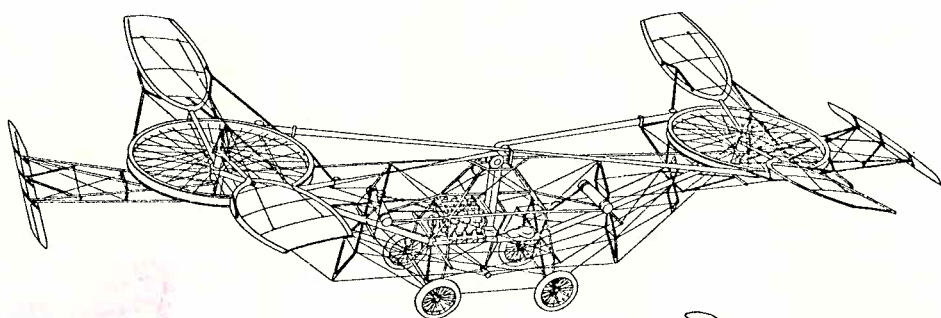


MEMBER OF
AIRCRAFT ENGINEERS INTERNATIONAL

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

medlemsblad for NORSK Flytekniker Organisasjon



nummer 3 1980

**INFO**

Medlemsblad for
Norsk Flytekniker Organisasjon

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.

N.F.O. SENTRALSTYRET:

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

Nestformann: J. LANGE BRO,
Braathens SAFE, Sola.
Telefon (045) 51586

Sekretær: J. B. HAAGENSEN, SAS
Telefon (02) 135224.

Kasserer: J. SUNDBY, FOF, FBU.
Telefon (02) 133964.

Representant Fred. Olsen:
E. HØSTAKER, Fornebu

Representant Braathen SAFE:
T. HJELMERVIK, Fornebu
Telefon (02) 243819

Representant SAS:
K. PAULSEN, Fornebu
Telefon (03) 850575.

Representant Sterling:
S. PEDERSEN, Gardermoen.

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



KJÆRE LESERE

Håpet som brast, det er lenge
siden jeg sluttet å vente på
den store flommen av stoff som
dere skulle sende.

Til hver utgave venter jeg i
det lengste om det skulle dukke
opp en konvolut med en "lekker-
bisen" i, men nei.

Vel dere får ta det som det
kommer.

Det begynner iallefall å bli
vinter i dette landet og vi vet
alle hva det betyr for oss i
denne bransjen.

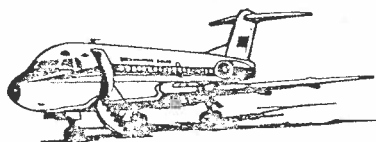
Vi får bare håpe at utstyret
fungerer og at snemengden blir
minimal.



Redaktørens drøm!

Innhold

Side..2	Kjære lesere
Side..3	Formann har ordet
Side..4	Første "NFO-Klossen"er utdelt
Side..4	Nye medlemmer av NFO
Side..5	YS- forsikringsordning
Side..5	Flykjenning
Side..6	FE/SO atter en gang
Side..8	Nytt fra BSAFE
Side..9	Nytt fra Widerøe
Side.10	Nytt fra SAS
Side.12	Nytt fra Sterling
Side.12	Nytt fra FOF
Side.13	Service difficulty rep.
Side.15	"Infeksjonen"



FORMANN HAR ORDET.

SJØLDIGGERINNLEGG.

Vår energiske redaktør har med mørkt lensmannsblikk stresset meg til forfattervirksomhet igjen. Som kanskje noen har lagt merke til, tilhører jeg den mer verbale utgaven av menneskearten, men ikke det alene er grunnen til uteblivelse i denne spalte. NFO har i de siste mndr. operert på kanten av sin kapasitet. Av hovedsaker kan nevnes stikkord som: ICAO ANNEX I, kontrollkriterier, tariff, særavtaler, etterutdannelse, flyteknikerutdannelse, "Gulerot-utvalget" opp&ut.fondet, AEI, AFS, PRIFO, møter, møter og atter møter. Personlig hadde jeg 28 møtedager i månedene August og September. Dette foregikk i alt vesentlig på vår fritid, mine herrer! Priva liv er erklært som fremmedord i våre kretser. Nå vil vel enkelte tenke at det var da jævlig til sutring og heller etterlyse resultatet av denne påståtte hobbyvirksomheten. Detaljbeskrivelse av ovenstående vil føre for langt her, men så mye vil jeg si, at hvis denne virksomheten hadde foregått, så hadde vi i et hvert fall merket det og uten skriftelig beskjed. Tillitsvalgte er et snodig folkeferd, sutrer den ene dagen, og lar seg gjenvelge den andre. Ja, man kan saktens undre. Det gjør også våre koner, hos de av oss som fremdeles er gift. Hva er så drivkraften? Maktbegjær, sjøldigging, pr.kåthet foreslår noen. Har aldri noen tenkt på at det kan være håpet om å få en fagforeningskrans ved båren. Skitt au, vi liker det så godt.

J.G.

PS. Avdøde ønsker ingen blomster

DS.

FØRSTE NFO"KLOSSEN" ER UTDELT.

NFO"Klossen", hva er det?
Enklest forklart er at det er NFO's svar på Victoriakorset. Den gis til personer eller institusjoner som på en særdeles fortjenestefull og sympatisk måte, i ord og handling har gitt støtte til NFO og dens medlemmer.

Den første glade mottager ble Kaptein *Finn Kristoffersen*, da han gikk fra borde pga. aldersgrensen. Omstendighetene omkring den hendelsen skulle være behørig dekket av radio og presse, så vi skal her nøye oss med å fortelle hva han stod for i denne sammenheng.

Det kan kanskje virke noe underlig at det skulle bli en pilot som var den første til å motta flyteknikerens høyeste utmerkelse.

Det at han var en sympatisk og trivelig kolega var ikke alene grunn nok. Det samme kunne vel sies om veldig mange piloter.

Det som kom til å telle i denne sammenheng var hans innstilling til NFO og deres medlemmer, både i hans daglige virke og ved spesielle anledninger. Han var en av de få som helt klart innså nødvendigheten av vår yrkesgruppes eksistens. Derfor falt det naturlig at vi ved hans avgang i bransjen, ønsket å takke for innsatsen på denne måten.

NFO ønsker videre at "Stoffer" må få en lang og trivelig "frivakt"

New members of NFO

Austreim Edvin	SAS
Børsand Gjermund	SAS
Ertzgaard Knut-M	SAS
Henriksen Jan A.	SAS
Kristoffersen P.	SAS
Schjelderup H.	SAS



"Harrea"

J.G.

FLIGHT No.	DEP STA	A/C REG	D	D	M	M	Y	Y	SEQ No.	ATA SYSTEM (ITEM No.)	POS	KSSU COMP IDENT No.	SERIAL No. IN	SERIAL No. OUT	DE
632CPHDA03/0880									301						
Subject															
Complaint										Action					
TIL TEKNISK AVD JEG TAKKER FOR ALT SAM ARBEID										Thank you SIR. MPC performed					
Sign.										Sign.					
F. KRISTOFFERSEN															
OIL REFILL										Action STA					
E1 E2 E3 E4 APU										D D M M Time					
Release STA										D D M M Time					
Sign										Sign					
COMPLAINT (HALL CASE)										RP FAIL CLASS					
SIDE 4															

REGULERING AV PREMIE FOR YS' KOLLEKTIVE HJEMFORSIKRING I 1981.

Premien for YS' kollektive hjemforsikring for 1981 er etter forhandlinger mellom Norsk Pool for Kollektiv Skadeforsikring fastsatt til kr. 150,- (eksklusiv premie til naturskadefondet p.t. kr. 7,- pr. år).

Premieøkningen er basert på prinsippavtalen mellom YS og Poolen, § 4, b), hvor det heter:

"Premien for den kollektive hjemforsikring fastsettes fra 1.1.1981 - 31.12.1981 under hensyn-
tagen til premien i andre sammenlignbare forsikringsordninger. Det tas også hensyn til at
premier skal være selvbærende fra 1.1.1982".

Poolen hevdet i forhandlingsmøter bl.a. at nåværende premie (kr. 103,-) er for lav og viste bl.
a. til de justeringer som er foretatt i LO/Samvirke-ordningen m.v.f. 01. jan. 1980, samt den
generelle erfaring man har fra individuell hjemforsikring. Etter Poolens syn burde den riktige
premie være vesentlig høyere.

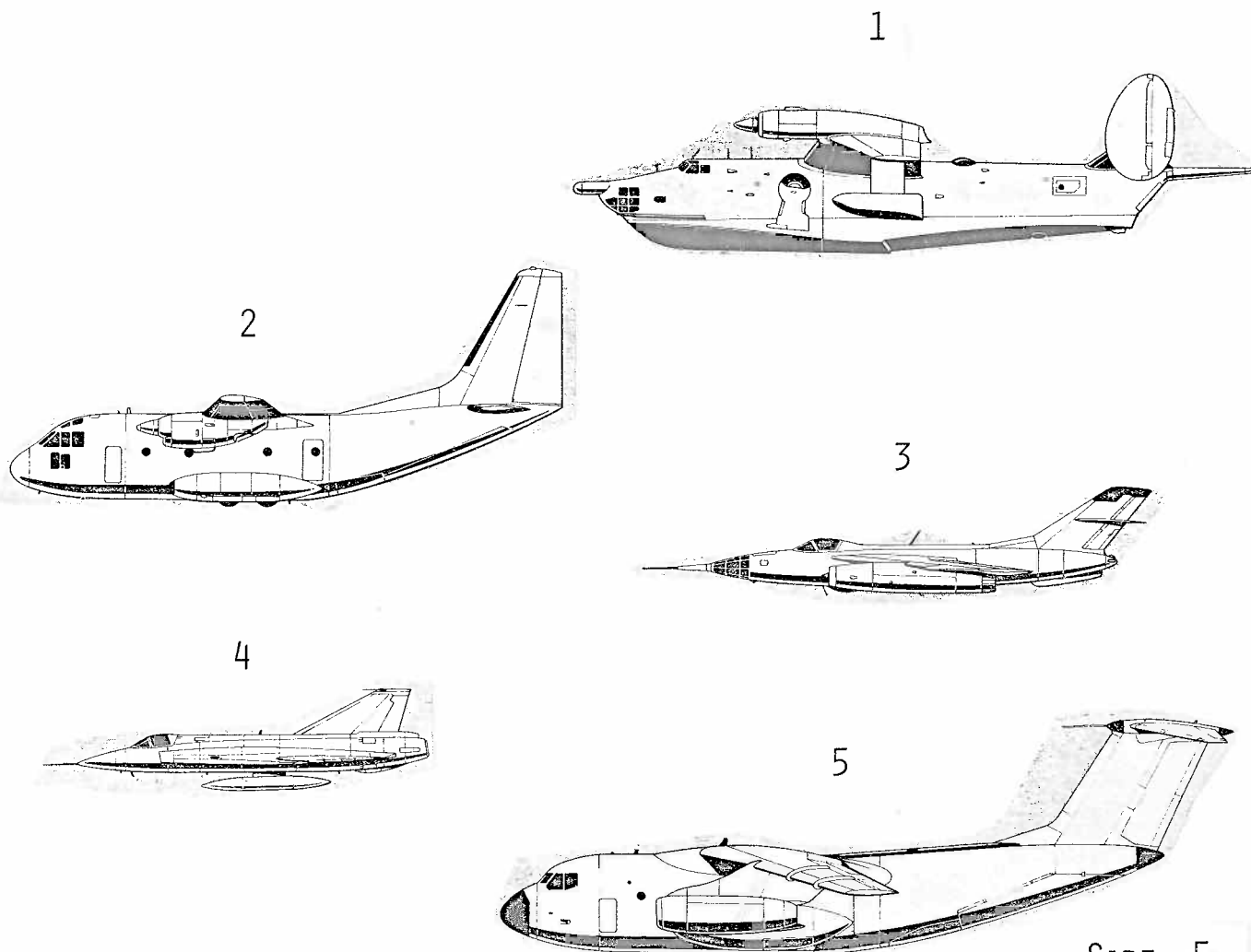
Fra YS' side har det bl.a. blitt fremholdt at det er for tidlig å vurdere grunnlaget for en
forhøyelse, dertil trengs bedre statistikk.

YS har imidlertid etter harde forhandlinger med Poolen måttet akseptere en økning av premien til
kr. 150,- (+ premie til naturskadefondet, p.t. kr. 7,-).

De momenter de besluttende organer innen YS har lagt vesentlig vekt på, er flg.:

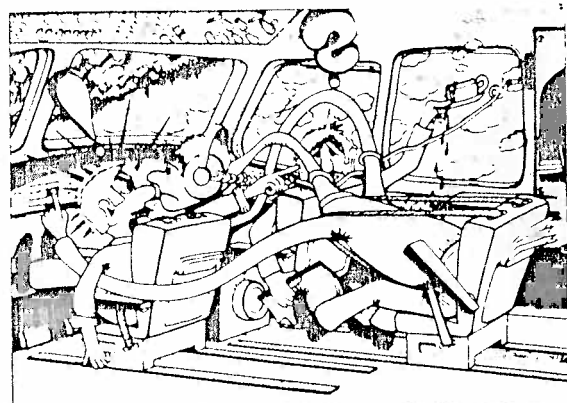
- at LO/Samvirke har forhøyet premien på kollektiv hjemforsikring og gruppehjemforsikring slik:
Kollektiv hjem (obligatorisk) fra kr. 88,- til kr. 123,- (ekskl. premie til naturskadefondet)
dvs. ca. 40%.
- Gruppehjem (frivillig) fra kr. 105,- til kr. 150,- dvs. 43%
- En økning av premien i YS-forsikringen fra kr. 103,- til kr. 150,- tilsvarer sammenlignings-
vis 45,6%
- Poolen har forøvrig aldri akseptert at YS-forsikringen sammenlignes med LO/Samvirkes kollek-
tive hjemforsikring, men at YS-forsikringen og LO's gruppehjem er sammenlignbare.
- at premien er fradragsberettiget ved inntektsbeskatningen
- prisutviklingen etter at premien ble fastlagt første gang
- at YS' forsikringsordning er selvbærende, dvs. at det ved reguleringen av premien alltid skal
tas hensyn til underskudd eller overskudd og at administrasjonskostnadene er faste (20% av
premien).
- at LO/Samvirkes premie-forhøyelse er gjort gjeldende allerede fra 01.01.80, mens YS' forhøyelse
skjer først fra 01.01.81.

SÅ LITT FLYKJENNING IGJEN.



FE/SO ATTER EN GANG!

Vi kan ikke helt gi slipp på dette problemet. Når vi leser siste nr. av Cockpit Forum hvor den "fantastiske flygeren" igjen trår til og skryter av seg selv, ja da. Det er så nye man kan kommentere i denne artikklen, men denne gang vil jeg helst avstå fra det. Isteden vil jeg utfordre dere som leser dette til å komme med synspunkter om dette aktuelle tema, FE/SO, og ikke minst artikkelen til herr Lagarhus. Jeg er sikker på at det finnes mange av dere som har noe på hjertet i sakens anledning, la oss få noen innlegg til neste nr. slik at vi kan få i gang en liten debatt om denne saken.



Tredje-pilot eller Flight Engineer?

Av Otto Lagarhus, Chairman IFALPA PEL/TRG Study Group

I de to siste numre av Cockpit Forum har vi hatt to artikler fra Flight Engineers, hvor de setter spørsmål og tildels angriper mitt (?) syn på cockpit-bemanning. Argumentene som blir fremført er velkjente og ensidige, men det er kanskje allikevel på sin plass å orientere litt mer om denne saken.

For det første: Mine artikler referer IFALPA's offisielle syn, som er støttet av nærmere 60 medlemsforeninger med godt over femti tusen piloter som medlemmer. Vår «policy» er fremkommet etter mange møter og lange diskusjoner/debatter. Vårt «input» til ICAO's Annex 1, hvor vi bl.a. går inn for en pilot i tredjesetet, er en bindende «policy», godkjent av årskonferansen i Brisbane, Australia.

Hvorfor så en pilot? Svaret er enkelt. I dagens moderne tremanns-cockpit er en stor del av de mekaniske oppgavene for tredjemann automatisert, og nødvendigheten av stadige justeringer av teknisk viktige elementer så godt som eliminert. Ref. f.eks. DC-10, L-1011, B-747, A-300 etc., samt i enda større grad flytyper på tegnebrettet, slik som A-310, B-767 etc. Flyvningen, derimot, blir stadig mer krevende. Større trafikk tetthet, høyere hastigheter, stadig dårlige kommunikasjonsforhold, mer innviklede noise-abatement procedures etc. etc. Og da — mine herrer — trenger man en pilot atskillig mer enn en FE.

Hæreid referer til den gamle klisje om å «fly sidelengs», og siterer og så fra gamle SAS-dokumenter med mer eller mindre usaklige kommentarer. I tillegg spør han om skandinaviske piloter er så dårlige at de må ha en ekstra mann til å passe på. Det han her demonstrerer er mangel på forståelse for eller kjennskap til moderne luftfart. For hvordan jobber en tredje-pilot? Flyr han sidelengs? Skal han kun «passe på»? Svaret er nei. Han er *med*! Sitter forovervendt, har nøyaktig definerte oppgaver når det gjelder «monitoring», «callouts», sjekklister osv. Og han *flyr*. Ja, nettopp det. På en 9 timers flytur vil ca. 1 time være på panelet, resten vil være rotasjon med de to andre pilotene, dvs. tjeneste i pilotstol.

Grunnen til at han ikke har full utsjekk og derav kunne gjøre take-offs resp. landings er den spesielle at med så få landinger som langdistanseflyvere får idag, ville det være høyst betenkelig å dele disse på 3. Men han *er* flyver, han *kan* fly, og (denne gang uten gåseøyne) han *er* engineer qualified.

L. Olsen demonstrerer også sin manglende kjennskap til moderne luftfart ved å uttale at tredjepiloten umulig kan monitere kaptein og co-pilot og i tillegg gjøre en FE-jobb. Olsen burde kjenne til at alle større flyselskaper spesifiserer «flight monitoring» av tredjemann, enten han er pilot eller FE. Eneste grunnen jeg kan se til at en mann ikke skulle kunne gjøre «monitoring», er om han finner det viktig å ni-stirre på et nesten automatisk FE-panel, som i tillegg, dersom noe skulle skje, ville gi beskjed i klartekst ved hjelp av «annunciator-light» og store «master warning lights» både foran FE-stasjonen og foran begge piloter. Det er et ubestridelig faktum at «panel-jobben» utgjør kun en liten del av tredje-mannens jobb, og at «monitoring» anses viktigere enn å passe på panelet. Air France, som opererer med FE-er, har innsett problemet, og gir sine FE'er 45 timer på enmotors småfly, slik at de skal bedre være i stand til effektiv overvåkning. Det er jo bedre enn ingenting, men langt å foretrekke er en erfaren pilot. Og — de aller fleste piloter som ansettes i større flyselskaper og som sitter i tredjeset er nettopp det — erfarne piloter. Det er nemlig en utstrakt misforståelse at det er de yngste som flyr som tredjepiloter. I mange flyselskaper, deriblant SAS, er det mer attraktivt å være tredjepilot på B-747 og DC-10 enn det er å være co-pilot på f.eks. DC-9. Altså blir man ofte tredjepilot *etter* noen år som co-pilot på kortlinjer. En utmerket bakgrunn for effektiv tjeneste som tredjepilot!

Videre skriver L. Olsen at man umulig kan være «engineer qualified» som pilot. Igjen må jeg si meg uenig. Det er ingenting i veien for at en pilot kan være (og er) like dyktig i sin tekniske oppgave på tredjesetet. At FE er et yrke med lang teknisk utdannelsesetid er også feil. Det er bare å lese kravene til utstedelse for FE-licence, så ser man at man *enten* må ha teknisk utdanning *eller* være pilot.

Argumentasjonen for bruk av FE går for det meste på en påstått bedre teknisk innsikt. Men hva behøves i dagens moderne fly av slik innsikt? Skal man gå inn bak panelet på en DC-10 med skiftenøkkel? Nei, det er nok ikke å anbefale! Hør heller hva flyfabrikkene som lager disse flyene mener: Man skal *lese sjekklist*er, og følge disse nøyaktig og nærmest slavisk. Inngrep p.g.a. såkalt systemkjennskap blir betraktet som en uting, og kan i visse tilfeller gjøre adskillig mer skade enn gagn. Flyfabrikkene, sertifiseringsmyndighetene og flyselskapene har utprøvd hver eneste prosedure, og veiet fordeler, ulemper og eventuelle konsekvenser. Den beste (og korrekte) prosedure er funnet, og nedlagt som sjekkliste. Så *lese* — det må man kunne! Men utpreget teknisk innsikt, lang teknisk utdanning? Nei, det er fortids-tale, og kommer i økende grad til å bli det etter hvert som nykonstruksjonene tvinger seg frem.

L. Olsen spør også om hvem som skal avgjøre om en tredjepilot eller en FE skal bemanne tredjesetet i et flyselskap, i og med at IFALPA's policy åpner for begge alternativer. Hertil vil jeg svare at en pilot bør være det

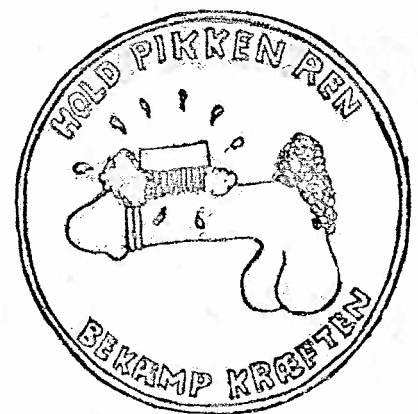
normale, men at det nok for enkelte mindre selskaper, som ikke har mekanikere på sine utestasjoner, vil være praktisk med en FE til å ta de nødvendige bakke-sjekker på slike stasjoner. Det ville i så fall være den vesentlige grunnen for et slikt valg. Selve avgjørelsen blir vel et forhandlingssspørsmål mellom flyselskap, luftfartsmyndigheter og pilot- og/eller FE-forening. Skulle man så bli enige om en FE-løsning, ville det allikevel bli et kompromiss, idet et fullt «integrated, fail-safe crew» kun kan oppnås med 3 piloter.

FE'ene er opptatt av sin yrkessikkerhet, og jeg har all mulig forståelse for problemet. Men i IFALPA, en *flyver*-forening, prøver vi å se tingene ut fra sikkerhetsmessige og tekniske forutsetninger, og med våre øyne. Vi akter ikke å blande oss inn i FE'enes kamp for sitt yrke. Det har de sine egne foreninger til, som i sin tur er tilsluttet de største og mektigste foreninger innen arbeidslivet, nemlig ITF og ILO.

Vår konklusjon blir som før. Den beste måten å bemanne et fly på er med 3 piloter, etter det såkalte «integrated crew» prinsippet. Og, igjen som før: For enkelte selskaper kan det muligens være mer praktisk med en FE, av grunner som nevnt.

Intet mer, intet mindre!

NFO støtter Kreftaksjonen



Her i BU skjer det ikke så mye fortiden. Det vanlige kjøret med store inspeksjoner er i full gang igjen.

I de senere årene har det jo vært stille i ferietiden, men så er ikke tilfelle lenger.

Også i år ble ferien avviklet noenlunde tilfredsstillende, selv om det ble mye overtid på enkelte.

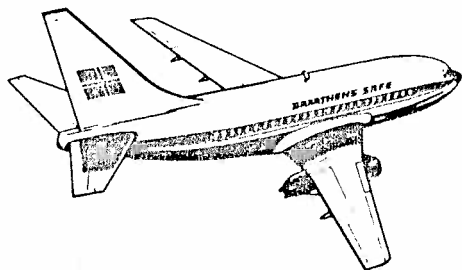
Angående overtid så er det en del som etterhvert har fått utvidet denne utover de 200 timer.

Dette er jo noe som foregår hvert år, selv om det stort sett er de samme som går igjen.

Når det gjelder nye medlemmer så er det heller sparsomt, vi kan ikke varte opp med noen denne gang. Vi har derimot et håp om at endel elektrikere med X-sert. i løpet av høsten vil melde seg inn. For øyeblikket har vi 80 medlemmer. I løpet av juli mnd. sluttet en av våre eldste medlemmer, E. Jaatun etter fylte 70 år. NFO overrakte et krus i sølv som avskjedsgave. Han var en stille sliter til siste arbeidsdag, nattskiftene så ikke ut til å ta mer på han enn på ungdommen. Vi håper nå at han får en fin og god tid som pensjonist.

I skrivende stund er det påbegynt et familiseringskurs på B-767, for planleggerne våre. F-27 kurset skulle nå på det meste være ferdig, og et B-737 kurs for utestasjonene er vel påbegynt. Vel dette var alt fra oss på Sola for denne gang.

J. Langebro
BSAFE.



WHY LOVE GETS LOST ON THE NIGHTSHIFT

NIGHTSHIFT workers beware!

Your love life is probably lousy: your health below par, you sleep badly, you're aging prematurely, and your social life is non-existent.

Even worse, you're more likely to have a heart attack than a day worker.

The plight of the night-worker is spotlighted today by the giant General and Municipal Workers' Union.

"It makes you evil when

you work on the nightshift," said one worker interviewed by officials.

"It's hopeless—I never get more than four hours' sleep," said another.

Now the union is urging employers to make life easier for the men of the twilight world.

Among 11 suggestions are shorter hours, longer holidays, and early retirement, sound-proofing for workers' homes, and a clampdown on noise in the workshop.



Se her, super-"elskeren"
hjem etter natt-skift?
Du er nok for gammel nå!

NEWS from

WIDERØE DEBUTERER.

WIDERØE

Ja, nå skal vi oppe fra det høye nord endelig bidra med noen linjer i NFO's meget eksklusive avis INFO. Etter utallige oppfordringer fra redaktøren skal jeg nå prøve å skrive noen ord om Widerøe.

Jeg kan kanskje begynne med å fortelle at vi er i gang med utvidelser hos oss også, nemlig Dash-7. I disse dager er de første gutta ferdig med typekurs nr.en og holder nå på med eksamen.

Det ble først avsatt bare fire uker til typekurset ved vår skoleavd. her i Bodø. Fire uker var da også etter alles mening noe i korteste laget, det ble så utvidet med enda to uker, inklusive eksamen.

Vi får nå se hvilket utbytte deltagerene har hatt av dette 6-ukers kurset, det er jo de som legger grunnlaget for senere kurs.

Overgangen fra Twin Otter til Dash-7 blir nok for de fleste ganske stor. Fra å jobbe på et stort småfly, til å gå over på en liten airliner, det er en overgang som jeg mener bør "oppbackes" på alle måter. Og da må man jo begynne med teorien, men ikke bare teori. Det bør også kunne skrues litt på maskinen, slik at en får noe mer føling med det nye "stoffet".

Vi i NFO, mener at det tekniske nivået til enhver tid må ligge på topp, og det å ta ut et nytt sert. krever jo den enkeltes innsats fullt ut. Derfor synes jeg det opplegget som nå kjøres, uten praksis, eller mulighet til det, er litt for tynt.

Uten en Dash i hangaren, og for de flestes vedkommende uten å få tilbud om jobbtraining eller shop-visit, blir det nye sert. bare et papir med et ekstra stempel.

Når så maskinen kommer til oss utpå våren og forhåpentligvis settes inn på rute, hvor godt kjenner vi da typen. Blir vi da istand til å ta oss av de problemer som event. måtte oppstå?

Alle kjenner det maset som vil oppstå den dagen "kråka" står på snag og ikke kommer på rute.

I dag derimot, som vi bare opererer med Twin Otter er ikke dette noe problem, dette flyet kjenner gutta ut og inn.

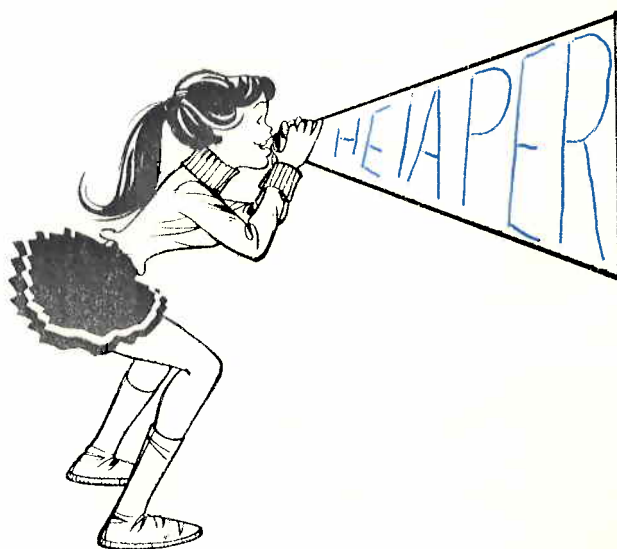
Nettopp dette med guttas gode erfarin har vel også reddet våre ruter i mange tilfeller.

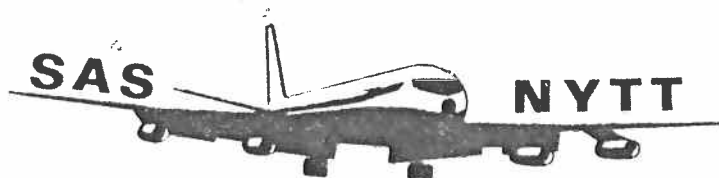
Så vil jeg bare få komme med et forslag til skoleavd., strekk kurset på Dash'en litt, både hva teori og praksis angår.

Helt til slutt noe mer koselig, vi har fått ny verkstedbil, diesel. Den er vi glad i!

NFO-WF

Per S.Dahl





NEI, DET ER BARE ETT!

Det er bare ett aggregat som går hver natt i H-3.

Våre flygere, våre naboer, våre passasjerer, ja til og med enkelte oppe i etasjene klager på støy. Hva skal vi si som går i H-3 om nettene med denne "forp" saken ulende rundt ørene.

Mener SAS at vi skal gå med hørselvern inne i hangaren om nettene?

Det problemet som har oppstått har vår ledelse vært klar over hele tiden. Det hele bunner vel i at ingen turde å ta ansvaret den dagen da vi skulle ha ny omformer under hangaren.

Vi kunne da fått en som hadde kapasitet til både DC-9 og A-300, men det var vel snakk om penger igjen, og da er det ingen som tør å stå frem og si: Den vil vi ha, noe annet er ikke brukbart. Det vi nå har endt opp med, er to omformere under hangaren som dekker 4 DC-9, og en mobil omformer som står i hangaren og kun dekker A-300.

Vel, hva kan vi gjøre med dette? Ingen ting etter det jeg kan forstå, vi har fått utlevert hørselvern og det må da brukes i den utstrekning det er nødvendig. Jeg har et lite håp om at vår man på miljøfronten kan gjøre noe, men det vil sikkert ta tid.

2I83.



HVORFOR SKJER UHELLENE, HVOR BLIR DET AV OVERSKUDDET ?

Jo, uhellene skjer på grunn av press og kortsiktig tankegang fra ledelsen. Flyene skal JO på rute, men det er lenge siden forutsetningene for det forsvant. Vi kan bare se på bemanningen på skift, kontra arbeidsmengden. Av dette fremgår jo at reglemanger brytes hvis det kan tjene til fremdrift av jobben.(M.A.I.) Hvem går foran med et godt eksempel på dette felt? (Nei, den testen er ikke nødvendig!)

Når var det forresten noen som var på "Brush-up" her på Fornebu???? Det er vist vår egen plikt å holde oss ajour med hva som skjer (*info utgis ikke*) og å friske opp våre kunnskaper. (*Med ti år gamle bøker*) Det er ikke et kall å jobbe med fly! Går det an å tenke i nye baner? Ledelsen forsøkte dette for en tid tilbake, ved å innføre L-CHECK-MECH. Det skulle også innføres en ny stor stab med inspektører, hva skjedde! Hva så med RII, vi skulle jo øke sikkerheten med mange uproduktive folk med stempler og en overkikador som skulle sette anm. i marginen dersom noen skulle finne på å begå en feil. (*Det var kikadoren som fikk "fingeren"*) Det ble NFO-RII.

Hva kostet dette av penger og trivsel? Er det mange slike eksempler andre steder i SAS er det lett å forstå hvor overskuddet forsvinner. Etter at kjøttet forsvant, forsvant overskuddet, men vi har et nytt godt eksempel vi kan følge ? Var det reklamen?

F-tech.

"EPILOG" OM VERKSTEDKONTROLL

FRA EN DELTAGER I RII-GRUPPEN.

Etter studiebesøk i de to andre regioner begynte gruppen møtene her på basen. Det hersket enighet om at man her måtte tenke NORSK, og man la seg derfor på en linje etter forslag fra NFO, der flyteknikeren skulle kunne foreta kontroll på utført arbeid. Dette vakte i senere møter med SASMQ store rystelser. Det var utenkelig at en flytekniker skulle kunne kontrollere, og enda verre at han skulle ha stillingsinstruks. På direkte spørsmål fra undertegnede om man anså det betenkelig i flysikkerhetsøyemed å la flyteknikere utføre kontroll, ble det svart et klart ja, i kampens hete.

Men verden kan forandre seg, også SAS's innstilling. Argumentene for slike påstander var selvfølgelig adskillig følelsesladet og manglet saklighet, men det kom klart frem at bedriften hadde store saker å klarere innad. (Andre regioner)

Hva "pakken" angår, som hele gruppen aksepterte, kan man si at det var et kompromisforslag, som allikevel skulle dekke TS-organisasjons - modell, og ikke være altfor uthulet. Om forskriftene ble klare og entydige får hver enkelt bedømme, etter info-runden, men vi som gruppe mente de var akseptable, og vi fikk sannelig erfare at det å skrive instruks og regler ikke alltid var liketil.

Fra pakken var klar, ca.25/8-80 kanvi alle undres over den sen-drektighet som SAS viste, ved ikke å undertegne protokoll om verkstedkontroll før i tolvte time, og vel så det. Det hadde ligget et protokoll-forslag fra NFO klart siden I/9.

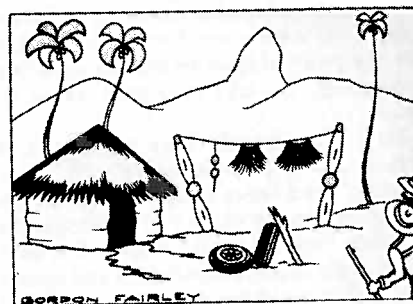
Som man vet måtte NFO ut med et brev som indikerte at vi ikke ville finne oss i en slik tren-ering, og vi ville kun holde oss

til det vi hadde protokoll på fra før. Nå kom man aldri så langt, og den nye protokollen ble undertegnet I/I0.

Vi kan vel betrakte dette som et slags punktum for det kaos som har rådet, og i seg selv hatt negative invirkninger på flysikkerheten.

Jeg synes NFO bør være fornøyd med resultatet, takket være medlemmenes faste holdning til problemene.

E.T.



"Think we ought to call
the Aeronautics Commission?"

Som medlem av NFO, vil jeg her få lov til å takke de som har vært med i RII-gruppen, for det arbeid de har nedlagt i denne meget vanskelige sak. Jeg vet at gruppen har brukt mye av sin fritid til dette arbeidet og det er derfor ekstra hyggelig å vite at de har lyktes i å få til et system som alle parter kan godta. Jeg håper at vi aldri vil få en slik vanskelig og langvarig sak til behandling en gang til.

2I83.

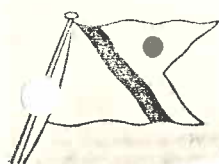
STERLING NYTT



SITUASJONS BILDE FRA
STERLING.

Sam P., gikk i kne!

NYTT FRA



**FRED. ØLSENS
FLYSELSKAP**

Noen store nyheter utenom kursvirksomheten har vi ikke denne gangen. Når det gjelder opplæringen skjer det imidlertid gledelige ting. Det har nå, over mange uker vært holdt brush-up kurs på L-I88 Elektra. Jeg tror samtlige piloter, maskinister og flyteknikere har gjennomgått kurset, og det er slett ikke verst. Så vidt jeg vet er dette første gangen det er blitt arrangert brush-up kurser i FOF, men ting tyder på at man vil prøve å følge opp med slike kurser videre fremover. Ellers er vi fremdeles inne i en god periode når det gjelder utdanning. Det er for øyeblikket 4 mann på kurs i USA, og her hjemme skal det holdes kurs på CV-580.

SIDE 12

Teori og praksiskurser i kjøring av div. flytyper skal det også holdes, så nå ser det virkelig ut til at vi skal svinge oss opp når det gjelder utdannelsesektoren. Det neste skrittet er vel å kunne bygge opp en egen skoleavdeling, men det er nok enda litt lenger fremover skulle jeg tro. Hittil har vi til en viss grad vært avhengig av instruktørhjelp utenfra.

Ellers har foreningsaktiviteten vært noe dempet av sommer og ferietid her hos oss også, men det tar seg jo gjerne opp når særavtalene skal justeres. Vi skal også forsøke å få i gang et nærmere samarbeid med pilot-foreningen her, for å se om det er saker vi kan gå sammen om.

Vel møtt i neste nummer.

J. Sundby.

SERVICE DIFFICULTY REPORTS

(The items that follow below have been derived from recent Service Difficulty Reports furnished by the U.S. Federal Aviation Administration. This material represents preliminary information which could be helpful to mechanics, but it is subject to further investigation and determination of the reasons for the incident. --ED)

AIR CARRIER

DC-9-31: Flight crew reported that the left engine anti-ice valve light came on during the climb-out, followed by the left engine anti-ice and fire detector loop B light on. Tested loop A and tested okay. Flight continued and landed without incident.

Found left engine nose cowl duct ruptured. Replaced duct, left engine inlet guide vane, and nose cowl anti-ice valves.

DC-9-14: Outbound flight crew reported that parking brake would not release.

Found parking brake latch release spring broken. Replaced spring system.

DHC 7-100: Pilot reported an unusual buzzing sound from #1 engine with steady vibration.

Maintenance performed boroscope inspection, detected several broken compressor turbine blades, replaced engine.

FH-227B: Shut down engine on approach due to vibration and RPM surging.

Removed engine. Inspection found burner can failed, causing failure of turbine blades. TSO 4329 hrs.

CV-580: On approach, the flight crew could not move gear control handle to the down position. A screw on the console had backed out, restricting handle movement.

Crew removed screw. Gear was cycled several times. Operationally checked - OK.

DC-9-51: After T.O. and during climb flight crew reported compressor stall, left engine. Engine shut down and returned.

Inspection revealed case punctured at compressor section. TOT cycles - 13,443. Teardown reports indicate failure caused by 10th stage disc cracking at tierod holes and progressing through three holes. A 12-inch piece broke off causing extensive engine damage.

DC-9-15: During inspection, the ground shift cable was found to be frayed. During installation of new cable, found rudder pedal steering shift drum bracket broken on two of the three legs. Misalignment could be a probable cause of the cracks developing.

DC-9-15: Flight crew reported that right throttle bound on descent, unable to reduce power without abnormal pull, also no reverse on landing. Found fresh water line on right lavatory leaking, causing water to run on right thrust reverser control sector, which caused heavy ice buildup on sector.

DC10-10: Flight crew refused to take aircraft because the lower rudder was not fully returning to neutral during pilot's rudder standby check. Aircraft moved to hangar.

Maintenance duplicated the problem. Either nose left or nose right by powering both rudders full travel, then turning rudder power off prior to placing lower rudder only to standby. Maintenance checked second aircraft and duplicated problem. Other than above, inspection and operational checks showed rudder system normal. Under investigation.

DC10-10: During 100 hour repetitive pylon inspection, crack found in Number Three pylon center doubler, aft outboard corner approximately 1 inch long. Crack went through corner fastener.

DC9-31: Pilot reported noise in nose wheel area at takeoff, suspected nose tire had blown.

Inspected nose tires after landing and found okay. Subsequent walk-around inspection disclosed that one of the nose gear upper lock springs was broken.

DC-8-61F: While loading freight on the aircraft, the left main landing gear bogie beam broke.

The forward beam lower swivel lug failed due to fatigue. Crack originated at corrosion pit in the lug bore, under the swivel pin bushing.

DC-8-61: During maintenance check, a crack approximately seven inches long was found in the Number Three pylon skin where the slot door leading edge joins the side pylon skin.

B747-273C: Aircraft returned to airport with Number Four engine shut down, due to loss of oil quantity. Engine maintained oil pressure.

Maintenance found engine gear box breather pipe cracked.

LÖSNING PA FLYKJENNING,
I. Berlev Be-12 Mail
2. Aerttalla G.222
3. Yakovlev Yak-28 Brewer
4. Saab F-35 Draken
5. Kawasaki C-1



infeksjon

Organ for interne
salat-tråkkere forbund,
gode gledesdrap og
raseriutbrudd.

Ansvarl. red.mek. og vicepresident ISF: Tom Skalle

INFEKSJONENS PR TOPP!

1. Reidar Gustavsen: Informasjons "General" under mottoet: "Alt eller intet"
 2. Birger Bøe: Nå også som hovedtillitsmann under mottoet: "Detta ordner jeg"
 3. Finn Andvig: Den glade signatør, under mottoet: "Signare neccesse est"
 4. Jan O. Trøen: Under mottoet: "Gå stille gå dypt"
 5. Roy Estensen, Sjefsflyger, Norsk Luftambulans, under mottoet: "Jeg er
FLYGER, jeg"!
 6. Persjonalsjef Willassen, BSAFE, under mottoet: "Her fires ikke en tomme"
 7. Persjonalsjef Trandem WF, under mottoet: "Vi får vente å se, kommer SAS,
kommer råd"
- Reserve denne gang: Produksjonssjef E. Wahl SAS.

Altså INFEKSJONEN mottar, og vurderer alle henvendelser når det gjelder denne rankingliste. Som dere ser var det mange fra SAS som ønsket å bli oppført denne gang. Vi håper at ingen av søkerene føler seg snytt for en god plassering. Så håper vi på en helhjertet innsats til neste nr.

red. Tom Skalle.