

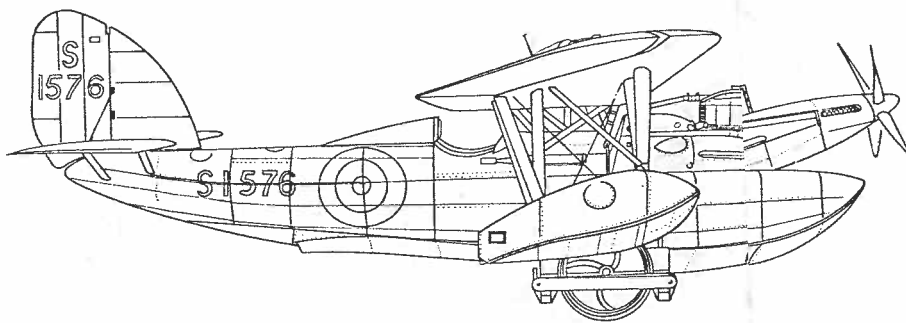
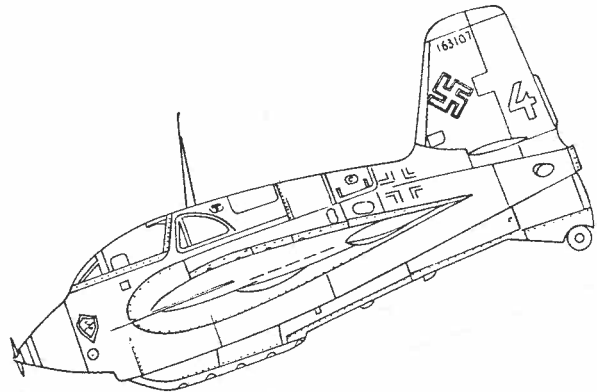
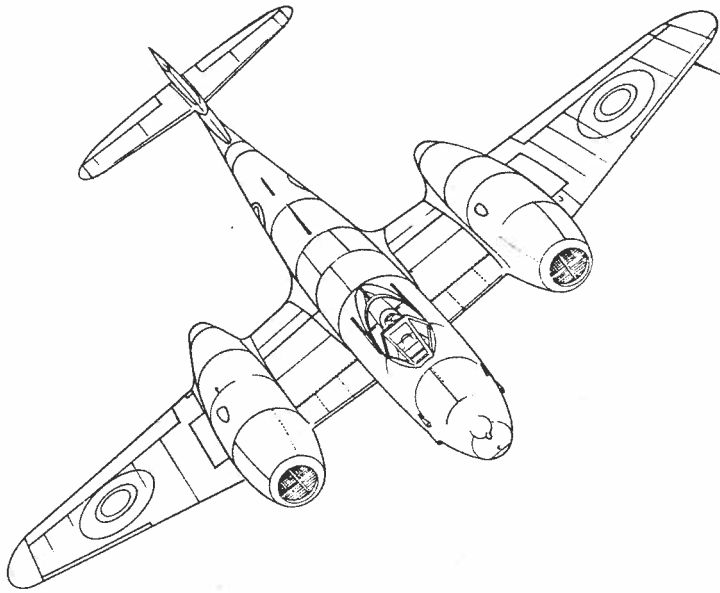


MEMBER OF
AIRCRAFT ENGINEERS INTERNATIONAL

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

MEDLEMSBLAD

FOR norsk flytekniker organisasjon



nummer 1 1981

**INFO**

Medlemsblad For

Norsk Flytekniker Organisasjon

Utkommer 4 ganger pr. år.

Redaksjon: Terje Tveten, TS-E
SASAdresse: Postboks 60, 1330,
Oslo Lufthavn.

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

N.F.O. SENTRALSTYRET:Formann: J. GIEVER, SAS
Telef. (02) 133669Nestformann: J. LANGEBO
Braathens SAFE, Sola,
Telef. (04) 651586Sekretær: E. THRONNSEN, SAS
FornebuKasserer: D. LANGELAND, FOF,
FornebuRepresentant Braathen SAFE:
T. HJELMERVIK, Fornebu
Telef. (02) 243819Representant Fred. Olsen:
E. HØSTAKER, FornebuRepresentant SAS:
K. PAULSEN, Fornebu
Telef. (03) 850575Representant Sterling:
S. PEDERSEN, GardermoenRepresentant Widerøe:
T. TESSEM, Bodø
Telef. (081) 24808**KJÆRE LESERE!**

Så er det tid for et nytt nr. av INFO igjen, denne gang tynnere enn på lenge, desverre.

Det er merkelig at vi ikke har et par mann med skrivekløe i vår store organisasjon.

Jeg forsøkte å få igang noen av dere i denne 3p. saken, men det ble ikke den store flommen av stoff og innlegg som jeg håpet på.

Det som vel opptar mange av oss nå om dagene er de problemer som flygelederne holder på med.

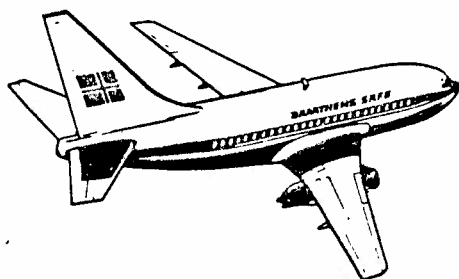
De kjemper en kamp mot store stygge Staten og det er ikke lett. Vi i NFO har jo også luftet tanken

om å se på vår stilling, men vi ikke kommet lenger enn til et utvalg som skulle se på vår

situasjon, hva som kommer ut av det kan en lett tenke seg.

Mange av dere er vel i full gang med havearbeid og sommer forberedelser, mens andre fortsatt måker snø. Her på østlandet har det så smått begynt å våres og påsken er like om hjørnet, derfor vil jeg til slutt få ønske dere en god påske.

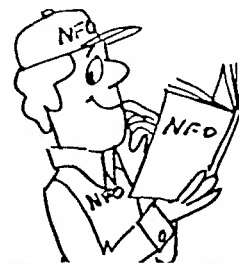
red.



INNHOOLD



- Side 2..Kjære lesere
- Side 4..Fly-nytt
- Side 5..YS-nytt
- Side 6..NFO - resolusjon
- Side 7..BU- nytt
- Side 8..FOF- nytt
- Side 9..WF- nytt
- Side 9..Sterling- nytt
- Side 10.SAS- Nytt
- Side 13.Infeksjonen

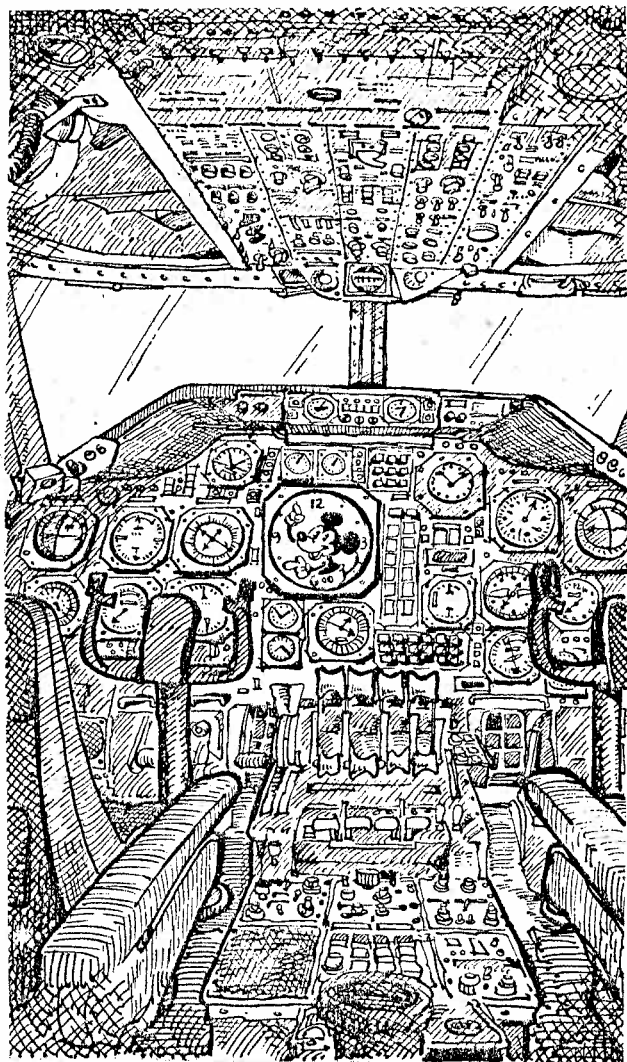


D
e
n
n
e

S
P
a
L
t
e

e
r

r
e
s
e
r
v
e
r
t
!



Air transport

Did missile cause Itavia crash?

THE mystery surrounding the crash of an Itavia DC-9 on June 27 (*Flight*, July 5, page 2) has deepened following submission of the accident report to the Italian Transport Ministry and statements from Itavia's president Aldo Davanzali, writes our *Rome correspondent*. The aircraft was on a Bologna-Palermo flight and was lost in the Tyrrhenian Sea, some 90 miles north of Palermo. All 81 passengers and crew perished and no distress calls were received by Italian ATC. The flight data recorder has not been recovered.

A ministerial committee of inquiry has presented its findings on the accident to the transport ministry, although these have not been made public, and Davanzali has stated publicly that he believes the evidence supports the theory that the DC-9-10 was destroyed by a missile. Film of the ATC radar trace, which has been analysed in the USA, shows no sign of other aircraft or fast-moving objects near to the stricken aircraft, according to the magistrate leading the inquiry. *Flight* understands the only wreckage that was recovered

from the crashed aircraft were the fuselage tailcone and a 5cm x 2cm metal fragment embedded in the leg of a female victim. Analysis of the fragment in the USA, which has been identified as coming from the main undercarriage door, has given rise to the theory that a missile, or other projectile, was involved in the crash because of the way the fragment is deformed. Chemical analysis has revealed traces of sulphur, phosphorous, potassium, chlorine and calcium. The last three elements are consistent with human tissue levels, but the sulphur and potassium are present in unusual quantity. Three possible explanations are proffered for the evidence: an onboard bomb, collision with a meteorite or a missile strike. The most plausible explanation is an onboard bomb. The inquiry findings show that bodies recovered after the crash show no indications of explosion injuries, probably ruling out a bomb in the cabin. But this still leaves open the possibility of an explosion in a baggage hold or even a wheel well. The meteorite theory is not being taken very seriously.

The missile theory is linked, in the Italian press, with the crash of a Libyan MiG-23 Flogger in Calabria, southern Italy. The wreckage was discovered on July 18, but the exact crash date has not been revealed. The pilot's body was returned to Libya and, apparently, no autopsy was performed to establish the time of death. The Italian authorities seem anxious to play down any possible Libyan connection, as Italy depends greatly for its oil supplies on the North African country.

Both Nato and the Italian Air Force state that none of their aircraft were in the area at the time the DC-9 disappeared and that there was no practice, or accidental, missile firing. The area where the crash occurred is at the junction of two airways and is frequently used by military aircraft.

More confusion has been shown by Davanzali's contention that film of the ATC radar *does* show evidence of another aircraft in the area, contrary to the inquiry's reported findings. Davanzali has been indicted on a charge of disturbing public order.

Boeing's new project plans advance

HIGHER-CAPACITY versions of the Boeing 767 and a rewinged, stretched 747 seem to be taking priority in Boeing's plans for new models to be developed during the mid-to-late-1980s. As well as prolonging the production life of the 747, the new developments are aimed at rolling back the market gains achieved by Airbus Industrie.

Boeing expects to settle on a capacity figure for a stretched version of the 767 around the third quarter of this year. Currently, a 272-seater aircraft stretched by 29ft. 4in—the larger of two options under study—is emerging as a front-runner. The alternative 16ft 6in stretch would have been smaller in capacity than the A300B4.

A Boeing sales official says that the company is not worried that China Airlines' decision to supplement its 767s with A300s will set a precedent. On the contrary, the company is optimistic that A300 operators will switch to the stretched 767, which Boeing claims will offer 10-15 per cent better seat-mile costs than the A300-600. This is a similar margin to that claimed by the US company for the standard 767 over the A310. The stretched aircraft

would be available from 1985. Boeing says that it does not expect it to supersede the 767-200 completely, in the way the 727-200 replaced the 727-100. The higher-gross-weight structure of the stretched aircraft would also be used in the 767F and a longer-range version of the 767-200.

On development of the 747, Boeing makes the interesting point that by 1983 a combination of higher seating densities, improved engines and the stretched upper deck will have improved the fuel burn per seat of the 747 by one-third since the type entered service. Studies of further developments of the 747 are being influenced by Boeing's perception that the airlines do not want to lose the 5,500-mile range capability of the current 747-200B, and that further increases will call for the development of a new wing if this performance is to be maintained.

Now under study for future 747 developments is a new wing spanning no less than 253ft, compared with 195ft for the present aircraft. Aspect ratio would be increased from 6.75 to 9, and sweepback reduced from 37.5° to 34° (the current wing was

designed for rather higher cruising speeds than are now customary). Such a new wing would be 15 per cent more efficient than the existing wing, as well as removing constraints on 747 development.

Boeing has studied straightforward stretches of the 747, including a 262ft-long 600-seater and a 287ft-long 670-seater, but the long fuselages of such aircraft seriously complicate the design of the undercarriage because of the need to provide adequate ground clearance for rotation. Mainly for this reason, the company is looking at a smaller stretch of 6ft aft of the wing for balance reasons, combined with extensions of the upper deck. Simple extension of the upper deck along the whole length of the fuselage would produce an aircraft seating 670-760 passengers; also under consideration is a new upper lobe based on the seven-abreast section of the 767, increasing capacity to 710 seats in a mixed layout. One disadvantage of this approach, however, is that capacity available for belly revenue freight would be reduced; and far more of the space below the floor would be needed for baggage.

NYTT OM YS' FORSIKRINGSORDNING.

YS' GRUPPELIVSFORSIKRING BLIR ENDA BILLIGERE OG ENDA STØRRE.

YS' gruppelivsforsikring er en ren dødsrisikoforsikring, dvs. den kommer til utbetaling skattefritt uansett dødsårsak. Forsikringen gir de pårørende en "økonomisk førstehjelp". Den skal sikre de etterlatte en omstillingskapital mens de tilpasser seg den reduksjon i inntekten som overgang fra lønn til pensjon medfører.

GUNSTIG UTVIKLING

	PREMIER		FORSIKRINGSSUMMER	
	1980	1981	1980	1981
Hovedmedlem	kr. 366,-	kr. 351,-	kr. 128.800 (8xG)	kr. 180.980 (8xG)
Ektefelle	" 161,-	" 140,-	" 64.400 (4xG)	" 90.480 (4xG)

G= Folketrygdens grunnbeløp, pr. 01.01.81 kr. 17.400,-

I forsikringssommene for 1981 er inkludert et garantert tillegg på 30%.

DENNE GUNSTIGE UTVIKLING HAR FØLGENDE ÅRSAKER:

- Gjennomsnittsalderen på de forsikrede har gått ned
- Lavere dødelighet har medført nytt premiegrunnlag
- Forsikringssommene øker i takt med G.

Man bør være spesielt oppmerksom på følgende:

- Arspremien er den samme for alle i YS' gruppelivsforsikring - uansett alder.
- Ektefelleforsikring kan kun regnes i tilknytning til gruppelivsforsikring for hovedmedlem.
- Forsikringssommene avtrappes for medlemmer mellom 50 og 70 år.
- Forsikringen opphører ved utgangen av det kalenderår medlemmet fyller 70 år
- YS' gruppelivsforsikring er vesentlig rimligere enn tilsvarende individuell forsikring.

Nærmere orientering om ordningen får du av ditt forbund, YS eller av Forenede Forsikring.

SKADEFOREBYGGENDE INFORMASJON OG TILTAK I TILKNYTNING TIL HJEMFORSIKRINGEN.

YS og Norsk Pool for kollektiv skadeforsikring (poolen) ble 30.04.79 enige om en prinsippavtale om tegning av kollektiv hjemforsikring, kollektiv ulykkesforsikring (tilleggsordning), og eventuelt andre skadeforsikringer som måtte bli aktuelle i fremtiden. Formålet med avtalen var - foruten å arbeide for at medlemmene i organisasjoner tilknyttet YS skulle få kollektive forsikringer med så lav premie som mulig - også å samarbeide om skadeforebyggende informasjon og skadeforebyggende tiltak for å holde premien på et så lavt nivå som mulig. Den kollektive hjemforsikring for YS vil bli gjennomført i de fleste av våre forbund i løpet av 1981. Vi har derfor funnet det naturlig allerede nå å ta spørsmålet opp om slik skadeforebyggende informasjon og tiltak som nevnt i avtalen. YS anser denne side ved forsikringsordningen svært viktig - særlig med det for øye å holde premien på et så lavt nivå som mulig. Vi har på denne bakgrunn anmodet Poolen om at man i kontakt og forhandlingsutvalget tar opp til behandling det spørsmål som er reist i saken, med det siktepunkt å komme frem til et tilfredsstillende opplegg om ikke alt for lenge.

SKADEOPPGJØR - YS' KOLLEKTIVE HJEMFORSIKRING.

I tilknytning til den skadeoppgjørpraksis som det er lagt opp til i poolen har denne bl.a. uttalt: "Selskapene anbefaler at forsikringstagerne setter opp lister over hva deres innbo består av. I de tilfeller hvor innboet er velutstyrt, er dette av spesiell viktighet. Denne innholdsfortegnelse bør først og fremst inneholde gjenstander av over en bestemt verdi, f.eks. over kr. 100 til 500. Til støtte for innholdsfortegnelsen kan man ta fotografier av de forskjellige rom i leiligheten, bl.a. for å vise møbler, andre gjenstander som befinner seg der, spesielt malerier og andre kunstgjenstander. Det kan også tas fotografier av åpne skap, slik at man kan se innholdet. I skadetilfeller hvor store verdier er gått tapt, kreves det en betydelig innsats fra både skadelidte og selskapet for å bringe på det rene hva det virkelige tap er. Har man på forhånd forberedt oppgjøret slik som ovenfor nevnt, vil arbeidet med skadeoppgjøret bli betydelig enklere, og man er sikrere på å få erstattet det tap som virkelig er lidt. I all skadeoppgjørpraksis søker selskapene å komme frem til et så korrekt skadeoppgjør som mulig. Det er imidlertid forsikringstageren selv som må stille krav om erstatning for de ting han har tapt eller som er blitt skadet. Han må også som regel - når det dreier seg om store verdier av innboet totalt eller om enkeltgjenstander av spesiell høy verdi - fremlegge dokumentasjon på at det er grunnlag for det krav han stiller. Har f.eks. en forsikringstager fotoutstyr for et spesielt høyt beløp, bør han skaffe seg en bekreftelse på at han har dette, f.eks. ved at han oppbevarer regninger i hans eget navn." YS vil anbefale sine medlemmer i størst mulig grad å opptre i samsvar med nevnte retningslinjer.

FØLGENDE RESOLUSJON BLE VEDTATT PÅ N.F.O.'s REPRESENTANTSKAPSMØTE

Norsk Flytekniker Organisasjon's Representantskap har behandlet spørsmålet om de skandinaviske luftfartsmyndigheters holdning til daglig flyettersyn utført av fartøysjefer.

Saken har i de senere år vært gjenstand for en rekke henvendelser og protester fra ulike skandinaviske flytekniker- og andre arbeidstakerorganisasjoner- uten at dette har medført endret holdning fra luftfartsmyndighetenes side.

En resolusjon fra den Skandinaviske Transportarbejderfederations kongress i Stockholm 1978 om samme sak, har heller ikke avstedkommet noen endringer i tingenes tilstand.

Vår organisasjon ser med stigende uro på den sikkerhetsmessige nivåsenking som her tillates innen skandinavisk luftfart.

I brev av 3I.7.1979 til NFO opplyser det norske samferdselsdepartement at det i 2. halvår 1977 og i I. halvår 1978 ble utført tilsammen 5917 ettersyn av fartøysjefer, uten at dette har forårsaket noen "episoder" av sikkerhetsmessig karakter.

Vi som til daglig arbeider med flyvedlikehold og flyettersyn har en helt annen oppfatning av situasjonen, noe vi gjentagne ganger har gjort respektive luftfartsmyndigheter oppmerksom på.

Vår organisasjon har bl. a. latt gjennomføre en undersøkelse av praktiseringen av den såkalte "pilotcheck" som myndighetene tillater.

Undersøkelsen fant sted i tidsrommet I4.II.79-3I.I2.79, og resultatet bekrefter vår påstand om at denne form for ettersyn slett ikke kan bidra til å opprettholde den sikkerhetsstandard som forutsatt av luftfartsmyndighetene.

På en tilfeldig valgt stasjon viste undersøkelsen bl.a.: Av 26 flyanløp med større jetfly (over I20 passasjerer) ble det ikke utført pålagt ettersyn i I2 tilfeller, og i de øvrige I4 tilfeller ble det utført en høyst mangelfull inspeksjon.

Bl.a. ble de fleste inspeksjoner utført i løpet av 20 til 60 sek. - uten lys ; De aller fleste inspeksjoner ble utført av flystyrmann, tiltross for at det kun er fartøysjefen som kan gis dispensasjon til å utføre slike ettersyn.

Som kjent benytter SAS seg ikke av dette ettersynssystemet, men på grunn av selskapets vanskelige økonomiske situasjon, har vår organisasjon nå fått indikasjoner på at selskapets ledelse vurderer å innføre "pilotcheck" som et kostnadsbesparende tiltak.

Representantskapet finner på bakgrunn av foranstående og tidligere erfaringer i samme sak, å måtte rette en inntrengende henstilling til samferdselsmyndighetene i Skandinavia om å sørge for at nåværende regler på dette område endres med sikte på å begrense adgangen til å utføre "pilotcheck" til mindre og enklere flytyper.

Denne resolusjon ble oversendt samferdselsministerene i de tre Skandinaviske land. Vi håper nå at myndighetene tar denne henvendelsen alvorlig, slik at det kan komme noe positivt ut av det hele.

NYTT FRA BSAFE.

I BU går livet sin vante gang. Det er mer enn nok å gjøre, heldigvis får en si. Enkelte ganger er det nesten i meste laget og det drar lett med seg mye overtid.

For tiden er kursvirksomheten i BU spredt på to plasser, dvs. Sola og Fornebu. På Sola går det et F-28 kurs og på Fornebu et F-27 kurs. Disse nærmer seg vel i skrivende stund slutten. Videre planlegges et F-27 kurs på Sola fra slutten av mars måned og noe senere et basic kurs. Så våre 4 instruktører har nok å henge fingrene i de også. Om det lykkes å få deltagere til F-27 kurset står det igjen å se, for ved F-28 kurset var det vistnok ikke lett. Interessen var helst noe lav, det måtte både lokkes og lures for å få nok kandidater. Det ble hele 5 stk. Årsaken den sier seg jo selv etter vår mening, det er serti- fikattilleggene som er for lave. En kan jo ikke forvente den helt store interessen for flere sert. når en likevel med max. sert.- tillegg kan risikere å bli forbi- gått av andre grupper, når disse får et lagleder/kontrollør til- legg. Hvorfor da ta ut flere sert. og kanskje bare få lov å gå flere nattskift som takk. Det er jo ikke så vanskelig å skjønne hva som skal til for å få opp interessen igjen, hvis det er ønskelig da?

På nytt har H.S.- spøkelset dukket opp igjen i dørene hos oss, etter deres annonse i dagspres- sen. Så får vi se hvem vi mister denne gangen da, for noen blir det vel. Antagelig noen av den eldre garde, både med og uten sertifikat.

Jeg har gjort meg opp noen tanker om visse forhold etter at jeg ble med i foreningsarbeidet.

Før fikk en bare høre det, nå får en føle det, hvor tregt det går å få unnagjort svært mange ting. Hadde samme treghet virket på gulvet ville det gått måneder mellom hvert fly som kom ut.

Siden forrige nr. av avisen kan en nå konstatere at vår etter- hvert så berømte hydraulikk rigg er blitt i orden. Dette til stor glede for de som bruker den eller arbeider i nærheten.

Vidre ser vi at den nye fuglen, B-767, spøker i de fleste hjerner. Spørsmålet er jo om selskapet har ryggrad nok til å bære den, og om tidene forandrer seg til det bedre eller verre. Samtidig ser en at det strammes inn her og der, denne innstram- mingen bør ikke skje på en slik måte at folks positive innstil- ling til jobben forsvinner. Spesielt er dette dumt i en bransje hvor en er avhengig av folk til overtid og reiser om- trent like ofte som det er dager i året. Det er greit at en prøver å få en sunn økonomi, men en må ikke spare på krona og la tusenlappen forsvinne.

Her vestpå venter de fleste på våren og dens gleder. De vårtegn har vært her en stund allerede, nemlig gressbrannene. Det er jo helgene og mulighetene til å få prøve skiene til fjells som lokker når det er blå himmel og sol. Her nede på flatlandet er det ikke lenger snø, det har heller vært noe surt og vått i det siste. Vel det var alt fra oss i SAFE denne gang, god vår!

J.L.

NYE MEDLEMMER I NFO-BSAFE

G.Hove, I.Holstad, T.Sundby, J.Moen, og S.Ellingsen.

Vi ønsker velkommen!

