

FRA:  
F/2 MD-80 (SAS)  
OLUF Husted  
Langebakken 10  
DK 2960 Rungsted Kyst  
(00945) 42 86 55 59

RUNGSTED 920201

TIL : LUFTFARTSDIREKTØR VAL EGGERS  
EMNE : "ENGINE ANTI-ICE" PÅ MD-80 I SAS !

KÆRE VAL !

TAK FOR BREV AF 920129 MED GODE ØNSKER,  
JEG BEGYNDER AT FLYVE IGEN MANDAG 3 FEB  
BESTEMMELSERNE FRA DET UKENDE SELSKAB  
ER DE OPRINDELIGE FRA MC DONNALL DOUGLAS.

DET ER SLET IKKE KRITERIET FOR, HVORNÅR  
MAN SKAL "TÆNDE" FOR "ENG. ANTI-ICE" DER ER PROBLEME.

MEN! HVORNÅR OG HVORDAN MAN GØR: STATIC RUNUPS!!!

DU KOM LIDT SIDELÆNS OG UDUKUMENTERET IND  
I DENNE SAG, SÅ HERMED KUPIER FRA 5 (FEM) ANDRE  
BRUGERE AF MD-80, SAMT EN DEL ANDET MATERIALE.

DET ER MIT HÅB, AT SAS'S BESTEMMELSER, SNART  
VIL VÆRE I OVERENSSTEMMELSE MED RESTEN AF INDUSTRIEN  
OG OM MULIGT I ENDNU KLARERE SPROG.

SAS'S (MD-80 ISÆR) ER I SÆRKLASSE DEN MEST KLARE  
OG GENERELLE, SAMT SIDEN SOMMEREN 1990 FORKERTE  
BESTEMMELSE VED RØRENDE GROUND OPER. ENG ANTI-ICE  
DES UDEN ANBRAGT I DET FORKERTE KAPITEL OG HELT UDEN  
HENVISNINGER.

FORTSÆTTES

②

DET "FORKERTE" : DEFINITIONEN AF "SEVERE" :  
"  $< + 2^{\circ}\text{C}$  AND VISIBLE MOISTURE " STAMMER  
FRA DET BREV TIL SAS ✓ VIGGO LOFSGAARD FRA  
SOMMEREN 1990  $2\frac{1}{8}$  (OPRINDELIGT  $1\frac{1}{6}$ ) CI-JLA-PAB-90  
L187A, SOM DU FIK I KUPI AF MIG CA. 920109

DENNE "PROPOSAL" OG "DRAFT" FOR "CRITERIA  
FOR GROUND ICING PROCEDURES (NEW)" AF  $4\frac{1}{2}$ -9.  
✓ C. P. MAIER OG AL WEAVER FRA PRATT OG WHITNE  
ER OGSÅ BESKREVET SOM : "RATHER DIFFERENT"  
AF PETER BERNADIN FRA MC DUNNALL DOUGLAS.

HELE OMTALTE BREVS ARGUMENTATION OG IND-  
VIKLETTHED TYDER PÅ MANGLENDE FORSTÅELSE AF DET  
GRUNDLIGGENDE PROBLEM HOS AL WEAVER FRA P. + W.

SAS FLEET OFF MD-80 ✓ BENGT ANDERSSON KØBTE  
DA HELLER IKKE DISSE "NEW CRITERIA" I OPRINDELIG FORM  
MEN STRAMMEDE PÅ FIRE (4) OMRÅDER NEMLIG  
GENINDFØRSEL AF

1. DEW POINT SPREAD MAX  $3^{\circ}\text{C}$
2. ENG RUNUP TO "AS HIGH AS PRACTICAL"  
NOT JUST  $70\% N_1$
3. DEFINITION AF "SEVERE"
4. OG ET MIN AF  $70\% N_1$

P.S. SK 751  $27\frac{1}{2}$  92 GJORDE IKKE STATIC  
RUNUP (TO  $T_0$  PWR) OG SKULLE HELLER  
IKKE IFLG. SAS; MEN IFLG. ALLE  
ANDRE AIRLINES MD-80 PROCEDURES

③

SKREVET MEGET KORT: ALLE ANDRE BRUGERE AF MD-80 HAR I MERE ELLER MINDRE KLART SPROG, FØLGENDE BESTEMMELSE:

IF ENGINE ANTI-ICE ON! YOU DO STATIC RUNUPS TO T/O POWER (AS HIGH AS PRACTICAL) AT LEAST 70% N, (ALSO DURING TAXI IN) AT LEAST ONCE BEFORE T/O REGARDLESS OF TAXI TIME, OTHERWISE NO T/O ALLOWED

JEG STAR TIL RÅDIGHED MED MEGET MERE BAGGRUNDS MATERIALE, SAMT RUNVISNING I SAS MANUALER.

M. v. h. Olf Husted

OLUF HUSTED.

P. S. HVORDAN KAN „SCANAIR“ BLIVE GOD KENDT SOM AIRLINE (SOMMEREN 1991) MED TO (2) MEGET FORDRELLIGE PROCEDURER FOR „ENGINE ANTI-ICE“ I DERES A.O.M. OG F.O.M. ??

IFLG. SCANAIR'S CHEF BESTÅR „GOD KENDT“ KUN, AF EN KONSTANTERING AF KORREKT ANTAL KAPITLER I MANUALERNE; ER DET RIGTIGT ??