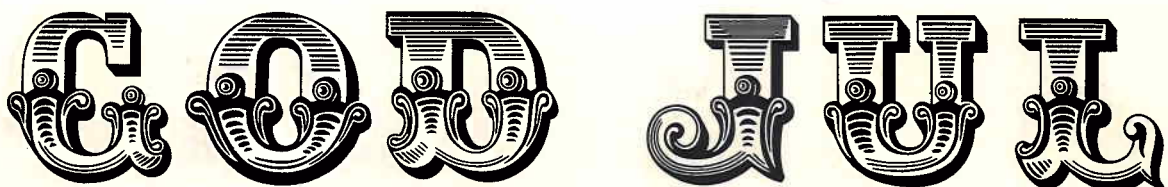
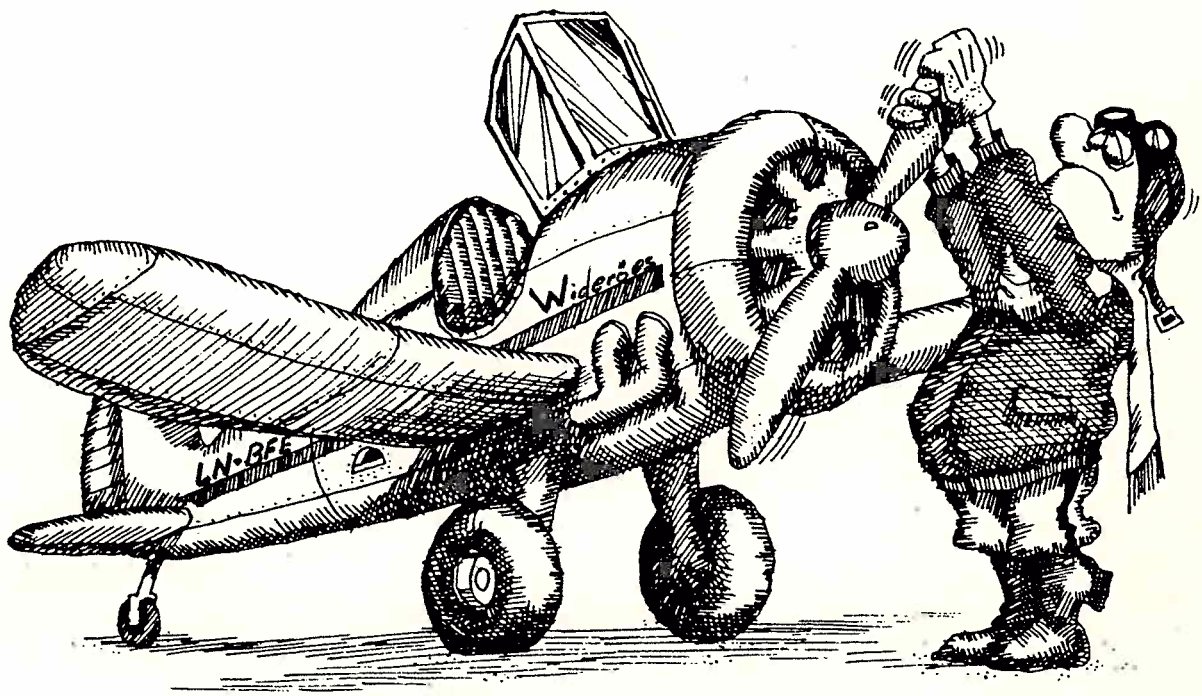


MEDLEM AV
AIRCRAFT ENGINEERS INTERNATIONAL

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

INFO MEDLEMSBLAD FOR NORSK FLYTEKNIKER ORGANISASJON

NR.4 1978



**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.

Spalteplass har vi nok av. Vi ber dere derfor å sende oss stoff som kan være aktuelt for vårt blad. Annonsering er også tilatt.

N.F.O. SENTRALSTYRET

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

Nestformann: R. SLETTEBØ,
Braathens SAFE, Sola
Telefon (045) 96907

Sekretær: K. PAULSEN, SAS, OSLTS-E
Telefon (03) 848575

Kasserer: E. FØRRISDAL, SAS,
OSLTS-E

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

Representant WIDERØE:
K. JAKOBSEN, Bodø
Telefon (081) 27480

Representant BRAATHEN SAFE:
T. HJELMERVIK, Fornebu

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



Igjen har vi lagt et år bak oss, et år som vel ikke har bydd på de store overraskelser, men likevel noe har da hendt. For meg som steller med disse spaltene har det igrunn vært et artig år. Selv om jeg hele tiden har savnet stoff fra dere så har det jo vært mulig å få ut "iNFO" stort sett til fastsatt tid. At det har vært så som så med kvaliteten får jo stå sin prøve. Til dette nr. har det faktisk kommet stoff fra andre enn de som går her ved SASOSLTS og det må jeg si er hyggelig. Jeg håper dette vil fortsette i det kommende år. Til slutt vil jeg få ønske alle lesere en riktig god jul og et godt nytt år.

red.



at



Innhold

- Side 3..Formann har ordet
Side 4..Noen betraktninger og fakta om skiftarbeid
Side 5..-----"-----"-----"
Side 5..Nye medlemmer i NFO
Side 6..Service difficulty reports
Side 6..DC-9 tyres
Side 7..Service difficulty reports
Side 8..Sterling Nytt
Side 9..Braathen Nytt
Side 10..-----"-----"
Side 11..FOF Nytt
Side 11..WF Nytt
Side 12..SAS Nytt
Side 13..SAS Nytt
Side 14..--"---"
Side 15..--"---"
Side 16..--"---"
Side 17..SFF og svenske LO
Side 17..B-737 World Champion
Side 17..Tøffe tider for SFF
Side 18..*"INFEKSJONEN"*
Side 19..-----"-----"
Side 19..*"iNFO"s konkurranse"*

FORMANN HAR ORDET!



Vår energiske redaktør påstår at jeg burde være den som har mest å skrive om og hadde kjeften min sittet på håndleddet kunne jeg vel saktens ha fyllt hans avis.

Sannheten er at lite av sentralstyrt interesse er skjedd siden sist, bort sett fra den nettopp avsluttede forhandling om utenriksavtalen. Dette mesterverk av en forhandling foregikk i Stockholm, ledet av en utrettelig svensk sjefsforhandler.

Denne srang fra rom til rom i to døgn og hadde separate diskusjoner med de forskjellige deligasjoners hoveddeligater, som igjen måtte konferere sine, og vise versa.

Det at NFO hadde Nils Franzen fra SFF med som observatør denne gang satte en spiss på det hele. Da LO's deligater oppdaget dette begynte forhandlingene å få et anstrøk av Polsk Riksdag. Selv dette klarte sjefsforhandleren å ro iland og da skytteltrafikken i korridorene omsider tok slutt var klokken blitt to på natten andre døgnet vi var der. Om resultatet var verd strevet, vil jeg overlate andre og bedømme. Jeg vil til slutt på vegne av sentralstyret få ønske alle medlemmene en riktig god jul å takke for det året som er gått.

J.G.

NOEN BETRAKTNINGER OG FAKTA OM SKIFTARBEID.

Den historiske utviklingen av skiftarbeid kan kort forklares slik: I utgangspunktet utviklet skiftarbeid seg som en naturlig følge av den tekniske utvikling. Skiftarbeid ble innført innen industrier som var avhengig av kontinuitet. Dette var spesielt innenfor metall, glass og papirproduksjon.

Etter den tid har innføringen av skift i de forskjellige bransjer vært mer økonomisk enn teknisk betinget. Slik har skift blitt mer og mer utbredt, også innen ~~servise~~ bransjene.

Faktorer som er med på å utvikle skiftarbeid innen industrien er relativt lave arbeidslønninger i forhold til kapitalkostnadene. (Hurtig avskrivning av investert kapital, produktutvikling som gjør at maskiner ikke skiftes ut før en må gå til anskaffelse av nye)

En annen faktor er skiftarbeiderens lønn, denne er bare noe større enn dagarbeiderens.

(Skiftarbeiderens yteevne er ikke markert mindre enn dagarbeiderens.)

Så kan en spørre, hva har dette med flyselskapene å gjøre?

Jo i denne utviklingen som er nevnt så er det kun økonomiske beregninger som legges til grunn for produksjonen. For skiftarbeiderne burde det være medisinske og sosiale problemer som skulle komme i forgrunn, og hvordan vi skal løse dem.

En tendens som beklageligvis har gjort seg gjeldene igjennom en årrekke er at hvis en bare får nok lønn så kan det være det samme med helsen.

Det høres kanskje hardt ut, men hvis en studerer statistikk så viser det seg at av de arbeidstakere som går helkontinertlig skift så har hele 64% nerveproblemer. mot 24% av dagarbeiderene.

Magesår hadde 9,9% mot 4,3% av dagarbeiderene. Undersøkelsen viste at 23,2% av skiftarbeiderene mot 9,4% av dagarbeiderene hadde fordøyelsesbesvær.

(Dansk undersøkelse, utarbeidet av leger og psykologer.)

ÅRSAKSFORHOLDET BØR KUNNE DELES INN I TO GRUPPER:

1. Kroppens biologiske funksjon som beklageligvis enkelte tror er opphøyet over naturens normale rytme.

2. Den andre er av psykisk art. Skiftarbeiderene føler at de ikke kan delta i det normale samfundsliv, politikk, kurser, og mer som da fortrinnsvis foregår kun på kveldstid.

Mangel på normal omgang med slekt og venner, noe som gjør at både en selv og familien føler seg nærmest isolert i mange tilfeller.

Så får en høre:, skiftarbeidere har jo så mye fri, redusert arbeidstid m.m. I en viss utstrekning er dette sant, men hva hjelper det å ha fri når andre arbeider og når familie og venner har fri er det å pakke ned maten og kjøre til jobben.

Slike hensyn har i meget beskjeden utstrekning blitt tatt høytidlig fra de politiske myndigheter og bedriftsledere. Selv LO som er representant for arbeidstakerne har ikke engasjert seg nevneverdig i problemet.

Nå viser det seg at det er divergerende synspunkter selv blandt skiftarbeiderene om hvordan det er å arbeide skift. Dette har nok flere årsaker. Det er betinget av alder og sosiale situasjoner, (om vedkommende er alene, har små barn, bor i støyområde m.m.) Også en annen grunn er nok at menneskene har forskjellig tilpassningsevne (biologisk) generelt kan en si at det blir vanskeligere å arbeide skift jo eldre man blir.

For igjen å vise til statestikk, gruppen arbeidere mellom 40-50år er de som har flest overføringer fra skift til dag arbeid.

Det er mennesker som enten av medisinske eller sosiale årsaker ikke ønsker å fortsette skiftarbeid.

En undersøkelse som ble gjort i Frankrike i 1965 ble arbeiderene spurt om de kunne tenke seg å arbeide **helkontinuerlig** skift i fremtiden. Svaret de ga var: 32% tvilte på det, 35% kunne tenke seg det, men hele 33% sa nei. Spørsmålet ble stillet på nytt, men denne gangen ble de spurt om de ville fortsette å arbeide skift hvis de kunne begynne på dagtid uten tap av inntekt. Da viste det seg at 63% ville slutte mot 34% som ønsket å fortsette å gå skift.

Hva kan så gjøres for å bedre forholdene til de som arbeider skift? Jeg har her satt opp noen punkter som jeg mener burde sees på:

1. Alle skiftarbeidere skal ha redusert arbeidstid uten tap av lønn.

2. Alle nasjonale helligdager som arbeides skal gis betalt fridag i kompensasjon.

3. For et visst antall år skiftarbeid (f.eks. 5) skal et år trekkes fra på pensjonsalderen, uten tap av pensjonspenger. Ønsker vedkommende å arbeide etter oppnådd aldersgrense skal vedkommende gis lov til dette.

4. Etter oppnådd alder av f.eks. 50 år burde arbeideren gis rett til å gå over til dagtid, uten tap av inntekt, dersom dette skulle være et ønske.

Dette er store krav, men det finnes mange ting som kan gjøres i det små for å bedre trivsel og arbeidsforhold.

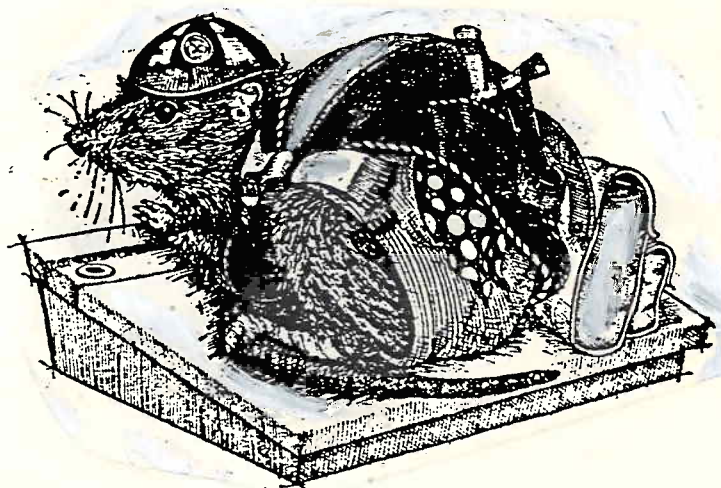
De største problemene blir vel å vinne forståelse fra bedriftsledelsens side.

K.H.P.

New members of **NFO**

STEINAR ANDERSEN,	FOF
GUNNAR KJELDSSEN,	FOF
REIDAR SCHJERVEN,	FOF
KJELL DALENG,	FOF
TOR-OLE KVAMME,	WF
OLA SØRDAL,	WF
KÅRE ANDREAS ALVÆREN,	WF
HENRIK M. GIERTSEN,	WF

Vi vil få lov å ønske samtlige velkommen som medlemmer av NFO.



FLYTEKNIKER ASPIRANT
PÅ SKOLEBENKEN.

SERVICE DIFFICULTY REPORTS

AIR CARRIER

B-747: No. 4 engine flamed out at top of climb FL 350 with a small backfire. EGT, fuel low, N₁ and N₂ decreasing. N₂ stabilized at 28%. Restarted at FL 260 and operation normal remainder of flight.

Inspected engine inlet, tailpipe, 3.5 bleed valve and run up--all normal. Replaced Engine Vane Control. Subsequent operation normal.

B-747: No. 1 engine flamed out during cruise at FL 350. Fuel flow zero. Unable to relight at FL 310.

Replaced engine fuel pump due worn drive shaft splines.

B-737: On arrival crew reported unable to get down-and-locked (green) light for the nose landing gear extension.

Maintenance replaced the nose gear downlock sensor and spring. System checked okay.

DC-10: Flight air interrupted account during climb #2 lefthand hydraulic pump high temp light came on. Approximately five minutes later #3 pump light came on. Manually extended landing gear and landed without incident.

Maintenance found both pumps failed internally. Replaced #2 and #3 pumps. Replaced system filters, serviced hydraulic system, and performed functional check.

DC-10: During push back #2 forward wheel outer rim failed in bead seat area.

Replaced #2 and #1 tire and wheel assemblies. Total landings on #2 wheel approximately 5,135.

DC-10: Trip air-interrupted account on takeoff received right landing gear door warning light indication. F/E's visual check showed door to be cracked open.

Maintenance found both door fittings broken. Replaced fittings. Inspecting fleet for fitting integrity.

DC-10: On first power reduction after takeoff, No. 3 engine stalled with vibration and high EGT. Shut down engine, dumped fuel, returned, and landed without incident.

Preliminary inspection revealed compressor damage at approximately the 6th stage. Investigation and repair in progress.

DC-9 tyres found defective

AIR CANADA scrapped all its Kleber DC-9 tyres following the DC-9 crash at Toronto last June, an airline representative has told a coroner's inquest. Two passengers died and 103 were injured when the DC-9 overran the runway on take-off.

According to Air Canada, one-third of its Kleber DC-9 tyres were found to be defective when tested in the USA after the accident, but the airline acknowledges that the defects may not have been apparent when the tyres were bought. However, the airline has also confirmed that the defect which caused the tyre failure was in the body of the tyre rather than the retread.

As has frequently happened in Canada, the coroner's inquest turned into a public debate on the causes of the accident. (Transport Canada, the Canadian transport ministry, is planning to establish an independent investigative body along the lines of the US National Transportation Safety Board.) It is believed that the aircraft suffered a power loss after the starboard engine ingested rubber from

the failed tyre (see *Flight*, for August 12, page 458) while another piece of the tread triggered a mechanical landing gear indicator, setting up a GEAR UNSAFE warning. This caused the crew to abort the take-off.

The inquest also concentrated on why the aircraft overran the runway by about 380ft before crashing into a ravine. The DC-9 weighed 108,000lb for take-off, at which its certificated FAR accelerate-stop distance of 9,400ft was 100ft less than the runway length. The FAR standard assumes that one engine is inoperative and that the runway is damp. Lawyers representing some of the passengers noted that the spoilers of the DC-9 were not locked up the first time that they were operated, reducing the total braking action, and the inquest recommended a lengthening of the runway.

Two passengers are already taking action in the Californian courts against Air Canada, Kleber, McDonnell Douglas, Pratt & Whitney and the manufacturer of the retread on the DC-9 tyres.



"What do you mean they were out so you got the next size LARGER!!?"

DC-10: When power was reduced to climb thrust after takeoff, a lateral oscillation was felt throughout aircraft. Visual check showed No. 3 engine nose cowl oscillating from side to side which stopped when power was reduced to idle but would come back as No 3 power was increased to 75 to 80% N₁ speed. Returned and landed overweight without incident.

Screens, sumps, overweight landing, visual, and boroscope inspection revealed no discrepancies. Replaced six fuel nozzles, fuel pump, and master engine control as precaution; trim balance, and vibration check okay. Subsequent operation normal.

DC-9: After takeoff, pressurization was inoperative in automatic and manual operation. Both air condition pack pressures normal. Flight returned to field without incident.

Found butterfly valve overcenter in open position. Freed up valve. Operational checked normal per DC-9 Maintenance Manual.

DC-9: During inspection, found several loose bolts in the left main landing gear attach fitting. Replaced fitting.

When fitting was removed, a crack approximately 2½ inches in length was found in the packet at crack location #9.

Replaced #1 and #2 tire and wheel assembly--#2 as precautionary--#1 tire had been retreaded twice and had five cycles.

DC-9: During climb, cabin failed to pressurize. Returned to DFW.

Found outflow valve overcenter. Returned valve to normal position, and cleaned nozzle valve assembly. System checked normal. Released aircraft.

DC-9: During descent, flight experienced slight roll of aircraft when slats were extended.

Inspection of aircraft slats revealed a broken bolt on left slat outboard actuator cylinder at slat actuating drum. Replaced left slat outboard cylinder attach bolt on slat actuating drum.

DC-8: Log report - "Check Tires."

Maintenance found #1 tire blown with a 15-inch diameter hole and cap thrown. No damage to aircraft encountered; however, it was necessary to pull #5 wheel assembly to remove a section of the cap wedged between the brake and Boggie Beam.

DC-8: During preflight inspection, flight engineer noted left inboard rear tire had a blown rim. Inspection noted no other damage.

HARU SETT GUTTA PÅ "TH"
: DET SISTE ?



DOM SIER AT DOM HAR
FÅTT MUNNKRUV, MED LÅS.
NØKKERN HAROM VIST I
STOCKHOLM



UTSTYRET PÅ TARMAC!
ÆRE NO GÆLI ME DEA?

