



INFO

MEMBER AV

AIRCRAFT ENGINEERS INTERNATIONAL

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

medlemsblad for NORSK Flytekniker Organisasjon



NFO inn i PRIFO

nummer 3 1979



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. 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)



KJÆRE LESERE

Bedre sent enn aldri, jeg skal ikke gå nærmere inn på akkurat det der, men at avisen kommer sent denne gang er helt sikkert.

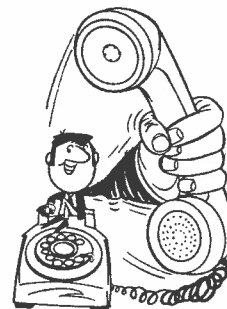
Jeg har ventet lenge på stoff fra dere, men noe særlig skrivekløe er det vist ingen som lider av, og det bærer dette nr. så absolutt preg av.

Jeg skulle ønske at flere av dere kunne komme med stoff til avisen. NFO er jo ikke bare SAS og Fornebu det finnes jo medlemmer over store deler av verden.

Kunne ikke dere sende noen ord om stasjonen, arbeidsforholdene fritidssyssler o.l. Det ville være artig for oss "husmenn" å få vite litt om hvordan våre kolegaer har det også.

Som sakt jeg håper at flere av dere sender stoff til årets siste nr. som jeg håper å få ut i god tid før jul.

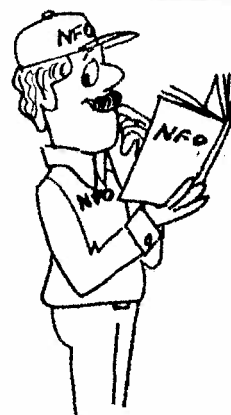
red.



Innhold

- Side..Formann har ordet
Side 3..Formann har ordet
Side 4..DC-9 sprekkproblemer
Side 4..DC-8 med nye motorer
Side 5..Sterling-nytt
Side 5..WF-nytt
Side 6..FOF-nytt
Side 6..BSAFE-nytt
Side 7..SAS-nytt
Side 8..SAS-nytt
Side 9..SAS-nytt
Side 10..Inspecting the
inspectors
Side II..Baby elephant walk
Side II..Nye medlemmer i NFO

FORMANN HAR ORDET!



PRIFO ETABLERT.

Den 17 september 1979 markerer en milepel i Norsk organisasjonsliv og grunnlaget for ny tilvekst til Y S fra den private sektoren. Da ble det nemlig holdt konstituerende landsmøte i PRIFO.

De fremmøtte delegater representerte vel 1000 medlemmer, fra Norsk presseansattes forbund, Hansa bryggerier, Bergenske Dampskipselskap, Narvesen A/S og NFO.

Som formann ble valgt Helge Gulliksen, som kommer fra YS's faste stab, men som nu blir ansatt av PRIFO på heltid. Undertegnede ble valgt til nestformann, noe som gir NFO en plattform i begivenhetenes sentrum.

Dermed er YS organisasjonsmodell realisert fullt ut, idet man nå har for hver seksjon en fellesorganisasjon for organisasjoner/grupperinger som ikke kan få direkte tilslutning til YS.

YS's forsikringsordning ser ut til å være så fordelaktig at vi har satt en mann til å utrede det hele, for så å komme med en utredning, slik at hvert enkelt medlem kan vurdere tilbudet som omfatter både kollektiv og privat forsikring.

Det skal bli interessant å følge PRIFO's utvikling i årene fremover. Så da gjenstår bare å ønske PRIFO, og NFO med den lykke til.

J.G.



DC-9 bulkhead problem anticipated in 1976

A fatigue failure in the rear pressure bulkhead emergency exit door-jamb caused the exit door and tail-cone of an Air Canada DC-9 to separate from the fuselage in flight. The incident took place over the Atlantic during a flight from Boston to Nova Scotia. The aircraft suddenly decompressed, but returned to Boston with minor injury to only one of the 43 passengers and crew.

Air Canada carried out an immediate inspection of its DC-9-32s, five of which were found to have cracks in the region of the rear bulkhead emergency exit weldings. Affected aircraft have been grounded until the necessary repairs have been completed. X-rays of the section, previously carried out every 4,000 pressurisation cycles, will now be carried out every 2,000. The incident occurred on September 17, and Air Canada expected to have completed all necessary

checks by the 20th. The company will carry out modifications to strengthen the rear bulkhead structure, involving about two and a half days work per aircraft.

The Federal Aviation Administration has ordered inspections to be carried out on all DC-9s in the United States, which are most likely to affect -30 series aircraft similar to that involved in the Air Canada incident; these are older aircraft which do not have an integral rear stairway, but an emergency exit door in the rear pressure bulkhead. Other DC-9s with priority for checking are those with more than 15,000 landings which have not had strengthening modifications in the tail-cone area.

McDonnell Douglas issued a Service Bulletin to airlines in May 1976 recommending either strengthening of the rear emergency exit door fittings or X-ray inspections every 4,000

pressurisation cycles. Air Canada followed the latter recommendation. According to McDonnell Douglas, an X-ray photograph of the door concerned, which was taken about 1,000 cycles before failure, showed cracks to be present at that time. Mr C. N. Munson Air Canada's director of aircraft maintenance, is instituting an inquiry to find out why no rectification was carried out.

● A DC-9 belonging to Aero Transporti Italiana (ATI), the Italian domestic carrier, crashed into a mountain on the approach to Cagliari Airport, Sardinia on the night of September 14. The aircraft crash occurred at the end of a flight from Alghero and all 27 passengers and crew of four were killed. The pilot's last message reported thunderstorms in the area and an unconfirmed report states that Cagliari's ILS was out of action.

1981 lift-off for DC-8/CFM56

ENGINEERING design of the DC-8 CFM56 conversion is expected to be complete by March 1980, with the first DC-8-61 prototype modified and certificated by the end of 1981. By this date the DC-8-63 prototype will also have been converted, with certification planned for April 1982.

All the DC-8-63s have now entered or completed the Douglas-Tulsa or UTA airframe update and modification programme, including the pylon-attachment area. These aircraft should be in good fatigue-resistant condition for at least another ten years or 30,000hr. In the case of Flying Tiger, airframe life is projected up to 1995.

Flying Tiger has seven DC-8-61s and 14 DC-8-63s. Flying Tiger wants to convert all of them but some of the aircraft are owned by financial institutions. A merger with Seaboard is also in the air, and details are still being worked out.

Flying Tiger reckoned that DC-8-61 fuel consumption was almost 21 per cent better compared with the Pratt & Whitney JT3D. The JT8D-217 restored the loss of DC-8-63F performance with the -209 but would have cost about 1½ per cent in specific fuel consumption, the result of increasing compressor bleed to feed the high-pressure turbine-cooling system.

Flying Tiger was influential in United's decision to look again at the CFM56, after its engineering department had tentatively recommended in favour of the Pratt & Whitney JT9D-209. United became convinced that the fuel-consumption improvements offered by the CFM56 were dramatically better compared with the -209 and that the -209 could not meet FAR36 Stage III without a possibly hazardous power cutback. The -209 conversion required a cutback between 750ft and 1,000ft over the microphone, a procedure which might not have been approved by the US Air Line Pilots' Association. The CFM56 makes a really high-performance aircraft out of the DC-8, which

will be the fastest climber to despatch altitudes bar none.

The real key to the noise question is that derivative aircraft, including the DC-8, have to meet only FAR36 Stage II, whereas Icao CAN5 is really FAR 36 Stage III (also known as FAR 36-8) for newly designed aircraft. There is no doubt in the minds of American operators that the FAA is going to insist on compliance with Stage III by all four-jet aircraft by January 1, 1985.

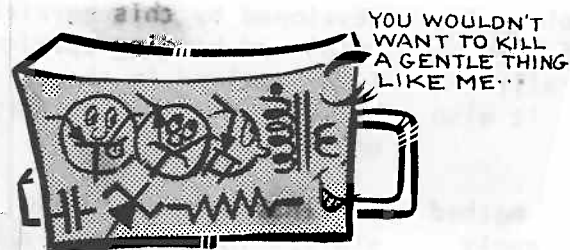
Both CFM and P&W stated categorically during the competition that they would not pursue a retrofit programme if the other company won, and therefore the -209 is no longer in the running for the DC-8.

Spantax and the Luxembourg all-freight airline Cargolux have decided to re-engine their DC-8-61s and DC-8-63s with CFM56s, and Japan Air Lines (17 DC-8-61s) is said to be showing interest.

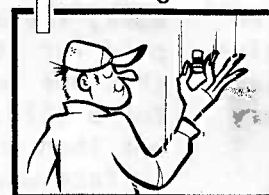
United is understood to be interested in re-engining its fleet of nine DC-8-62s for very long-range work—like a new China route. Trans-International, with eight DC-8-63s, is also expected to re-power its fleet with CFM56s. The prospects of re-engining some USAF KC-135s are still looking "odds on," with the air force remaining keen despite budget constraints. The Boeing 707-CFM56 programme, with a prototype first flight due in November, is understood by one major US airline to have been a decision in which the Boeing president himself, T. Wilson, played a positive part, though Boeing's decision to defer marketing still holds.

The availability of maintenance support for the CFM56 is critical to the success and marketability of the DC-8 re-engining programme. United Airlines is expected to commit itself to full CFM maintenance, and will extend this service to other operators. Many airlines planning to re-engine are already United's JT3D overhaul customers and the airline anticipates their transition to the CFM56. J.M.R.

SHUT OFF THE POWER FIRST!



De-energize circuit.



ONLY WAY TO GO



2 Install, reset or remove component with power off.

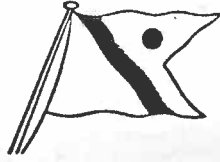


WF *nytt*

TAKK FOR INNSATSEN!

Side5

NYTT FRA



FRED. OLSENS
FLYSELSKAP A

news  from
BRAATHENS S.A.F.E



VERKSTEDKONTROLLEN VED TS-E.

Den 3. oktober ble et nytt kapitel i NFO's historie skrevet, ved at det kom i stand en avtale mellom SASN og NFO avd. SAS angående innføring av verkstedkontroll ved OSLTS. En avtale som på ingen måte har vært lettkjøpt.

At det har vært et nært samarbeid i sluttfasen, med Fornebu Arbeidslederforening (NALF) og verkstedklubbens medlemmer på gulvet og gjennom deres tillitsmenn har uten tvil vært medvirkende til å hale avtalen i land.

Hvor god er så avtalen?

Det må den enkelte selv ta stilling til, men slik den nå foreligger mener styret at vi har oppnådd en akseptabel avtale, selv om en kunne ha sett den bedre på enkelte punkter. Når så er sakt så bør en tilføye at det gjenstår ennå saker å løse, som f.eks. tilpassing av håndbøkene og ny stillingsinstruks for inspektørene, typekurs for formenn og stasjonsingeniører m.m. Vi tror ikke at dette vil skape alvorlige problemer, da mye allerede er definert i avtalen.

Hva går så avtalen ut på?

Det viktigste punktet er uten tvil at grunnlaget for å kunne gi vedlikeholdsattest (Maintenance Release) skal ligge i offentlig sertefikat. I avtalen gis det likevel spesifiserte unntak fra dette. Videre så skal inspektørene inneha offentlig sertefikat innen sitt fagområde på angjeldene flytype som de utfører kontroll-arbeidsoppgaver på, noe vi mener er av stor betydning.

Og så til sakens kjerne.

Requierd Inspection Item (RII). For den som ikke er klar over hva dette er så kan en kort fortalt si at det er kontroll av spesifiserte arbeidsoperasjoner ved komponentskift/feilretting, og det skal utføres av en inspektør.

I avtalen slik den foreligger vil det fra det øyeblikk kontrollorganisasjonen er innført bli flytekn/inspektøren avhengig av hvem som leder arbeidet som skal påse at kontroll blir utført i h.h.t. underlaget.

For den som ønsker mer informasjon om avtalen kan en kontakte NFO's kontor avd. SAS.

K.H.P.

ARSMØTET 1979

NFO avd. SAS vil avholde sitt årsmøte tirsdag 20 november. Vi henstiller til de medlemmer som har forslag å stille kommer med disse i god tid.

styret.

NYTT PÅ "TRAKKA"

Denne gangen skal ikke snøen komme som julekvelden på kjerringa, vi har fått ny av-iser bli som skal sørge for "ro og orden" når uværet setter inn. Det har blitt holdt kurs på det nye utstyret, og personell fra alle fem skiftene har deltatt.

red.

NYTT FRA AVD. STYRET

Som nevnt tidligere i dette nr. så er det oppnådd enighet om innføring av RII kontroll ved OSLTS. Dermed er den største arbeidsbelastning og diskusjon i NFO's historie brakt til en avklaring i og med den inngåtte avtale. Jeg er av den oppfatning at avtalen vil gi et godt grunnlag for den fremtidige arbeidssituasjon for flyteknikeren.

Det er nå opp til oss å gå inn for at avtalen brukes for å få en innholdsrik og ansvarsfull arbeidsplass, og bevise over for H.K. at region Norges løsning virker så effektiv og "billig" at den kan bli forbilde for de andre regionene.

Den tekniske arbeidsfordeling som etter hvert er blitt skjev, med spesielt mye til region Danmark er tatt opp til diskusjon i AFSN.

NFO's kontortjeneste som til nå ikke har virket tilfredsstillende da arbeidsbelastningen vokser oss over hodet, må vi gjennom avtaler få forbedret.

Vår automatiske telefonsvarer er i alle fall tilstede om du ikke treffer noen av våre tillitsmenn. Vi håper derfor at du likevel ringer dersom det skulle være noe som styret bør ta seg av.

Som alle etter hvert har oppdaget har vi lønns og prisstopp, selv om det ser ut som det bare er lønnsstoppen som virker.

Dette har ført til at en del saker har stoppet opp, så som månedslønn forhandlinger og tariff m.m.

Som dere vet har vi gått inn i PRIFO. Dette har ingen innvirkning på arbeidet i avd. styret, men vi tror det kan gi oss en verdifull støtte i tillitsmannsarbeidet.

Utenlands har vi kommet i en lei situasjon da SAS har bebudet at de vil nedlegge HELOM, noe vi har tatt opp med STO.

SAS må nå se på at salg av teknisk tjeneste også kan være inntektsbringende.

Det går mot tiden for et nytt årsmøte. Jeg vil be medlemmene holde denne dagen ledig, og ønsker vel møtt, spesielt til alle som synes styret har utrettet lite i inneværende år. Nye ideer og nye koster trengs også i NFO.

E.F.



Vare du som hadde skifta det hjulet?

SKOLERINGEN AV VARE FLYTEKNIKERE.

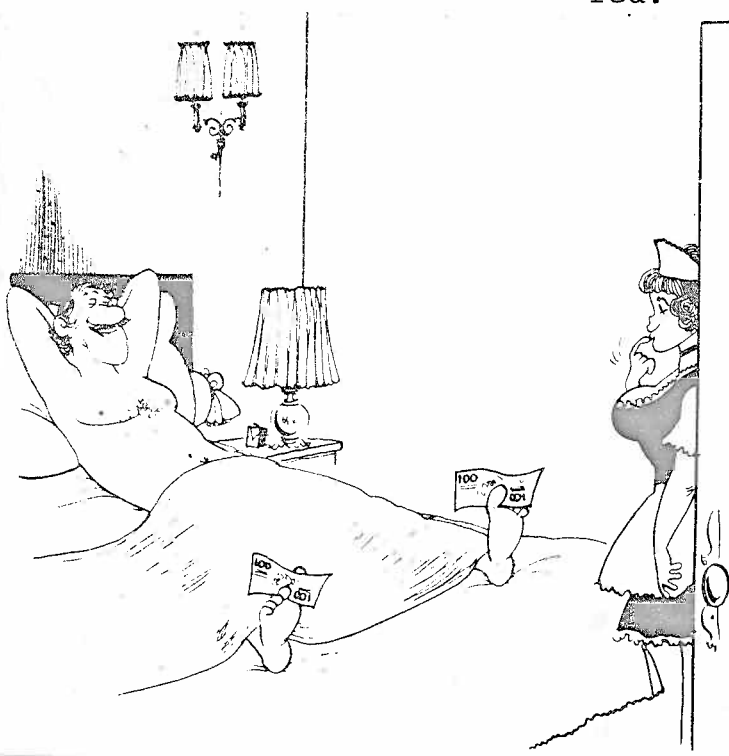
Kursvirksomheten går for fullt på FBU fortiden. Det dreier seg om A-300 og CRI. Etter det som blir opplyst fra SAS viser det seg at vår første A-300 vil bli noe forsinket. Dette skal vistnok passe vår skloeavdeling bra, da CRI-opplegget viser seg ikke å være så effektivt som enkelte mente.

Det viser seg at timeplanen har sprukket fullstendig, og at de første norske sert. på A-300 ikke vil få den utstedelsesdato som opprinnelig planlagt. Kurset er, etter det red. har fått opplyst av deltakerene, mer en fiasko enn en suksess. (Det siste var jo en forutsetning) Det viser seg nemlig at dersom kurset skulle kjøres i ren CRI ville man måtte øke kurstiden til minst det doblelte.

Deltakerene hevder videre at det vil være 99,9% umulig å utdanne førstegangs autoriserte med et slikt kurs. Det sies også at best forutsetning for å klare kurset har de som tidligere har sert. på widebødy med vanlig konvensjonelt kurs.

Noen bestemt dato for avslutning av det første A-300 kurset er enda ikke fastlagt.

red.

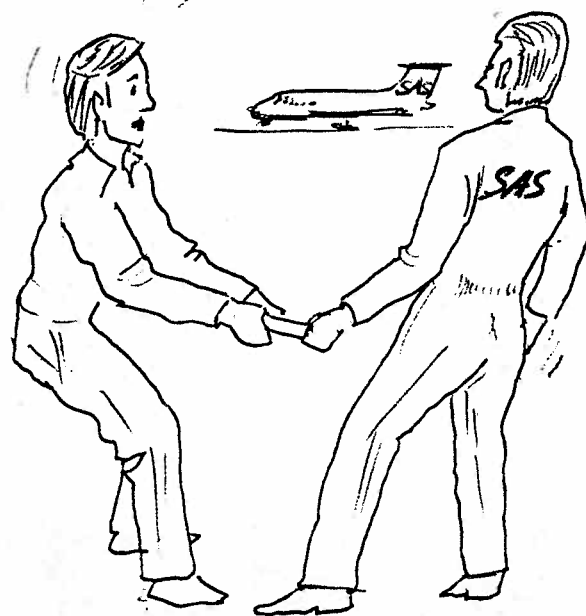


TEKNISK MUSEUM, AVD. FORNEBU.

Det utstyret som vi ved TS har til rådighet har hverken økt i kvantitet eller kvalitet i løpet av det siste året.

Vi opplever stadig at det er "manko" på utstyr om nettene. Mer enn to brems eller hjulskift kan ikke utføres på en gang, da må i tilfelle det tredje "arbeidslag" løpe rundt å låne verktøy. Dette er noe som ikke på noen måte øker arbeidsgleden.

Jeg har selv vært med på netter hvor vi har hatt opptil sju brems-uniter, med skift av tre på et fly. Dvs. at det ene kittet da er beslaglagt på det ene flyet den natten. De som så skal skifte de andre bremsene må slåss om resten av verktøyet, pluss at de må låne ut ekstra verktøy og improvisere etter beste evne.



"Den forlengeren var det jeg som hadde først".

stykker. Dette gir også ventetid i mange tilfeller noe som er lite akseptabelt når man har så mye arbeid som det vi har

forts. n. side

Inspecting the inspectors

THE decision to allow DC-10s to fly again rests on affirmative answers to two questions: Is the cause of the Chicago accident understood to the satisfaction of the most qualified manufacturing, operating and airworthiness structures experts in the business? And do all proposed new inspection procedures satisfy the same experts?

If the answers to both questions are affirmative, and the experts include the "parent authority" engineers of McDonnell Douglas, the US airlines and the Federal Aviation Administration (FAA), then the DC-10 is safe to fly beyond all reasonable doubt.

The key is inspection. No matter how "fail-safe" or "damage-tolerant" an aircraft structure is designed to be, and no matter how rigorously it has been fatigue-tested before service, its safety will always depend on inspection.

This is clear from the Lusaka 707 accident report just published (page 2247 of this issue). The doomed aircraft had made 7,200 flights with a cracked tailplane spar, 6,750 of which had been made with a previous owner. The report criticises inspection procedures. The blame for the inadequacy of these is left hanging between the operator which submitted them for approval and the airworthiness authority which approved them. None of the parties concerned—Boeing, Dan-Air, the FAA or the UK Civil Aviation Authority (CAA)—can acquit itself of all blame.

The 707 tailplane is now probably the safest flying, and so surely will be the engine mountings of the DC-10. The question remains: what about the other dark corners and recesses of these and other types now piling up the big times? What other fail-safe, damage-tolerant aircraft are flying at this moment failed or damaged—with cracks which, as at Lusaka and perhaps at Chicago, will suddenly fail hard like the long-discredited "safe-life" structures used to do—and fail in middle age?

The airworthiness authorities will now become much tougher about the older types, especially those that pass into the hands of new and less experienced operators. The CAA can say "sorry, no audit=no certificate of airworthiness." The FAA can no longer say, as it did before Chicago, that this is intellectually unacceptable because fail-safe fails safe. It doesn't.

Today's airline inspector is armed with a formidable toolbox of magnetic, ultrasonic, eddy-current, X-ray and chemical inspection aids, every one of which has probably saved lives. But such devices still have to be directed to the right part of the structure and, even when they are so directed, and correctly applied, the meaning of their readings still largely depends on the inspector's skill and know-how.

The serious troubles are often spotted first by the inspector's Mk 1 human eyeball guided and alerted by his years of experience.

All the help we can give this eyeball should now be given priority. This means fail-safe, damage-tolerant design that is inspectable. The key words for the future are fail-safe, damage-tolerance, post-service fatigue-testing and design for INSPECTABILITY.

J.M.R.



Her sees en RII inspektør i arbeid.

TEKNISK MUSEUM forts.

Men det er ikke bare om nettene det er et og annet å klage over. Det ble for år tilbake lovet at TS-S skulle få brukbare, bærbare radioer, slik at de til en hver tid skulle holde kontakt med senior mech. Hva har skjedd på dette området? De som steller med slike saker om de i det hele tatt finnes, ville det ikke være en tanke å sette fortgang i dette arbeidet. En slik radio vil nemlig gjøre flyteknikeren enda mer effektiv enn han er i dag.

Mens vi enda er på tarmac, hva med de nye bilene våre? Blir det noe av , eller skal vi gå vinteren i møte atter en gang uten **nytt** utstyr.

Det er mye å "suttre" over her på basen, vi blir vel snart en underavdeling av Teknisk Museum.

T.T.

BABY ELEPHANT WALK.

On this flight we had the honour, (pleasure doubtful) to carry two amiable elephant babies (1 ton each) from BKK Basit Zoo to Dublin Zoo. They were equipped with nice labels, enormous tickets and also a briefing card telling that during ground stop they needed about 10 gallons of water each. With such a knowledge NF (wich I presume planned the transport) should have anticipated that such an amount of liquid does neither evaporate through the thick elephant skin nor is it contained in the system. Out came the same amount of liquid only with a change of colour and odour, covering the cargo floor, pantry and cockpit floors, adding an exotic smell to our dinner.



In my opinion, this would have been the right occasion for NF to "show off" the new pallet pans. (Elephants packed in nice teak cases, on an absolutely flat pallet) They were really promised to be used when leaking objects could be expected as cargo.

Our single toilet is certainly not dimensioned for elephants, even so I may be not the person to mention so.

During ground stop KHI, the elephant mother was nicely replaced by S/O Asdarng, who gave our babies excellent ground service by giving them delicacies such as banana plant, sugar cane, water (came out next leg) and hay. (The inflight service rather negligent as we could not reach them.)

I do not know why, but when the otherwise so neat THAI crew, entered the Frankfurt Sheraton, every body was holding their noses and had some strange looks. The A/C was ordered cleaned in FRA, but what is left in the bottom of the ship will probably remain as an exotic smell for weeks to come, and what does it mean for corrosion?

The flight was bumpy, even so the elephants were dancing in their cages and trumpeting the whole way.

Capt. on the flight.

New
members
of NFO

BJØRN CARLSEN WF.

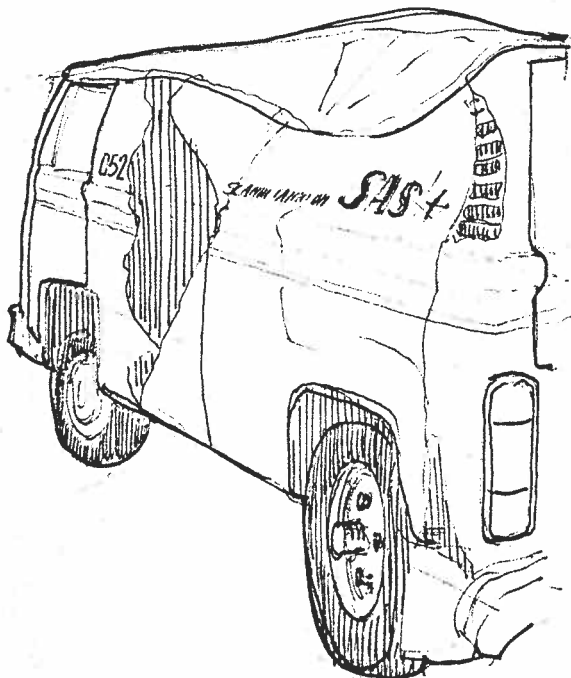
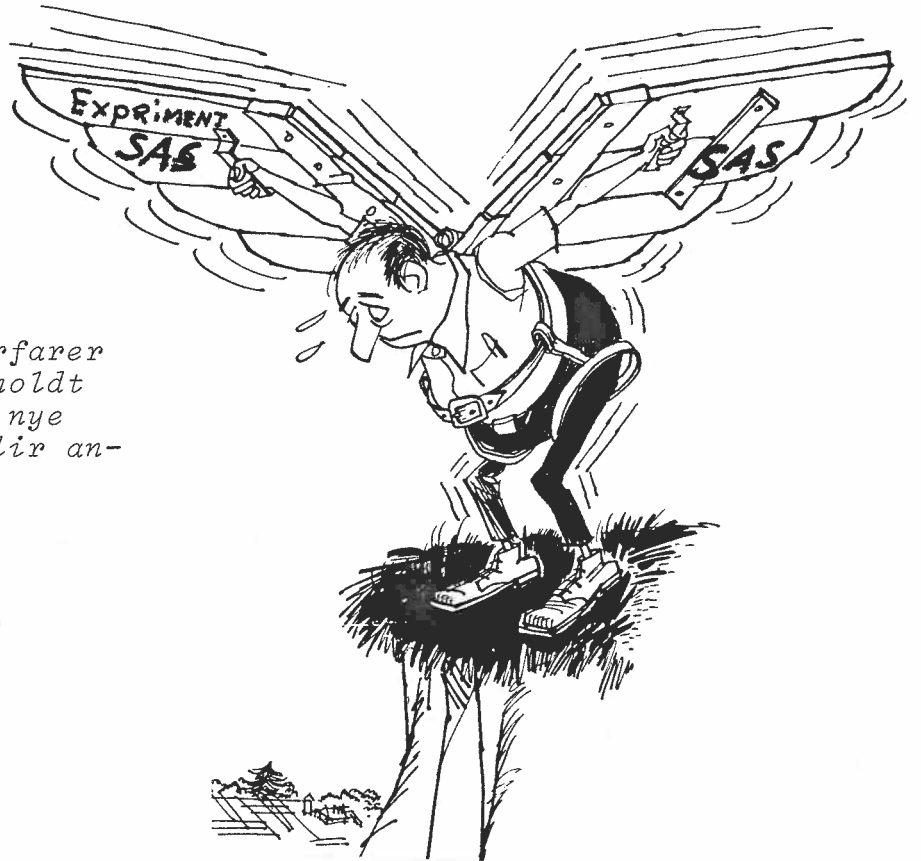


in feksjon^eN

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

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

Etter det NFO erfarer
vil det nå bli holdt
CRI-kurs for de nye
flygerene som blir an-
satt i SASN.



Et lite tips til sjåføren,
Bruk hermetikåpner neste gang.