

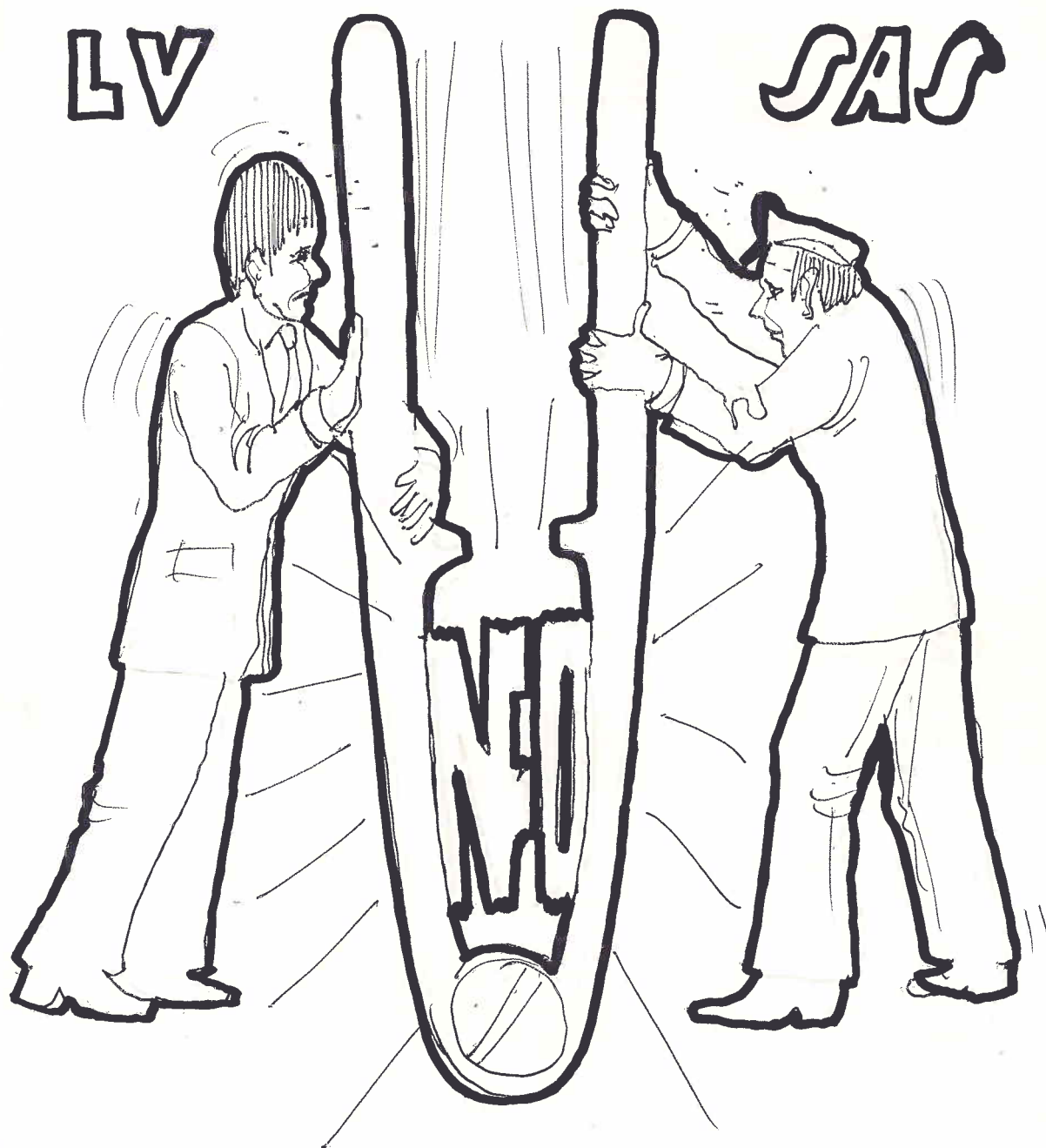
 **INFO**

EKSTRA

STOLEMSBLAD FOR NORSK FLYTEKNIKER ORGANISASJON

nr. 2

1972



F O R O R D

På grunnlag av teknisk sjef F. Andvig's brev av 22.jan. 79 om verkstedkontroll ved TS, ser vi oss nødsaget til å gi ut følgende sammendrag av brevveksling mellom SAS og NFO.

Verkstedkontroll ved TS.

Som dere vet er det kommet så langt i utviklingen mot verkstedkontroll at SAS vil utlyse de 5 nye inspektørstillingene ved TS-E.

Innledningsvis vil vi fortelle at styret har lagt ned ikke ubetydelig arbeid i denne sak., både for å undersøke hvilken utvikling som var ønskelig sett fra vår side og hvorfor SAS ønsket forandring av organisasjonen. Det beklagelige i denne forbindelse er at det har vært meget vanskelig å få rede på hvilke vurderinger/målsetting som ligger til grunn for SAS's ønske om forandring. Ut fra dette har styret måttet prøve å legge sammen det som har kommet frem etter hvert, og resultatet av det vil vi her prøve å formidle videre.

Utviklingen:

Hovedkontoret nedsatte en arbeidsgruppe som fikk i oppdrag å vurdere SAS's kontrollsystem i forhold til de amerikanske luftfartsmyndighetenes krav til kontrollkriterier. Required Inspection Items (RII) og Random Inspection Program (RIP).

Arbeidsgruppens forslag til TOM instruks for RII og RIP ble oversendt respektive baser (STO - CPH - OSL) for uttalelse.

En arbeidsgruppe bestående av representanter fra TX, TK, TN og TS som koordinator ble nedsatt i OSL.

TS adm. anså saken så omfattende og at den ville være av så stor betydning på den totale arbeidssituasjon at de ønsket en "lokal" arbeidsgruppe bestående av representanter fra brukerne. (Arbeidsledelse, inspektørene, flytekn., fagarbeiderne.)

Lokal arbeidsgruppe:

Arbeidsgruppen ble opprettet fordi TS adm. mente de burde ha de beste forutsetninger for å vurdere de foreslåtte kontrollkriterier, og hvorvidt kriteriene virkelig var nødvendig sett på bakgrunn av de intensjoner man hadde med disse.

Forslag fra HK:

Dette forslag bygger på at all kontroll som skal utføres blir gjort av inspektører. Den autorisertes arbeidsoppgave som kontrollør vil, i og med dette, bli borte og dermed hans ansvar i den forbindelse.

Arbeid på linjenettet ble også vurdert, men da det ville gi problem p.g.a. mangel på tilgjengelig kontrollpersonell, ble det ikke nærmere behandlet i forslaget til kontrollkriterier.

Lokal arbeidsgruppes behandling:

Denne gruppe vurderte materialet og konkluderte med at det var umulig å sammenlikne amerikanske og norske forhold da kravene fra de amerikanske luftfartsmyndigheter er basert på lokale forhold hvor f.eks. store, midtels store og charterselskapers økonomi svinger i takt med antall ansatte i langt større grad enn hva tilfellet er i SAS. Dette faktum gjør at man i USA har en høy gjennomtrekk av teknisk personell p.g.a. oppsigelser i nedgangstider og nyansettelser når trafikken øker. I den amerikanske flytrafikk mener vi dette utgjør en viss risiko for menneskelig svikt.

Required Inspection Items:

Arbeidsgruppen vurderte også hva forslaget ville innebære av endringer ved TS-E og TS-S ved innføring av RII og RIP.

Bemanningsmessig kom de frem til at dette vil kreve 2 stillinger pr. skift som kun tar seg av RII og RIP. Det var da ikke tatt hensyn til avløsning, ferier, sykdom og kurs. På tarmac vil det oppstå spesielt negative utslag under ATA kap. 21,24,28,32,34 og 73 produksjons- og trafikkmessig p.g.a. at disse vil kreve kontroll. D.v.s. at flytekniker eller inspektør som i dag er kvalifisert og kan signere i A/C log for utført feilsøking/retting, vil være underlagt kontroll. Forøvrig kunne ikke arbeidsgruppen finne at RII vil redusere den menneskelige feilfaktor av noen betydning for flysikkerheten.

Konklusjonen ble at RII ikke kunne anbefales slik forslaget var fra HK's arbeidsgruppe.

Random Inspection Program:

RIP derimot, ble anbefalt av TS-gruppen. De mente det vil være en god kontroll på flyenes tekniske standard og det vedlikeholdsarbeid som blir utført. Med en god oppfølging av RIP informasjonene vil vi bli i stand til å revidere vårt check underlag slik at det best mulig dekker de behov flyene har til enhver tid.

RIP vil forøvrig ha liten betydning for produksjonsfremdriften fordi kontrollen kan utføres når tid og belastningskapasitet tillater det.

Denne form for kontroll vil også dekke en del av RII kontrollens hensikt og på lengere sikt muligens heve flystandard og sikkerhet.

Nytt forslag:

Siden arbeidsgruppen forkastet forslaget til TOM instruks for RII, utarbeidet de et alternativt forslag til kontrollkriterier. Gruppen la til grunn for sitt forslag Luftfartsverkets "Forskrifter for autorisasjon av flyverksteder" kapittel 4 pkt. 4.2. Gruppen anbefalte Luftfartsverkets krav til stillinger som kontrollører, arbeidsledere og teknikere som driver feilsøking og tar selvstendige avgjørelser i luftdyktighets-spørsmål, skal være autoriserte flyteknikere på omhandlende matriell. De tok videre for seg kontrollomfanget og anbefalte RII basert på Critical Items, og foreslo dobbelkontroll på en del vitale reparasjoner/skift som f.eks. flight controls, montering av landing gear, motorfester m.m.

Gruppen utarbeidet også en organisasjons/funksjonsplan for TS og tjenesteinstruks for flyteknikere og checkmekanikere. Forslaget ble oversendt Oslo-basens arbeidsgruppe for videre behandling.

Kontrolling. anmerkninger:

I kontrolling. J.Trøens brev til TS vedrørende den "lokale" arbeidsgruppens forslag, gir han uttrykk for at han ikke har noe imot flyteknikernes kontroll av fagarbeidere, men betenkelighet med at flyteknikeren kan arbeide selvstendig (egenkontroll). Videre skriver han at hvis den "lokale" arbeidsgruppens forslag skulle bli anbefalt, så han det som ønskelig å øke kontrollomfanget (CII) med en del konkrete arbeidsoppgaver som f.eks. struktur-reparasjoner, hydraul-system tilknyttet ATA 27, APU, elektroniske/elektriske anlegg m.m. Videre bør arbeid som

flyteknikere/inspektører utfører alene kontrolleres.

Basens arbeidsgruppe:

I to møter mars-78 tok basens arbeidsgruppe for deg den lokale arbeidsgruppens forslag og viderebehandlet det. Gruppen satt opp 5 momenter som de mente var sentrale for å beholde det gode tekniske miljøet og den høye faglige standard ved OSLTS.

1. Det må kreves en effektiv kontroll hvor kontroll er nødvendig av sikkerhetsmessige grunner.
2. Det må tilstrebes en fleksibel ordning som utnytter arbeidskapasiteten og ekspertisen.
3. Inspektørene må kunne holde sine kunnskaper ved like ved at de daglig deltar i arbeidet.
4. Ordningen må gi full arbeids glede og tilfredsstillelse for alle faggrupper.
5. Personlig ansvarsfølelse må stimuleres. Ref. Lintaforsøk.

På denne bakgrunn konkluderte gruppen med at den konvensjonelle verkstedkontroll ikke tilfredsstiller disse krav.

I mai var så det komplette forslag ferdig, som alt vesentlig støttet den lokale gruppes forslag. Dette ble undertegnet av:

OSLTS S.Andersen.
OSLTS-E Ø.Karlsen.
OSLTK-G E.Kristiansen.
OSLTN-U F.Usterud.
OSLTX-F A.Hindrum.

I et IOC fra F.Andvig som ble sendt sammen med Oslo-basens forslag til STOMM, går det frem at han anbefalte forslaget. Han avsluttet i sitt IOC med å informere STO om at den skisserte verkstedkontroll ikke ville medføre lokale problem å innføre.

Behandling av NFO's styre:

Da SAS hadde det så travelt med å få ansatt en 4. inspektør pr. skift, rakk ikke styret i NFO å behandle forslaget. Dette ble F.Andvig informert om pr. brev hvor det også ble spurt om hvorfor det var slik hast med å få besatt disse 5 inspektørstillingene før behovet var undersøkt.

(Kommentar: Det å ville ansette inspektørene før godkjenning fra HK forelå, virker tvilsomt.)

Svar:

I brev fra F.Andvig av 3.juni-78 var begrunnelsen at den nye verkstedkontrollen krevde minst en inspektør tilstede.

IOC fra produksjonssjef E.Wahl:

I IOC fra E.Wahl av 7.september skriver han at HK i brev til STK har meddelt at prøveordningen skal igangsettes pr. 1.oktober 1978.

Ifølge E.Wahl ville dette skape et tidspress på teknisk avdeling. Han skriver videre at siden det er flere punkter som må avklares bør vi skynde oss langsomt i denne sak.

(Kommentar: Det sies ikke hvilke prøveordninger som skulle igangsettes, hovedkontorets eller Oslobasens forslag.)

Statusrapport:

Denne er datert 17.oktober 1978.

Den 4.10. ble det holdt et møte hvor de tre kontrollingeniører, de tre TS-sjefer, 2 av produksjonssjefene og representanter fra hovedkontoret var tilstede. Ifølge E.Wahl forsøkte Oslo-representantene å orientere "inngående" om forslaget som TS arbeidsgruppe var kommet frem til, og anbefalte "varmt" at man i hovedtrekk gikk inn for den listen over kontrollpunkter som Oslogruppen hadde foreslått. Til tross for at representantene våger å påstå at de gjorde en "kjempeinnsats" for å få sine synspunkter akseptert, lyktes det ikke, og konklusjonen ble at man i hovedtrekk skal rette seg etter kontrollkriterier i likhet med de som fremgår av de felles operasjonskort for TS-tjenesten utgitt av CPHTS-P, og at alle kontrollpunkter skal utføres av inspektører/kontrollører. Videre skriver han at møtet var usedvanlig vellykket i det man sjelden har opplevet maken til fri og saklig meningsutveksling. Når Oslo-representantene følte at deres argumenter ikke nådde frem, så skyldes det at de andre basene hadde et meget vel gjennomtenkt system.

Kommentar: Oslogruppens forslag til kontrollkriterier basert på norske forhold og som det var bred enighet om innen alle lag innenfor tekn. avd., ble avvist med at forslaget ikke var nok gjennomtenkt.

Møtet 7/11 mellom NFO avd.
SAS og tekn. ledelse:

Møtet var kommet istand grunnet usikkerheten fra vår side om hva innføring av verkstedkontrollen ville medføre.

Kontrolling. Trøen gav her inntrykk av at kontrollen skulle utføres spesielt på flight-controls og understell. Det ble videre fortalt at Oslo-basens forslag ikke ble godkjent av Luftfartsverket fordi kontrollorganisasjonen skulle være lik på alle tre baser???????

Det ble også fortalt av tekn. ledelse at det aldri ville komme på tale å overlate checken på tarmac til mindre kvalifisert personell og la en på kontoret signere i A/C log. At det skulle være slik i CPH ble avvist fra ledelsen.

Videre ble det fortalt av F.Andvig at Luftfartsverket ikke vil kreve sertifikat når firmaet ble autorisert. Ved avslutning av møtet ble vi spurt om NFO ville sette seg imot at SAS utlyste inspektørstillingene.

Vi ba om utsettelse av avgjørelsen til det var holdt styremøte. Dette ble holdt 13.11. Tekn. ledelse sa seg fornøyet med dette.

(Forøvrig kom det meget lite ut av møtet.)

Styremøte 13/11:

Etter en lengere diskusjon som viste hvor lite styret egentlig satt inne med av kunnskaper vedrørende den verkstedkontrollen som SAS ville innføre, besluttet de å utsette avgjørelsen til de hadde fått mer informasjon. I et brev til F.Andvig ba vi om å få informasjon om verkstedkontrollomfanget; hvem som skal bli ansvarlig for arbeid og kontroll nødvendigheten av sertifikat på

flytypen, arbeidsområdet for inspektør/flytekniker og til slutt om samtlige med sertifikat kunne være "stand in" for kontrolloppgaver.

Svar:

Kontrolling. Trøen skriver som svar at kontrollomfanget vises i kompromissforslaget fra STOMQ. Han avviser at det er snakk om dobbeltkontroll, CII, slik som basens arbeidsgruppe anbefalte. Forøvrig er inspektørene ansvarlig for den tekniske kontrollen og arbeidsledelsen er ansvarlig for at det er kvalifisert personell som utfører arbeidet.

Videre skriver han at inspektørene ikke må inneha sertifikat, men minst ha kvalifikasjoner som tilsvarer dette.

Forøvrig vil arbeidsområdet forbli som i dag.

Arbidsområdet for flyteknikerne vil på tarmac FBU og linjestasjonene bli som nå, men i hangar skal de ikke lenger kvittere/kontrollere for arbeid utført av fagarbeidere.

Tilslutt skriver han at teoretisk kan alle med sertifikat være "stand in" for inspektørene, men dette vil medføre "visse" praktiske vansker, som f.eks. ekstra kursvirksomhet.

Dessuten er ikke myndighetene glad over utviklingen med at kontrollstempler gis ut over det som strengt tatt er nødvendig???????????

F.Andvigs brev til NFO av 27/11-78

Følgende sitat er hentet fra dette:

Når vi gir uttrykk for en viss utålmodighet, er det fordi den tekniske ledelse i Norge ikke selvstendig bestemmer tem-
poet i denne sak. STK har et sterkt ønske om å få ensartet praksis i de tre land, og innføringen av kontrollorgani-
sasjonen på OSLTS er et viktig ledd i dette arbeidet.

Skulle innføringen av kontroll-
organisasjonen ved OSLTS imid-
lertid ikke skje med et rim-
elig fremdriftsprogram, frykter
vi at STK vil forlange at Oslo-
basen behandles separat, og at
A.I.C.B. 33/77 av 2.mai pkt.
2.1.3 vil bestemme omfanget
av basens virksomhet. Så vidt
vi kan skjønne vil dette inne-
bære at Oslobasen ikke lenger
kan utføre A-sjekker og plan-
lagt arbeid. Med andre ord blir
Oslo-basen å betrakte som en
linjestasjon. En slik utvikling
er selvsagt stikk i strid med
de norske interesser og vil
også for hele SAS medføre store
ulempes.
Sitat slutt.

Kommentar:

1. Tekn. ledelse har som sitert
tidligere meget liten mulighet
til å påvirke HK. De må utføre
det de er pålagt uten å ta hen-
syn til hva Oslogruppen entydig
foreslo.

2. STK krever ikke ensartet
praksis i de tre berørte land.

Brev til F.Andvig:

I brevet fra J.Trøen kom det
frem at det var utarbeidet et
kompromissforslag av STOMQ.

NFO mente at dette kanskje
kunne avklare noe, og i brev av
12.desember-78 etterlyste vi for-
slaget, samtidig som vi informerte
SAS tekn. ledelse om at styret
på det tidspunkt anså det for
uforsvarlig å avgjøre (anbefale)
de nye inspektørstillingene.

Svar fra F.Andvig 18.desember:

Han stiller seg undrende til den
betydning NFO legger i kompro-
missforslaget. Likeså stiller han
seg undrende til at vi ikke kunne
ta en avgjørelse vedrørende in-
spektørstillingene. Dette på bak-
grunn av TS-notat av 24.11.-78
pkt. 4 som forteller at arbeids-
oppgavene for inspektørene/
flyteknikerne er avklaret.

Brev fra NFO 16.jan.-79:

Etter gjennomgang av kompro-
missforslaget fra STOMQ viste
det seg at det var det samme
som den skandinaviske arbeids-
gruppe fremla for uttalelse,
bare med den endring at kon-
trollomfanget er redusert.

Sitat:

"Videre vil vi her vise til
J.Trøens notat pkt 4.
I hangar skal de (flyteknikere)
ikke lenger kvittere/kontrollere
arbeide utført av fagarbeidere,"
og notatets pkt 2 andre og tredje
avsnitt.

Dette vil føre til at flyteknikerne
blir fratatt sin nåværende

funksjon som "jobb-leder" og kvalitetskontrollør på det direkte utførte arbeide. Flyteknikerne blir likestilt med fagarbeiderne uten egenkontroll eller avgjørende myndighet. Inspektørene vil få sin hovedoppgave som kontrollører og er derved tatt mer ut av det daglige arbeid med veiledning, feilsøking og arbeidsdeling. TSgruppens tall for kontrollomfanget ble anslått til ca.30%, CPH/STO anslår ca.20%. Med 20 mann på hvert skift vil 4 mann avgis til kontroll.

Ut fra de vurderinger og synspunkter vi her har fremført, tør vi håpe at ledelsen lar hele sakskomplekset få en fornyet behandling av de berørte personalgrupper." Sitat slutt.

Svar 22.januar 1979:

I svaret fra F.Andvig innrømmer han at ledelsen har hatt behov for avklaring innen visse formelle spørsmål og at det har vært årsaken til forlenget saksbehandling, men målet har hele tiden vært å oppfylle kravet fra luftfartsmyndighetene og SAS's ledelse om at det skal etableres en kontrollorganisasjon ved OSLTS.

Kommentar:

Det sies ikke at kravet fra luftfartsmyndighetene er den kontroll som HK ønsker.

Videre skriver han at tekn. ledelse har arbeidet med en utpreget positiv innstilling til å vise forståelse for NFO's uttrykte engstelse for sine medlemmers fremtid, noe vi absolutt setter pris på. Men det kan virke litt merkelig når han skriver at de har fått aksept fra SAS's øverste tekn. ledelse når det gjelder å etterkomme

krav og ønsker som er fremkommet fra NFO, for å kunne gi de autoriserte flyteknikere så utstrakte fullmakter som mulig.

På dette punktet må styret innrømme at vi ikke vet hva han snakker om, men det ser fint ut i et brev som skal distribueres til alle kategorier ansatte, for om mulig å skape en opposisjon mot oss.

Tekn. sjef skriver videre:

"Etter min mening vil ikke den enkelte tekniker føle noen forskjell i sin arbeidssituasjon den dagen kontrollorganisasjonen er et faktum ved TS."

Dette er ganske fantastisk. Noe slikt kan bare den skrive som ikke forstår rekkevidden av en slik omlegging. Bare den ser akseptabel ut på papiret og det er penger å spare på den, er alt OK.

I samme brev har F.Andvig satt opp 4 punkter.

A. Han sier at det blir ingen endring i kravet til kvalifikasjoner for å kunne utføre pålagte arbeider. Sitat: "Det er arbeidsleder og/eller den som utsteder "Maintenance Release" som har ansvaret for at personell med de rette kvalifikasjoner utfører eller leder arbeidet." Sitat slutt.

Kommentar.

Den autoriserte flyteknikers ansvarsområde er overhodet ikke nevnt. Hva med utdanning for de som arbeider i hangaren? Skal de være i besittelse av komplette sertifikat, eller skal de kun ha små spesialkurs?

B. På tarmac, skriver han at den lokale linjetjenesten, dvs transitt- og ren turn-around-trafikk skal fungere som på linjestasjonene. Flyteknikeren vil få full "Maintenance Release" rett både på check og arbeid som utføres på disse fly. Forutsetningen er at han er en fullt integrert funksjon innen den etablerte skiftorganisasjon.

Kommentar.

Det er uklart om flyteknikeren virkelig vil få full "Maintenance Release". Skal skiftorganisasjonen virke annerledes på tarmac kontra i hangar? Kan flyteknikerne feilsøke/rette det som er underlagt RII kontroll og signere for det i A/C log?

Hva menes med integrert funksjon innen den etablerte skiftorganisasjon? Dette virker noe uklart.

C. Oslo-basens prøve på å fremme sitt syn innen den totale organisasjon har ikke vunnet frem.

D. Sitat:

"I og med at det ikke skal være kontroll på sjekker, kabinarbeide, demontering, buksering etc. vil kontrollarbeidet bare utgjøre ca. 25% av inspektørenes tid. Ved å ansette den 4. inspektør vil inspektørene nettopp gis rikelig tid for tradisjonelle inspektøroppgaver." Sitat slutt.

Kommentar.

Den som skal utføre sjekk må ikke inneha sertifikat; er det formann, skiftingeniøren eller inspektørene som skal signere for "Maintenance Release"?

Hva med tarmac-tjenesten?

Med 25% kontrolltid hvorfor da en inspektør til?

Videre skriver han:

"Da våre innrømmelser og våre garantier overfor NFO er av en slik grad at den enkelte teknikers arbeidssituasjon ikke endres, og kun i enkelte tilfeller i meget ringe grad påvirkes ved å etablere vår kontrollorganisasjon, så kan jeg ikke lenger akseptere yderligere trenering av saken. Derfor satser jeg på å starte den av myndighetene bestemte 6 måneders prøvetid pr. 1.april 1979. Sitat slutt.

Kommentar.

Hvilke innrømmelser?

Hvilke garantier?

Videre siteres:

"Da jeg innser at det er behov for en avklaring med hensyn til retningslinjer for når kontrollorganisasjonen virker og når vi står overfor linjetjeneste og andre spørsmål om hvordan det skal fungere, håper jeg at NFO vil samarbeide om dette." Sitat slutt.

Kommentar.

Det faktum at SAS/N tekniske ledelse ikke vet hvordan retningslinjene for kontrollorganisasjonen skal virke på basen og linjenettet, bekrefter vår mistanke om at det hele er lite gjennomtenkt. Det er mulig at tekn. ledelse i Norge ikke har fått den informasjon som skal til, men det er ingen unskyldning for det når de skal tvinge igjennom HK's forslag.

Med hilsen
NFO avd. SAS
Styret.