

Nyhetsbrev fra INFO-redaksjonen. Desember 2003

# Hovedsak: Store omveltninger i næringen. Noen øker andre kutter!



<a href="#">Fortsettet SAS flyger ikke fra jobben</a>	6
<a href="#">Drøyer det å tenke seg å miste jobben?</a>	6
<a href="#">Nødder blir belegg</a>	7
<a href="#">Absurde sparetiltak</a>	10
<a href="#">SAS flyger ikke til Luftfartsteknikkeren – med litt</a>	
<a href="#">ekstra</a>	11
<a href="#">Vi har passert 50.000 besøkende!!!</a>	12
<a href="#">Sykefraværet</a>	15
<a href="#">Slik blir jobben trivelig</a>	18
<a href="#">Får beholde jobben</a>	19
<a href="#">100 år siden første motoriserte flygning.</a>	20
<a href="#">SAS må endre bedriftskunde-avtaler</a>	23
<a href="#">Fly stanset av arbeidskamp i SAS</a>	24
<a href="#">Forsinkelser blir en del av hverdagen</a>	25
<a href="#">SGS Line operation on ground stop MD-80,</a>	
<a href="#">MD-90 &amp; B737</a>	27
<a href="#">SAS utelukker ikke at Braathens overtar i</a>	
<a href="#">Norge</a>	27
<a href="#">Kutter seg til forsinkelser</a>	28

Velkommen til Desemberutgaven av INFO's nyhetsbrev. Dette er trykksaken som alle og enhver kan ta skrive ut og ta med seg.

Gjengitt her er alle sakene vi har hatt på trykk i desember.

God lesning. Lurer du på noe, så ta kontakt med redaksjonen på mail [info@nfo.no](mailto:info@nfo.no).

Som vanlig er de ferskeste nyhetene på [www.nfo.no](http://www.nfo.no)

### *Innhold i dette nummeret:*

Formannen: .....	4
Redaktøren.....	5
Forbannet SAS-flyger gikk fra jobben.....	6
Bryterfeil ga fem timers forsinkelse.....	6
Braathens bedre likt.....	7
Natta blir kortere .....	7
Flyulykke i Bodø! .....	8
Absurde sparetiltak.....	10
SAS-piloter beholder lønna.....	10
Finnair tilbakekaller oppsigelser .....	11
Braathens skal bli lavkostselskap – med litt ekstra.....	11
Vi har passert 50.000 besøkende!!! .....	12
Norwegian utvider kraftig.....	12
Her skal piloter og flyvertinner trenes .....	12
Flere lavprisselskaper vil til Oslo .....	13
Pensjonskrig mellom LO og Arbeiderpartiet .....	14
Fantasipriser fra flyselskapene .....	14
Sykefraværet .....	15
Årsmøte 2003 - NFO Avd. Braathens.....	16
Widerøe er til salgs.....	17
Pensjonen splitter LO .....	18
Slik blir jobben trivelig.....	18
Får beholde jobben.....	19
Avgang hver dag .....	20
100 år siden første motoriserte flygning. ....	20
Venter svarte tall neste år.....	22
Tar av fra børsen .....	22
SAS må endre bedriftskunde-avtaler.....	23
SAS legger ned New York-ruten.....	24
Fly stanset av arbeidskamp i SAS .....	24

Tvunget til å bytte fly.....	25
Forsinkelser blir en del av hverdagen.....	25
Økonomi viktigere enn flysikkerheten.....	26
SGS Line operation on ground stop MD-80, MD-90 & B737.....	27
SAS utelukker ikke at Braathens overtar i Norge.....	28
Kutter seg til forsinkelser.....	29
- For mange blir sagt opp.....	29
NFO er 65 år i år! Et lite historisk tilbakeblikk!.....	30

## Formannen:



## Godt Nytt År!

Året er snart omme og et nytt er i ferd med å snike seg på oss. Det har vært et turbulent år i bransjen med store strukturelle endringer og prosesser som har påvirket oss i vårt daglige arbeid. utfordringene har kommet som perler på en snor, og det har stilt de tillitsvalgte på store arbeidsoppgaver både lokalt og sentralt. All honnør til alle dem som har lagt ned en uvurderlig og betydelig arbeidsmengde både som ansatt og tillitsvalgt!

Mange av årets hendelser er relatert til beslutninger tatt av styret i SAS gruppen. Store kostnadsbesparende tiltak, diverse spareprogram, overføring av arbeidsoppgaver, endrede arbeidsoppgaver og masseoppsigelser, er bare noen få stikkord. Ikke uventet har dette fått store konsekvenser for svært mange teknikere. Den strategiske beslutningen av SAS om å radere ut teknikerkorpsset på linjenettet var bare ett av flere dolkestøt mot teknikerstanden, og et signal det er verdt å merke seg.

Det største angrepet mot teknikerstanden noensinne er også utført av SAS. Ved å la ufaglært arbeidskraft

overta teknikeroppgaver og slippe dem løs i cockpit for å operere diverse flysystemer er et alvorlig anslag og et hån mot vår integritet og profesjon som flytekniker. SAS er alene i Europa og sannsynligvis globalt i å innføre denne praksis. Ikke noe inspirerer NFO mer til å stå sammen som en fagorganisasjon enn dette, og vi skal **ikke** gå stille i dørene!

Luffarten feiret sitt 100 års jubileum i år, og NFO rundet 65 år. I alle disse år har teknisk personell og flyteknikeren hatt en betydelig og viktig rolle. Flyteknikeren har vært ryggmargen i den faglige kulturen som til enhver tid har sikret en meget høy teknisk standard og ikke minst luftdyktigheten av flåten.

Teknologisk sett vil den nye generasjon luftfartøy ikke bli vedlikeholdsfrie, og flyteknikeren vil også i fremtiden spille en viktig rolle i vedlikeholdskonseptet. Men rollen vil bli utsatt for endringer vi bør være forberedt på.

For en del år siden laget NFO en folder som omhandlet flyteknikeren der hovedpunktene var: Hvem er de, hva gjør de, hvilket ansvar har de, hvilken utdanning har de? Jeg synes det er på tide å trekke denne ut av skuffa igjen, børste støvet av den, bruke den aktivt og sette fokus på hva vi faglig representerer og hva vi bidrar med. Blant flere elementer bidrar vi i vesentlig grad med å øke sikkerhetsmarginene, og det er et særdeles viktig bidrag. Flyteknikeren er der for din sikkerhet! Det skal vi kreve å bidra med også i de neste 100 år. !

Sammen skal vi sørge for at flyteknikeren skal ha like stor betydning også i fremtiden.

*Til slutt, og på tross av den dystre situasjonen for mange av de oppsagte teknikere, vil jeg ønske alle kollegaer, medlemmer, lokale og sentrale tillitsvalgte samt andre NFO'ere*

et **Godt Nytt År!**

*Terje Rading. 31.12.03.*

## Redaktøren



GOD JUL!

Først av alt: Gratulerer med vel overstått 65-årsdag! 6/12-03 var NFO 65 år. Med tanke på situasjonen vi befinner oss i nå, fant sekretariatet ut av vi ikke skulle markere dette på noen spesiell måte. For fem år siden valgte også Representantskapet ikke å markere de 60 på noen spesiell måte. Vi var innom endel ideer på ting vi kunne ha gjort. Men vi får vente til vi blir 75 år. Når det gjelder en historisk vinkling, så jobber en av våre utmerkede skribenter med det. Eller viser vi til de velvalgt ord vår daværende formann - Erik Thronsdren - skrev til [50-års jubileet](#).

Nå er det endelig jul snart. Og da med påfølgende juleferie for noen av oss. En del må være igjen på jobb for å sørge for at våre passasjerer til en hver tid får fly med trygge, sikre og flygedyktige fly. Det skal bli godt med en juleferie. Skal prøve å legge bort bekymringer for fremtiden, og nyte tiden sammen med familie og venner. Men for alle er nok det ikke like lett. Det er mange som har fått oppsigelse, og alle med normale og oppegående empati, føler med dem det gjelder. Nå håper jeg virkelig at alle sakene løser seg. For alle parter. På lik linje med at vi har sympati med de berørte, må også alle ha

sympati for de som er igjen. Alle de som jobber og sliter for å få hjulene til å gå rundt. Det er en morgendag, og det er viktig at den blir tatt vare på.

Da avslutter jeg denne korte hilsen til alle, med å ønske dere alle sammen **en riktig god jul!**

Arild Nyheim 19.12.03



## Forbannet SAS-flyger gikk fra jobben

Publisert: 02.12.03

**En SAS-flyger har møtt på jobb så frustrert og forbannet over ledelsen at han har ansett seg uskikket til å fly - og reist hjem.**

- Stemningen nærmer seg farlig, sier leder for Norske SAS-Flygeres Forening, Kåre Bjelland, om klimaet som råder mellom selskapet og dets flygere.

Nylig fikk flygerne beskjed om at SAS skal brytes opp i mindre driftsenheter, og at 200 flygere skal sies opp utover dem som fagforeningen før er blitt orientert om.

- Splitt og hersk-mentalitet, vi får ikke vite mer enn det vi får gjennom mediene, sier Bjelland, som i går sendte saken om 200 nye oppsigelser til tvisteforhandling.

### Kontroll

- Det at selskapet skal splittes opp, vil gi detaljkontroll i det minste ledd på en slik måte at det bare fører til en intern konkurranse i stedet for å slåss mot andre flyselskaper om markedsandeler. SAS overlater til konkurrerende selskaper å ekspandere i markedet, sier Bjelland.

Stemningen blant flygerne er på kokepunktet.

- Men vi er ansvarlige mennesker, det har vært noen tilfeller av at flygere i sin frustrasjon har ansett seg selv uskikket til å fly og avstått fra å jobbe. Dette kan gå på flysikkerheten løs hvis det fortsetter, sier Bjelland.

Operativt driftsansvarlig i Scandinavian Airlines, Lars Mydland, bekrefter at han vet om ett tilfelle der en pilot har unnlatt å jobbe som følge av situasjonen i selskapet.

- Hvordan vurderer du det?

- På to måter, for det første at ingen skal fly som pilot i SAS uten at de føler seg i form, og for det andre: Vi kan bare konstatere at piloter for øyeblikket oppfatter situasjonen på en slik måte at noen påstås ikke å være «fit for fight». Det må vi forholde oss til, så får vi internt prøve å finne ut av det for å bedre på situasjonen.

Kåre Bjelland peker også på at antall nesten-hendelser og hendelser har økt i SAS gjennom det siste året. Antikollisjons-systemet TCAS, som før ikke eksisterte, skal ha ført til flere rapporter.

Kilde: [www.vg.no](http://www.vg.no)



## Bryterfeil ga fem timers forsinkelse

Publisert: 03.12.03

**Braathens kveldsfly dro i går fra Alta nesten fem timer forsinket på grunn av en bryterfeil det tok ett minutt å fikse. Mekaniker måtte hentes sørfra, til tross for at det er flymekaniker på vakt i Alta.**

Cirka 40 passasjerer satt i timesvis å ventet på at Braathens kveldsfly skulle komme til Alta med en mekaniker som kunne fikse bryterfeilen på 18.40-flyet. Feilen kunne lett vært ordnet av SAS-mekanikeren som var på vakt i Alta, men sikkerhetsprosedyrer gjør at mekanikeren ikke uten videre kan gå inn å skru på en Braathens-maskin selv om han kan jobben og ønsker å gjøre den.

### Uenighet

Problemet er ifølge mekanikerorganisasjonen NFO den at SAS, som eiere Braathens, ikke klarer å bli enig med ledelsen i Braathens om å benytte hverandres mekanikere.

- Tragisk at ikke lederne kan bli enige. Hvert selskap har egne prosedyrer og man klarer altså ikke å enes om å skru på hverandres maskiner selv om mekanikerne er utsjekket på maskinene, sier NFO-leder Per Thuv. Han er meget kritisk til det som skjer.

– Etter at SAS kjøpte Braathens for et par år siden har vi forsøkt å få til en ordning, men vi har ikke lyktes. Da blir resultatet som det ble i Alta i går kveld, sier Thuv. Han er fullt ut informert om saken av sine medlemmer i Alta. Han har også snakket med teknisk sjef for SAS-mekanikerne i Norge og fått bekreftet problemene.

### **Teknisk feil**

Ved Alta Lufthavn får vi opplyst at det var en teknisk feil på flyet som var årsaken til forsinkelsen. De lokale SAS-teknikerne ønsker på sin side ikke å kommentere det som skjedde, men ifølge hovedtillitsvalgte i deres organisasjon NFO avdeling SAS, Rune Thuv, kunne teknikerne i Alta lett ha ordnet feilen hadde formalitetene vært i orden.

– Det er tragisk at passasjerer skal lide for at selskapsledelsen ikke klarer å bli enig. Meget uheldig, sier Thuv videre. Han presiserer at teknikerne i Alta mer enn gjerne gjør jobben ved slike feil, men at ledelsen i selskapene ikke ønsker utveksling av mekanikere til tross for at selskapet har brukt flere hundre tusen kroner på mange SAS-mekanikere i kursing på Braathens-maskiner.

– Hvert kurs koster 200.000 kroner og i Alta har mekanikerne slike kurs. Endel av det trasige i slike tilfeller er at det er de lokale teknikerne som «blir stemplet» når en slik konflikt oppstår. Det burde absolutt vært en avtale mellom SAS og Braathens, sier Thuv.

### **Ingen mekanikere**

Altaposten skrev mandag om SAS-teknikerne i Alta som fra 1. januar er uten

jobb når SAS legger ned alle tekniske avdelinger utenom på Flesland og Gardermoen.

– SAS vil ikke ha mekanikere ute på rutenettet. Braathens vil helle ikke ha det. Da kan vi få slike tilfeller som dette. Klart at dette minsker punktligheta på flyplassene, sier Thuv. Han beklager også at ledelsen på Alta Lufthavn ikke ser ut til å forstå at det ikke bare er å «hente inn» en SAS-tekniker når en Braathens-maskin får feil.

– Det virker som om de ikke forstår, sier han og forteller at teknikerne i SAS og Braathens er enige om at partene burde samarbeide. – Men det ønsker ikke ledelsen i selskapene. Dessverre, sier Rune Thuv.

Kilde: [www.altaposten.no](http://www.altaposten.no)



## **Braathens bedre likt**

Publisert: 03.12.03

I en profilundersøkelse MMI har foretatt kommer Braathens og Widerøe bedre ut i år enn i fjor. Noe som tyder på at selskapene har klart å få nordmenn til å ha en positivt bilde av selskapene. Braathens havnet på en 26 plass i fjor, i år ble plasseringen nummer 22.

I følge Braathens er dette en gledelig utvikling som de mener alle ansatte har vært med å bidra til.

Widerøe kom også godt ut av det med et hopp fra 25 til 21 plass. Lengst ned av flyselskapen kommer SAS som gikk ned fra 69 plass til 75 melder [BU-Nett](http://BU-Nett.no). (03.12.03)



## **Natta blir kortere**

Publisert: 03.12.03

**Direktør i Arbeidstilsynet Ivar Leveraas er arkitekten bak et nytt forslag om å liberalisere arbeidstidsbestemmelsen e. Når**

**Arbeidslivslovutvalget legger fram sitt sluttdokument etter nyttår kommer flertallet i utvalget til å foreslå en ny lov for arbeidslivet som liberaliserer bestemmelsene for arbeidstida.**

**Klassekampen kjenner til at det er direktør i Arbeidstilsynet, Ivar Leveraas, som har satt i gang prosessen bak forslaget. Blant annet foreslår utvalget utvidet adgang til nattarbeid, at forbudet mot søndagsarbeid oppheves, og at arbeidstakere skal ha mindre krav på pauser. Kritikere mener forslaget til ny lov er mer fleksibel enn dagens regelverk, og legger til rette for at arbeidet skal skje når arbeidsgiveren trenger det.**

### **Kampen om natta**

Direktoratet Leveraas leder, forvalter i dag arbeidsmiljøloven og er ansvarlig for at arbeidstakeres ve og vel blir tatt vare på. Etter det

Klassekampen kjenner til presenterte Leveraas 7. januar et innspill til diskusjonen. Her tar han til orde for å utvide rammene, og erstatte dagens eksakte bestemmelser med det ulne begrepet «Risikovurdering».

I forslaget fra Leveraas heter det: «Når arbeidsgiver utformer arbeidstidsordninger, skal det foretas en vurdering av den reelle risikoen arbeidstaker utsettes for i forhold til deres helse.» Innad i utvalget er det blant annet stor uenighet om når natta skal begynne. I dagens lov står det at arbeid etter klokka 21.00 blir betraktet som nattarbeid. Leveraas operer med natt fra klokka 00.00. I et senere utkast er tidspunktet satt til klokka 23.00.

– Jeg vil ikke kommentere utvalgsarbeidet. Jeg foretrekker å diskutere disse sakene internt i utvalget, sier Ivar Leveraas til Klassekampen, men bekrefter at nattas lengde er blant de spørsmålene som blir diskutert.

Det har også vært uenighet om hvor lenge natta skal vare. I dagens arbeidsmiljølov varer natta fra klokka 21.00 til 6.00, det vil si i ni timer. Leveraas foreslår at natta skal vare i åtte timer.

Arbeidsmiljøeksperter mener at det er få tings om forringer folks livskvalitet mer enn nattarbeid. Fra fagforeningshold er derfor kampen mot nattarbeid svært viktig.

### **Ingen direktiver**

Leveraas sier til Klassekampen at han ikke har fått noen direktiver fra sine overordnede i forhold til hva han skal mene i utvalget.

– Jeg regner meg som representant i utvalget for etaten, det vil si Arbeidstilsynet, og min oppgave er å bringe inn fagperspektivet i debatten, inkludert i dette er arbeidervernperspektivet, sier Leveraas.

– Var det komplisert å forholde seg til at de fire representantene fra fagbevegelsen trakk seg?

– Nei, egentlig ikke. Men det har gjort det kronglete. Vi hadde innrettet oss på at vi var ferdig 1. desember, men nå kommer det til å strekke seg ut mot slutten av januar. Men det er bra at de har kommet tilbake, sier Leveraas, som før han ble direktør i Arbeidstilsynet var sekretær i Arbeiderpartiet.

### **Ve og vel**

Da forslaget fra Leveraas ble fremmet i utvalget reagerte representanter for fagbevegelsen spontant. Allerede på møtet i LOs referansegruppe samme dag kom det skarpe reaksjoner mot forslaget, og mot at det var direktøren for Arbeidstilsynet som fremmet forslaget om å myke opp dagens bestemmelser. I fagbevegelsen er en godt kjent med arbeidsgivernes syn, men Arbeidstilsynet har blitt betraktet som en alliert i kampen for et bedre arbeidsmiljø.

Etter at det har vært mange lekkasjer fra Arbeidslivslovutvalget til pressa, har utvalget innskjerpet medlemmenes taushetsplikt. Klassekampen har derfor ikke fått noen av de involverte til å kommentere saken offentlig.

Kilde:  
[www.klassekampen.no](http://www.klassekampen.no)



## **Flyulykke i Bodø!**

Publisert: 04.12.03

**Et fly fra Kato Airline krasjlandet i Bodø like etter klokka 09 i dag. Pilotene sendte ut mayday-varsel på grunn av lynnedslag i flyet like før ulykken skjedde.**

**Etter hva INFO-redaksjonen kjenner til er det tildels store skader på r/h elevator. Det er ukjent om dette kan ha vært en medvirkende årsak.**

Et fly fra Kato Airline med fire personer ombord krasjlandet i Bodø klokka 09.09 i dag. Det brutale møtet med bakken skjedde etter at lynet slo ned i flyet og pilotene mistet kontrollen over høyderoret da flyet befant seg i 6000 fots høyde.

Pilotene sendte ut mayday-varsel på grunn av lynnedslaget klokka 08.52. Seks minutter senere, klokka 08.58, måtte de avbryte det første forsøket på å lande flyet i Bodø. Klokka 09.09 gikk flyet i bakken med et brak.

### **Brudd i ryggen.**

Både kapteinen, styrmannen og de to passasjerene overlevde den dramatiske krasjlandingen.

Kapteinen i 40-årene har pådratt seg to brudd i ryggen. Styrmannen i 30-

årene og de to pasasjerene på 31 og 42 år skal kun ha pådratt seg lettere sår og kuttskader. Det opplyser avdelingsoverlege Torbjørn H. Sørbye ved kirurgisk avdeling på Nordlandssykehuset Bodø til Avisas Nordland.

Han mener at kapteinen ikke vil få varige men etter ulykken.

### Katastrofealarm.



Flyet, et [Dornier 228](#), fra [Kato Airline](#) kom fra Røst og skulle lande i Bodø. Da pilotene sendte ut mayday-melding, ble da slått full katastrofealarm ved Bodø lufthavn. Alle tilgjengelige ambulanser ble også sendt til flyplassen.

Få minutter senere krasjlandet flyet. Det begynte ikke å brenne etter krasjlandingen, men flyet har godt synlige skader. Flykroppen har fått en knekk foran vingene. Propellene er kraftig bøyd, og et hjul er revet av.

Flyet sikres nå, i påvente av at flyhavarikommisjonen i ettermiddag kommer til Bodø og begynner sitt arbeid for å kartlegge årsaken til ulykken.

### Kom lavt inn.



Det var flere øyenvitner til den dramatiske hendelsen.

– Flyet krasjet da det forsøkte å lande for andre gang, sier Johan Johnsen som jobber i en bedrift som ligger kloss inntil flystripa.

– Første gang prøvde flyet å lande et stykke inn på rullebanen. Det sneide bakken og så satte det full fart oppover igjen. Like etterpå kom flyet inn på nytt, veldig lavt. Det gikk opp og ned i krappe bevegelser. Det så meget stygt ut, forteller Johnsen til Avisas Nordland.

Like etter at flyet hadde kommet inn over rullebanen fra øst, satte det ifølge øyenvitnet rett ned på rullebanen.

– Det skled ikke så langt før det ble liggende helt stille. Jeg hørte ikke en eneste lyd og det var ikke tegn til gnister eller flammer, sier Johnsen.

### Normalt på Røst.

Flyet tok av fra Røst lufthavn klokka 08.23, åtte minutter etter rutetiden.

– Alt forløp normalt her på Røst ved avgang. Vi har hatt 40 knop i kastene, men været var aldri sånn at det var aktuelt å stoppe

avgangen, sier Perry Pettersen ved kontrolltårnet på Røst lufthavn til Avisas Nordland.

Han hadde ikke mer kontakt med flyet etter at det forlot Røst.

Det har vært dårlig vær med sterk vind, lyn, torden og mye nedbør i Bodø-området i natt og i morgentimene i dag.

### Flyplassen stengt.



All flytrafikk ved Bodø lufthavn ble innstilt etter ulykken. Utgående fly ble kansellert, mens innkommende fly ble omdirigert til andre flyplasser.

Bodø lufthavn ble åpnet for normal trafikk igjen klokka 13.

Kato Airline er foreløpig sparsommelig med kommentarer etter ulykken.

– Vi vet at flyet har krasjlandet i Bodø og at det etter forholdene står bra til med alle som var ombord. Omstendighetene tatt i betraktning er vi glad for at skadene ikke ble større, sier daglig leder Ørjan Nyborg til Avisas Nordland.

Kato Airline har 30 ansatte og har sin base på

Harstad/Narvik lufthavn Evenes. Flyselskapet begynte å fly Bodø - Røst 1. april i år.

Kilde: [www.an.no](http://www.an.no)



## Absurde sparetiltak

«Vi frykter at regulariteten blir drastisk forverret»

Publisert: 04.12.03

**Blant de mer absurde sparetiltak som «overmanner» oss i disse dager, er kuttene av flyteknikere over hele landet. Heretter kan det synes om det er teknikere på oppdrag som skal okkupere flysetene...**

En forsmak på hva som er i gjære fikk reisende fra Alta til Oslo oppleve tirsdag kveld. Først rundt midnatt nådde de marsjhøyden, og vi skal ikke se bort fra at dette blir en nokså hyppig opplevelse for passasjerene i fremtiden. Ingen av selskapene vil ha teknikere i Alta på sin lønnsliste.

Selv en liten feil får betydelige ringvirkninger, i den forstand at verken flypiloter eller stuere har mandat til å overse den minste feilmelding fra den overveldende teknologi som finnes i moderne fly. Stedlige teknikere kunne med rask feilsøking funnet problemet, og alle hadde vært spart for utgifter og ubeleilige forsinkelser. Det

er grunn til å frykte at regulariteten ved Alta Lufthavn blir vesentlig forverret, og følgelig svekkes servicen betraktelig. Flypassasjerene etterspør primært trygghet og forutsigbarhet for en naturlig pris, samt et minstemål av komfort.

De fire SAS-teknikerne i Finnmark, stasjonert i Alta og Kirkenes, skal nå erstattes av teknisk personale klumpet sammen på Gardermoen og Flesland. Nye SAS Ground Service skal serve hele landet. Vi kan ikke med vår beste vilje se at dette er fornuftig ressursbruk, og vi tviler sterkt på at SAS vil sitte igjen med særlig gevinst.

Det forsikres dyrt og hellig at dette ikke får innvirkning på sikkerheten. Det skulle blott bare mangle. Hadde SAS/Braathens med viten og vilje svekket flysikkerheten for å spare disse småpengene, hadde bordet vært dekket for nye konkurrenter. I kampen om flypassasjerene synes vi også det er smått ubegripelig at man bereder grunnen for forsinkelser og svekket service. Man skulle også tro det måtte være mulig for de ulike selskapene å samarbeide om teknisk kontroll og beredskap på de ulike flyplassene.

Vi synes det er merkelig at myndighetene blir sittende stille å se på at stedlig beredskap i luftfarten blir strippet så til de grader, både i form av Avinors nedbygging og nå på den tekniske siden. Skal det ikke finnes et minstemål av krav til aktørene? Flymat ala Brimi kan vi klare oss uten, men vi forventer at både terminal og fly er bemannet. Og at flyet letter på rett dato.

Kilde: Lederartikkel [Altaposten](http://Altaposten)



## SAS-piloter beholder lønna

Publisert: 08.12.03

**Lagmannsretten har gitt omlag 30 oppsagte SAS-piloter rett til å stå i stillingen og motta lønn til arbeidsrettssaken er endelig avgjort.**

I alt 78 piloter mistet sine jobber høsten 2002, men kjæremålsaken Borgarting lagmannsrett nylig behandlet omhandler bare de 30 pilotene som ikke har lyktes i å skaffe seg nytt arbeid.

For SAS betyr avgjørelsen at selskapet må dekke lønnskostnader på om lag 20 millioner kroner.

Borgarings avgjørelse er i tråd med Asker og Bærum tingrett vurdering av saken.

- Dette var hyggelig og forventet. For de saken gjelder betyr det at de har en jobb og en inntekt, sier Kåre Bjelland leder i Norske SAS piloters forening.

- Kjennelsen er som ventet, og vi er selvfølgelig tilfreds med innholdet, sier advokatfullmektig i Wiersholm, Bjørn Jacobsen, til TV 2 Nettavisen.

Arbeidsrettssaken for alle 78 oppsagte pilotene behandles i Asker og Bærum tingrett i februar

2004. Pilotene mener de er usaklig oppsagt av den skandinaviske flygiganten.

Kilde: [www.nettavisen.no](http://www.nettavisen.no)



## Finnair tilbakekaller oppsigelser

Publisert: 08.12.03

**Passasjertallene stiger igjen: Finnair trekker tilbake oppsigelsene for rundt halvparten av de 1500 kabinansatte, som tidligere i år var overtallige i selskapet. Årsaken er stadig flere reisende med selskapets ruter til det fjerne Østen.**

Tidligere i år varslet Finnair 1500 av sine kabin-ansatte om oppsigelser. Nå er varselet trukket tilbake.

Årsaken er stadig økende passasjertall på østenflyene. Antall reisende er nå oppe på samme nivå som før SARS-epidemien.

Tiltross for at oppsigelsene er trukket tilbake - Finnair fastholder fortsatt selskapets spareplan, som skal redusere omkostningene med 15 prosent - eller 1.2 milliarder kroner, skriver takeoff.nu.

Kilde: [www.boarding.no](http://www.boarding.no)



## Braathens skal bli lavkostselskap – med litt ekstra

Publisert: 08.12.03

**Braathens skal bli lavkostselskap pluss. Det ekstra er mulighetene til transfer underveis, gjennomgående priser og gjennomgående bagasjetransport.**

SAS-datterens styreleder, Gunnar Reitan, og administrerende direktør Knut A. Solberg er overbevist om at Braathens på denne måten vil ha en viktig rolle på norsk innenrikstrafikk og til reisemål i Sør-Europa.

Men forutsetningen er at selskapet oppnår et kostnadsnivå som er konkurransedyktig. Derfor vedtok styret i Braathens mandag ytterligere kostnadsreduksjoner før 2006 utover hva lønnsomhetsprogrammet Turnaround 2005 for SAS-konsernet har pålagt det norske datterselskapet. Dermed må Braathens senke sine enhetskostnader med vel 950 millioner kroner.

**Årsverk-reduksjoner**  
Braathens-sjef Solberg sier at det kommer til å bli ytterligere nedskjæring av antall årsverk i selskapet, men det er ikke tatt formell

stilling til hvor mange årsverk som vil bli overflødige. Nedskjæringene kan komme både for flymannskaper og administrasjonen.

- Dette må jo kvalitetssikres, og det er mange veier å gå ved en slik reduksjon. Men jeg vil si at det som nå ligger i vår kostnadsreduksjon, ikke vil gå intensivt ut over vårt personale, sier Solberg til NTB. Braathens vil også satse sterkere enn før på internettsalg og billettløse reiser.

Kostnadsreduksjonene skal skje innenfor rammene av det eksisterende og annonserte rutenett. En måte å redusere kostnader på, er også å tilby flere ruter for å senke enhetskostnadene per passasjer, men økonomisk er vi ennå ikke på det nivået, sier Solberg til NTB.

**60 øre per passasjer**  
Gunnar Reitan som er visekonsernsjef i SAS-konsernet, sier at med vel 950 millioner kroner spart før 2006, forventer man at den såkalte ASK i selskapet - enhetskostnaden ved å fly én passasjer én kilometer - vil synke til 60 øre fra dagens 76 øre.

- Dette er en reduksjon på vel 20 prosent, og vi havner rundt den ASK som våre konkurrenter opererer med. Vi gjør dette blant annet ved å ha litt flere stolseter i flyene, og sørge for at flyene er lengre tid i luften og kortere tid på bakken. Vår Boeing 737-flypark vil i snitt ha 132-133 seter, sier Reitan.

Knut A. Solberg minner om at store deler av Braathens trafikk i Norge i dag ikke er såkalt punkt til punkt-trafikk, men derimot mye transfertrafikk. Dette vil

selskapet fortsette med for å kunne betjene hele markedet.

Kilde: [www.vg.no](http://www.vg.no)



## Vi har passert 50.000 besøkende!!!

Publisert: 12.12.03

**Vi hadde håpet på å oppnå et besøk på 20.000 pr. år. Derfor er 50.000 på et år helt fantastisk.**

**Øystein Eliassen - den meget dyktige Region Øst-lederen i SAS - ble besøkende nr. 50.000. Dette skjedde på kvelden 2. desember. Premie kommer i posten.**

Noe som er like hyggelig er at besøkstallene stiger. Bortsett fra en dipp i påsken, og en nedgang i sommerferieavviklingen - så har det steget. Det er spesielt rundt datoer hvor det er store ting på gang at vi ser en svært stor pågang på sidene våre. 21. november ble den foreløpige rekord satt med 482 besøk på en dag. Det er ganske bra siden vi er 7-800 medlemmer.

Under her ser dere statistikk for året 2003 (unntatt desember). Her kan dere se at det meste peker i riktig retning.

Tabellene finner dere på internettstedet vårt...

Hvilke konklusjoner kan vi trekke ut av dette? Jo for det

første så kan vi vel en gang for alle slå fast at dette formatet er kommet for å bli. De fleste er fortløig med internett som nyhetsleverandør. Og når vi en gang i måneden supplerer med et nyhetsbrev hvor vi legger ved alle de sakene vi har hatt på siden den siste måneden - da må vel det tilfredsstillende de fleste. Det gamle INFO-bladet kom ut inntil fire ganger i året. Vi er her hele tiden.

På debattsiden har det til tider vært stor aktivitet. For de av dere som ikke har fått passord, så send en mail til [passord@nfo.no](mailto:passord@nfo.no), så sender vi deg et. Under forutsetning at medlemskapet er i orden. Vi jobber for tiden med å lansere et nytt forum for diskusjoner om diverse temaer. Av forskjellige årsaker tar dette arbeidet litt lengre tid enn planlagt. Men vi håper vi skal få på plass alt ganske snart.

Minner ellers om "Vi har hørt at..."-siden. Denne blir med ujevne mellomrom oppdatert med nyheter av forskjellig slag.

Da gjenstår det bare for meg å takke alle som er innom sidene våre. (En ekstra liten takk til Øystein...) Og så håper vi at vi klarer å holde interessen oppe i fremtiden.

Arild Nyheim



## Norwegian utvider kraftig

Publisert: 12.12.03

## Lavprisselskapet Norwegian øker antall avganger innenriks fra 1. april, samtidig som det åpnes nye ruter både i Norge og i utlandet.

Det blir nye ruter mellom Oslo og Kirkenes og mellom Tromsø og Svalbard. I tillegg økes antall avganger på rutene mellom Oslo og Alta, Bodø, Evenes, Stavanger og Ålesund, opplyser selskapet i en pressemelding.

Tidligere i år opplyste Norwegian at selskapet fra neste vår starter ruter til fem utenlandske reisemål - til Nice fra Oslo og Bergen, fra Oslo til Berlin, Oslo-Budapest, Oslo-Pisa og Oslo-Dubrovnik. Fra 1. april flyr dessuten selskapet fra Oslo til Sardinia, fra Stavanger til Nice, fra Bergen til Murcia på den spanske sørøstkysten, og fra Oslo til Praha. London-ruten fra Oslo blir utvidet til to avganger unntatt lørdag.

For å klare den nye trafikkøkningen leier Norwegian inn tre nye fly.

Kilde: [www.vg.no](http://www.vg.no)



## Her skal piloter og flyvertinner trenes

Publisert: 12.12.03

**GARDERMOEN:**  
Byggingen av et splitter  
nytt og topp moderne

## **simulatorsenter for SAS, Braathens og Widerøe er i gang på Gardermoen.**

Treningscenteret som skal brukes for å kurse piloter og kabinansatte skal åpnes i august neste år. Senteret eies og drives av SAS Flight Academy og blir på 5.000 kvadratmeter. Prislapp: 80 millioner kroner. Fullt utbygd vil senteret ha plass til fire fullverdige flysimulatorer og blir ifølge direktør Olof Bärve i topp internasjonal klasse.

- Det er få andre slike treningscenterer som kan skryte av å så mye kompetanse samlet på ett sted, sa han før han la ned grunnsteinen for bygget i går ettermiddag.

### **Ut av Gardermoen Park**

Planleggingen og igangsetting av bygget har vært viseadministrerende direktør i SAS Facility Management, Bjørn Frivolds, ansvar. I går var også han stolt.

- Dette er et godt eksempel på samarbeid mellom flyselskapene i SAS-gruppen.
- Hvorfor bygger dere nytt i stedet for å utvide den lille avdelingen dere har i Gardermoen Park?
- Først og fremst fordi denne beliggenheten her er bedre. Vi har fått den beste ledige tomte inne på flyplassens område, i gangavstand til både parkeringshus og flyplassterminal. Når vi i tillegg fikk en gunstig økonomisk løsning så ble valget enkelt.

### **Braathens størst**

Veien fram til byggestart har imidlertid ikke vært problemfri. Både i Bodø, hvor Widerøe har hatt et treningscenter, og i simulatorsenteret til Braathens på Fornebu har sammenslåingen blitt møtt med motstand. Frivold

hevder det nå er et tilbaketrukket stadium.

- Slikt er naturlig når man skal samle enheter på denne måten. Jeg oppfatter imidlertid at alle har jobbet i samme retning etter at beslutningen først ble tatt, sier han.

For Braathens og Widerøe blir treningscenteret på Gardermoen hovedbase. SAS vil fortsatt i stor grad også bruke Stockholm som treningscenter for pilotene sine.

- Den største kunden her blir Braathens, sier Frivold.

### **Glad flyplassdirektør**

Direktørene var mange på grunnsteinsnedleggelsen i går. Oslo Lufthavns sjef, Nic. Nilsen, var en av dem - og minst like blid som alle de andre. Han har fått en ny stor flyplasskunde, og gledet seg over igjen å se byggeaktivitet i området.

- Det er for tiden langt mellom så positive nyheter som dette her på flyplassen, sa han og ønsket utbyggeren hjertelig velkommen.

Kilde: [Romerikes Blad](#)



## **Flere lavprisselskaper vil til Oslo**

Publisert: 13.12.03

**Om kort tid kan flere flyselskaper være klar til å ta av fra Gardermoen.**

**Oslo Lufthavn venter at lavprismarkedets andel av passasjerantallet vil vokse fra dagens 10 prosent til 15 prosent allerede neste år.**

### **Vil satse nå.**

- Det er helt klart at flere av selskapene som har vært i kontakt med oss ser det som viktig å komme i posisjon nå som lavprismarkedet er i ferd med å ta skikkelig av. Hvor mange av disse som virkelig starter ruter fra Oslo, gjenstår imidlertid å se, sier markedssjef Knut Stabekk ved Oslo Lufthavn (OSL).

Tyske Germanwings, nederlandske Jetsky og belgiske Virgin Express er de foreløpig mest aktuelle aktørene som har banket på døren hos OSL. Alle tre har signalisert interesse for Oslo-rute, men ennå mangler Stabekk den endelige avtalen med de tre selskapene.

Tyske Germanwings tar sikte på å opprette rute mellom Oslo og Bonn med flere avganger i uken. Fra Bonn har det ett år gamle selskapet ruter til Tyrkia, Hellas, Frankrike, Spania og Portugal. Informasjonssjef Heinz-Joachim Schoettes i Germanwings sier til Aftenposten at selskapet skal ta stilling til om det blir en rute til Oslo om få dager.

- Vi ser på Oslo som en interessant destinasjon. Vi ser muligheten for en betydelig trafikk av forretningsfolk mellom våre to byer, sier han.

Nederlandske Jetssky har base i den sør-nederlandske byen Maastricht, og har på

sine hjemmesider allerede lagt ut Oslo som destinasjon, og at trafikken starter i midten av januar. OSL har ikke vært i kontakt med selskapet i det siste.

Belgiske Virgin Express har imidlertid klart gitt uttrykk for ønske og vilje til åpne trafikk. Kommersiell direktør Paul Sies har tidligere sagt at Oslo er et prioritert mål, og at lavpriserute mellom Brussel og Oslo vil komme så snart selskapet har tilstrekkelig flykapasitet - kanskje allerede til våren.

Kilde: [www.aftenposten.no](http://www.aftenposten.no)



## Pensjonskrig mellom LO og Arbeiderpartiet

Publisert: 13.12.03

**LO-kjempen Fagforbundet startet i går pensjonskrigen mellom Ap og LO. Som første forbund vedtok de en knallhard uttalelse mot pensjonskomisjonens varslede forslag.**

Flere forbundsledere i LO har uttalt seg kritisk til de forslagene som har lekket ut fra pensjonskomisjonen, men Fagforbundets landsstyre var i går først ute med et konkret vedtak. De øverste tillitsvalgte i LOs største forbund retter hard kritikk mot kommisjonens varslede forslag – før den

kommer med sine endelige konklusjoner etter nyttår.

Også LOs sjeføkonom Stein Reegård rettet hard kritikk mot kommisjonens forslag i sitt innlegg på Fagforbundets landsstyremøte i går.

### **DYP SPLITTELSE LO-AP**

Fagforbundets kritikk rammer Arbeiderpartiet hardt. Ap er tungt representert i kommisjonen med sin nestleder Hill-Marta Solberg og stortingsrepresentant Sverre Myrli – og med tidligere finansminister Sigbjørn Johnsen som leder. Ap står bak de fleste kontroversielle forslagene som er kommet ut. Krigen som nå er i gang viser en dyp splittelse mellom Ap og LO i synet på et nytt pensjonssystem.

«Godtar ikke svekket pensjon!» konkluderer Fagforbundet i sin uttalelse. De retter kritikk mot flere av de konkrete forslagene. Fagforbundets viktigste kampsak er å beholde de gode tjenestepensjonene for de ansatte i kommunene. Ordningen garanterer dem en pensjon som tilsvarer 66 prosent av lønna når de går av. - Kommunalt ansattes tjenestepensjon er penger våre medlemmer har betalt inn, som oppspart lønn. Vi kan ikke akseptere at disse rettighetene røres, sier leder Jan Davidsen i Fagforbundet. - Sverre Myrli som representerer Ap i kommisjonen har gått langt i å si at denne ordningen ikke kan beholdes. Hva er din utfordring til Ap her? - Jeg forutsetter at Ap og andre respekterer at denne ordningen er avtalefestet. Den står heller ikke i veien for å innføre andre deler av kommisjonens forslag, sier Davidsen, som ikke vil gå

inn i mer direkte polemikk med Ap.

### **«VELGE» PENSJON**

Fagforbundet reagerer også sterkt på at AFP-ordningen fjernes, og at arbeidstakere som går av med pensjon ved 62 år skal straffes. Også dette forslaget står Ap bak, tyder lekkasjer fra kommisjonen på. Det diskuteres trolig hvor mye man skal tape.

- Høyresiden snakker om dem som «velger» å gå av med pensjon tidlig. Det blir helt feil. Vi organiserer mange med tunge yrker, som slites ut fysisk og psykisk. Det gjelder for eksempel hjelpepleiere. Vi kan ikke godta at disse gruppene skal tape tusenvis av kroner, sier Davidsen. Han utfordrer i stedet kommisjonen og politikere til å diskutere hvordan utstøtingen fra arbeidslivet kan bremses, slik at flere kan delta i yrkeslivet. I dag står nær en halv million personer i yrkesaktiv alder utenfor arbeidslivet, på grunn av sykdom, uførhet og lignende grunner.

Kilde: [www.dagsavisen.no](http://www.dagsavisen.no)



## Fantasipriser fra flyselskapene

Publisert: 14.12.03

**Gratis med Sterling til Nice, Alicante og Malaga. 200 kroner til Stockholm lokker Ryanair. Til Barcelona for 1.298 kroner. Men flyselskapenes knalltilbud**

**må du lete lenge etter.  
Forbrukerombudet  
gransker nå  
flyselskapenes  
markedsføring.**

Konkurransen om å fly nordmenn utenlands er knallhard. Gratisreiser og kampanjepriser ned i nullkronersklassener noe av det flyselskapene i disse dager lover passasjerene. En undersøkelse DinSide har gjort viser at må du belage deg på å betale mye mer. Ofte avviker de reelle tilbudene med opptil 2.000 kroner fra de annonserte budsjettprisene. Og du kan glemme å legge reisen til populære utfartsdager, lavprisplassene finnes stort sett på dager med lav trafikk.

**Fra gratis til rådyrt**

Sterling: Oslo, Malaga eller Nice mot betaling av flyavgift, lover Sterling. 12 søk i flydatabasene på forskjellige datoer ga ingen treff på tilbudene. Minste avvik mellom annonsert billett og reell pris landet på 647 kroner.

Norwegian: Det norske flyselskapet åpner stadig nye ruter og annonserer flyturer med priser fra 398 til Nice, Dubrovnik, Budapest, Pisa, Grenoble. Avvikene varierte fra 48 til 291 kroner.

Braathens: Etter 10 søk, to telefonsamtaler med Braathens callsenter og fire dagers forskyvning på reisedatoer, fant vi billettene til lavere pris enn den annonserte. Oslo – Spania til 1.028, et avvik på 168 kroner i passasjerens favør.

**- Ikke villedende**

Sterling opplyser at det er lagt ut vel 2.000 gratisbilletter i Norge og noen flere i Danmark,

beregnet utfra passasjertallene i de respektive landene. At det er vanskelig å finne gratisbillettene er Sterling kjent med.

- Disse billettene har vært en suksess for oss, men kanskje uheldig for forbrukerne, sier Stefan Vilner, salgs- og markedsjef i Sterling til DinSide.

Sterling mener ikke at kampanjen er villedende.

- Det er lagt ut billetter til denne prisen, så at det vi fører villedende kampanjer er ikke riktig. Men i forhold til folks forventninger om å fly gratis, blir det kanskje feil. Vi har skandinavias beste priser, og de som er fleksible og kan reise på riktige avganger får billige billetter, og det er dette vi ønsker å promotere med kampanjen, sier Vilner.

Hos Braathens erkjennes det også at det er vanskelig å finne frem til selskapets laveste priser.

- Hvor mange lavprisbilletter som legges ut, forandres hele tiden. I skoleferier er det så godt som umulig å finne de billigste reisene, sier Snorre Andresen i Braathens til DinSide.

- Men velger man å reise ut for eksempel på søndag, er det langt lettere å finne de billigste turene.

Braathens legger i disse dager om søkesystemene sine på Internett, og det vil snart være mulig å få opp lavprisalternativer både i forkant og i etterkant av ønsket avreisedato.

- Dette vil bety en forbedring for kundene våre, sier Andresen.

**Forbrukerombudet  
skeptisk**

Forbrukerombudet gransker nå flyselskapenes markedsføring.

- Flyselskapene er ikke pålagt å legge ut noe bestemt antall rabatterte flybilletter. Forbrukerombudet arbeider nå med å lage retningslinjer i forhold til selskapenes markedsføring; spørsmålet er hvordan det i markedsføringen skal opplyses at det kun finnes et bestemt antall billetter, sier Frøydis Gjems Onstad, førstekonsulent hos Forbrukerombudet.

Kilde: [www.dinside.no](http://www.dinside.no)



**Sykefraværet**

Publisert: 15.12.03

**Lederartikkel i Bergens  
Tidende:**

**Det er naivt å tro at vi får  
bukt med det stadig  
økende sykefraværet  
samtidig som vi insisterer  
på at staten skal bære alle  
kostnadene ved fraværet.**

**DET ER OPPMUNTRENDE**

å lese i Bergens Tidende om hvordan rengjøringsavdelingen ved Kvinneklinikken ved Haukeland universitetssykehus har jobbet for å få ned sykefraværet. Avdelingen har all grunn til å være stolt over resultatene, som er

kommet til gjennom et samarbeid mellom de ansatte og ledelsen ved avdelingen.

Historien forteller oss flere ting. Den forteller oss at det er mulig å gjøre noe for å få ned fraværet, og den forteller oss at arbeidet med reduksjonen i fraværet handler om mye mer enn nivået på sykelønnen. Rengjøringsavdelingen viser oss hvordan organisering og arbeidsmiljø påvirker fraværet. Lederen ved avdelingen har vært klar og tydelig på at dette er et prioritert område, og har engasjert seg i arbeidet. Dette kan andre ledere lære mye av. Men da må ledere innse at et høyt sykefravær er destruktivt for resultatene på enhver arbeidsplass. Det er ikke bare fordi deler av personellet stadig er borte. Det er også fordi et høyt fravær er en sterk indikasjon på at noe er galt med organisering og arbeidsmiljø, noe som i sin tur gjør at organisasjonen ikke yter sitt beste.

## **MEN GOD**

**ORGANISERING** og oppmerksomhet om et godt arbeidsmiljø kommer dessverre ikke alltid av seg selv. Bedrifter og ledere trenger også pisk, ikke bare gulrot, for å bruke mer energi på det. En slik pisk er trusselen om at bedriften må betale mer for et dårlig arbeidsmiljø, det vil si dekke en større andel av kostnadene ved fravær. I gårsdagens BT tok flere forskere til orde for å pusse støv av Sandman-utvalgets forslag for å få ned sykefraværet. Det er god idé. Utvalget foreslo blant annet at arbeidsgiver skal betale 20 prosent av lønnen fra 16. fraværsdag. Det vil motivere arbeidsgiver til å

gjøre en innsats for å få arbeidstaker tilbake i jobb, ta ansvar for den syke medarbeideren, og dermed bidra til å hindre langtidsfravær.

## **DE SAMME FORSKERNE**

slo også fast at den store økningen i sykefraværet ikke skyldes marginale grupper inntreden i arbeidslivet, men økningen i fravær hos det i utgangspunktet friske flertallet. Noe av det kan skyldes økt press, og krav om økt produktivitet i et effektiviseringsvrig arbeidsliv. Men den utfordringen er lik i de fleste vestlige land, og forklarer ikke hvorfor fraværsøkningen er ekstra stor i Norge. Det begynner å bli vanskelig å se bort fra at dette også har med holdninger å gjøre, holdninger som påvirkes av hva det koster den enkelte å være borte fra jobben. Enten må vi alle innse hva vi risikerer av tapte sosiale goder når vi misbruker dem, og snarest gjøre noe med holdningene våre. Ellers må vi belage oss på at alle, også de som rammes mest urettferdig, må betale mer for fraværet selv. Det håper vi å unngå. Men det ser stygt ut.

Kilde: [www.bt.no](http://www.bt.no)



## **Årsmøte 2003 - NFO Avd. Braathens**

Publisert: 15.12.03

**Tirsdag 9. desember ble årsmøtet avholdt på Teknisk divisjon Sola. Ca 50 medlemmer var møtt opp. Som vanlig var det litt tynt i rekkene fra utestasjonene våre. Men slik som det er blitt nå så er det jo ingen som får fri for å delta heller. Formann Per R. Ramslie startet med å ønske alle velkommen.**

Så ble møtet innledet med 1 minutt stillhet til minne om vår kollega Jan Erik Pedersen fra Gardermoen som brått forsvant blant oss i en alder av 45 år og to pensjonister som har forlatt oss Ole Olsen og Kåre Ulleberg.

Årsrapporten ble gjennomgått og Formannen informerte en del om aktuelle saker som har vært gjenstand for styrets arbeid gjennom året. Det ble fyldig informert om siste nytt der Braathens skal spare 500 nye millioner i tillegg til de 450 som er sagt tidligere. På teknisk side skal vi spare 100 millioner. Det vil bli nedsatt arbeidsgrupper innen teknisk på de forskjellige områdene. Vi får håpe at disse som skal styre/lede disse gruppene vet hva de gjør og at de starter med åpne sinn og har evne til å lytte til gode råd og ikke er forutinntatt og fast bestemt fra starten av hva de vil gjøre. Ellers så ble det stilt en del spørsmål fra salen om hva som skjer fremover med line driften vår. Men det er vel ingen som kan gi noe godt svar på det.

Mange lurer også på hva som skjer med oss, når vi ser hva SAS har gjort med våre kollegaer på utestasjonene. Uansett går vi tøffe tider i møte fremover siden det i dag er de såkalte lavprisselskapene som

legger lista for hva en billettpris skal koste.

Regnskapet ble gjennomgått med få kommentarer. I styret ble det få utskiftninger alle var på valg unntatt Formannen som har 1 år igjen av sin 2 års periode. Det ble 2 utskiftninger ny sekretær og et nytt styremedlem. Styret vil i år 2004 bestå av.

Formann Per R. Ramslie  
Nestformann Jim R.  
Halvorsen  
Kasserer Kyrre Trang  
Sekretær Aril Strand (Ny)  
Styremedl. Rune Fylkesnes  
----"---- Magne Alsvik  
----"---- Tor E. Pettersen  
(Ny)  
----"---- Dag Hetland  
Styrem. OSL Bård Arnesen  
---"--- TRD Knut Sæternes  
---"--- BGO Rod Howlett  
---"--- TOS Ednar J. Olsen  
Varamann Pieter Doyer  
Varam. OSL Per Ferskaug  
---"--- TRD Jan E. Stenhaug  
---"--- BGO Håkon Wiken  
---"--- TOS Viggo Iversen

På nyåret så vil konstituerende styremøte bli avholdt og da blir alle jobber, diverse verv og komiteer fordelt på det nye styret.

Jim Halvorsen



## Widerøe er til salgs

Publisert: 15-12.03

Widerøe ønsker å selge

**både flykropper og interiør til reklameformål. Det skal bringe millionbeløp på sparegrisen.**

**Vi har et mål om å selge reklame for mellom tre og fem millioner kroner per år, og har inngått samarbeid med et eksternt byrå for å finne interesserte annonsører, sier informasjonssjef Siw Sandvik i Widerøe.**

For inneværende år er salgsmålet en million. Det er på plass. Beløpet er relativt beskjedent i starten. Men målet er å bruke deler av vår flyflåte som reklameplass. Da tenker vi bredt, både på reklame på flykroppene, inne i kabinen, som innstikk i lommene og også på posene til bruk ved flysyke, sier hun.

### Eget stunt.

Widerøes planer har ingenting å gjøre med det en møbelgigant prøvde seg på nylig for å slippe å åpne varehus i landsdelen.

– Nei, det var et eget stunt fra firmaets side.

– Når ser vi det første reklameflyet på en Widerøe-rute?

– Så langt er det ikke solgt reklame på flykroppene, sier Sandvik.

Det er i forbindelse med lanseringen av "Nye Widerøe" med mer moderne utseende på flyene at selskapet har bestemt seg for å åpne for reklame.

### Splittes.

Mens dette skjer, er SAS Gruppen i kraftig omstrukturering. De fem selskapene i familien skal splittes opp i 11 for å rendyrke forretningsområder og klargjøre ansvar.

For SAS selv betyr dette at

det blir "egne" selskaper i Norge, Sverige og Danmark, ett for det europeiske markedet og ett for den interkontinentale trafikken.

For Braathens er rollen nå definert som et lavprisselskap, særlig for det utenlandske ferie- og fritidsmarkedet i Sør-Europa.

– Hva med Widerøe?

– Vi har fått beskjed om å fortsette som før, sier Sandvik.

– Vi skal ha trafikken på kortbanenettet som et fundament og vi skal videreutvikle og vokse på de kommersielle rutene.

### Merkes.

– Får dere selv bestemme hvor dere skal fly på utenlandske ruter?

– Det er gjenstand for en diskusjon i gruppen. Det ligger som et utgangspunkt at det selskapet som driver mest kostnadseffektivt, får fly.

– Braathens har nettopp fått beskjed av eieren SAS å kutte ytterligere 500 millioner kroner, til sammen en milliard. Hvilket nytt kutt må Widerøe forholde seg til?

– Vi er i kontinuerlig omstilling. Vi skal kutte kostnader for 200 millioner kroner, slik vi er i gang med, og har ikke fått beskjed om å hente inn enda mer. Men jeg kan forsikre at de 200 millionene kjennes godt, i hele organisasjonen, sier Siw Sandvik.

Kilde: [www.an.no](http://www.an.no)



## Pensjonen splitter LO

Publisert: 16.12.03

**Fellesforbundet misliker inntrykket av at LO har konkludert og er negativ til endringer i pensjonsordningene. LO-gruppene i privat sektor liker mye av det som har lekket fra pensjonskommissjonen. I dag tar pensjonskommissjonen opp igjen diskusjonen om private tjenestepensjoner. Det kan gjøre splittelsen i LO dypere og gjøre det lettere for Arbeiderpartiet å velge side.**

### **Forsøker igjen.**

I dag skulle pensjonskommissjonens leder Sigbjørn Johnsen avgitt innstillingen sin. I stedet setter kommissjonen seg ned igjen og tar opp et gammelt forslag om at tjenestepensjon skal bli obligatorisk i det private næringslivet. I dag er mellom 800 000 og 900 000 ansatte i private bedrifter uten annen pensjon enn Folketrygden.

LO-forbundene som representerer disse gruppene, reagerer når Fagforbundet, som taler for kommunalt ansatte, og talsmenn for statlig ansatte uttaler seg som om LO allerede har avvist forslagene som kommer fra pensjonskommissjonen.

- LO-sekretariatet har ikke

uttalt seg om pensjonskommissjonen. Vi på vår side er positive til mye av det som har lekket ut, sier Norvald Mo.

Han er rådgiver for Fellesforbundets leder, Kjell Bjørndalen, og har vært statssekretær for tre statsministere fra Arbeiderpartiet. Mo beklager at vedtaket fra Fagforbundets landsstyre og uttalelser fra LOs sjef-økonom Stein Reegård oppfattes som om hele LO har konkludert.

De kommunalt ansatte har tariffavtaler som gir dem pensjon utover Folketrygden, mens de statsansatte har lovfestet at pensjonen skal være to tredjedeler av lønnen. De frykter forslag fra kommissjonen som vil svekke disse gode ordningene.

Fellesforbundet, som er dominerende i LO når det gjelder privat sektor, har ved flere anledninger uttalt seg positivt til kommissjonen. At Sigbjørn Johnsen i dag innleder en omkamp om private tjenestepensjoner, ser forbundet veldig positivt på.

- Vi ser klart at de offentlige pensjonene, altså Folketrygden, ikke lenger kan garantere medlemmene våre like god pensjon i fremtiden. Derfor ønsker vi pensjonsordninger i bedriftene, sier han.

Dersom kommissjonen konkluderer med at næringslivet skal forpliktes til å opprette pensjonsordninger vil splittelsen i LO bli enda klarere. Fellesforbundet reiste krav om tjenestepensjon i lønnsoppgjøret for to år siden og har varslet at det kommer opp igjen til våren.

Samtidig har ledelsen truet med å gå lovveien om de ikke lykkes gjennom forhandlinger.

Derfor vil et forslag om obligatoriske ordninger fra en samlet pensjonskommissjon være svært velkomment i industrien og, ikke minst, servicesektoren.

- Jeg tror dette løses uansett hva vi kommer frem til. Dette er først og fremst et spørsmål om rettferdighet, sier Sigbjørn Johnsen selv.

På toget til Oslo i går ettermiddag ville han ikke foregripe dagens møte. Men han mener at enighet om obligatorisk tjenestepensjon vil gjøre det lettere å få bred politisk støtte for innstillingen. Arbeiderpartiet vil høyst sannsynlig lytte til LO, og et LO som går samlet mot innstillingen kan torpedere bred enighet om pensjonsreformen.

- Selv vil jeg kanskje ikke si det så sterkt, men det er viktig med en helhetlig reform og dette er et spørsmål om rettferdighet, sier han.

Kilde: [www.aftenposten.no](http://www.aftenposten.no)



## Slik blir jobben trivelig

Publisert: 16.12.03

**Nå har forskerne funnet ut hvordan vi skal trives på jobben. Aller viktigst er**

## det at vi tør å si det vi mener.

- Vi har en veldig god stemning på jobben. Sjefen distanserer seg ikke fra de andre ansatte og er en av oss, sier designer Arve Ålgårdstad i Just Cruzin' Production.

## ÅPENT MILJØ

Den lille bedriften i Akersbakken i Oslo har akkurat det som forskerne mener det blir trivsel av. Den svenske organisasjonen Prevent har nemlig kartlagt hva som skal til for at vi trives på jobben. De har intervjuet 700 yrkesaktive personer for å finne det de såkalte friskfaktorene. Aller viktigst er det å ha et åpent arbeidsmiljø der ingen er redd for å si meningen sin, går det fram i en artikkel i siste nummer av fagbladet Arbeidervern.

Forsker Bjørg Aase Sørensen ved Arbeidsmiljøinstituttet støtter undersøkelsen, men tror mange arbeidstakere frykter at de kan miste jobben dersom de mener for mye. - Det har stor verdi for folk at de er meningsberettiget. I omstillingstider opplever man ofte at det blir taust på arbeidsplassen når usikkerheten sprer seg. Arbeidstagerne mangler tillit til at det man sier blir tatt opp i beste mening, sier Sørensen.

## OPTIMISME

Videre på lista er framtidsoptimisme og muligheter til å påvirke arbeidssituasjonen sentralt. Sørensen framhever på sin side at det er ulik oppfatning om hva som skal til for man skal trives på arbeidsplassen.

- Disse faktorene kan lett rangeres annerledes fra

gruppe til gruppe. For lavtlønte kan materiell trygghet være viktigere enn å si meningen sin. Det er snakk om et behovshierarki, påpeker arbeidsmiljøforskeren. Dette går da også fram av resultatene i den svenske undersøkelsen.

## KJØNNSFORSKJELL

Undersøkelsen viser nemlig at menn og kvinner har ulik oppfatning av hva som skal til for å trives på jobben. Kvinner ønsker ikke bare et åpenhertig arbeidsmiljø, men de er også opptatt av at ting er i orden på hjemmebane. Barnehageplass og en god skole for barna er viktig for at de trives på jobben. Menn på sin side setter stor pris på fleksibel arbeidstid. De krever også variasjon i arbeidsoppgavene for å trives.

Samtidig er det også forskjell på gamle og unge. Resultatene av undersøkelsen viser at jo eldre du blir, jo mer opptatt er du av at arbeidet oppleves som viktig. De eldre arbeidstagerne ønsker å produsere noe nyttig. - Problemet er at det ikke alltid er like lett å følge opp slike friskfaktorer. Det er ikke nok å vite, vi må også ville, mener arbeidsmiljøforsker Sørensen.

## BAKER PEPPERKAKEHUS

Hos den lille markedsføringsbedriften Just Cruzin' i Akersbakken med ti ansatte går veien til et bedre arbeidsmiljø i tillegg gjennom hockeyspill og pepperkakehus. I en hektisk arbeidshverdag er det nemlig viktig å sette av litt tid til moro og hygge.

- Innimellom lager vi middag sammen. I forrige uke

bygget vi pepperkakehus, sier prosjektleder Morten Kreutz-Hansen. Sammen med Arve Ålgårdstad støtter han den svenske undersøkelsen på at framtidsoptimisme er viktig for arbeidsmiljøet. Omsetningen i selskapet har gått opp år for år siden etableringen i 1998. Nå er de høyt oppe på Dagens Næringslivs rangering over såkalte gaseller, det vil si fremadstormende bedrifter. - Vi føler at det går bedre og bedre. Dette gir deg lyst til å gå på jobben, sier Ålgårdstad.

Kilde: [www.dagsavisen.no](http://www.dagsavisen.no)



## Får beholde jobben

Publisert: 16.12.03

**SAS trekker tilbake oppsigelsene for de flyteknikerne som jobber på Umeå flyplass. Det var i midten av oktober at samtlige SAS-flyteknikere på Umeå flyplass ble sagt opp. Men nå har de fått nytt beskjed om at oppsigelsene dras tilbake.**

Kilde: [www.hangar.no](http://www.hangar.no)



## Avgang hver dag

Publisert: 17.12.03

**Norwegian-sjef Bjørn Kjos fikk hjelp av Geir Ove Bakken til å klippe snora tidligere i år. 1. april blir det mer å feire.**

Da blir det daglige avganger til Oslo med selskapet.

Fra april vil Norwegian fly Oslo-Alta/retur hver dag unntatt lørdager. Samtidig øker de frekvensene på alle sine innenlandsruter, og oppretter ny direkterute til Kirkenes fire ganger i uka. Dermed spisses konkurransen betraktelig.

– Nå skal et bli enda lettere å fly med Norwegian, forsikrer direktør for forretningsutvikling i selskapet, Stig Willassen overfor Altaposten.

### Kraftig økning

– Våre kunder har etterspurt hyppigere avganger på noen av innenlandsrutene, og det er disse ønskene vi nå etterkommer. Nå øker vi antall avganger på våre eksisterende ruter, samtidig som vi oppretter endel nye, både innenlands og til utenlandske destinasjoner, sier Willumsen.

Norwegian etablerte seg på det norske markedet i september i fjor med fire innenriksruter. I løpet av det siste året har de utvidet til 12 innenriksruter og fem utenriksruter. Nå kommer ytterligere seks nye ruter til Europa og to i Norge.

– For å handle alle disse rutene leier vi inn tre nye fly av typen Boeing 737 med 148 seter fra mars neste år, sier Willassen.

### Fornøyd med Alta

Norwegian er svært fornøyd med en mottakelsen de har fått av det reisende publikum. Dette gjelder også ruta Oslo-Alta som har hatt tre ukentlige avganger.

– Denne ruta har hatt bra belegg og vi ser at det er et behov for å utvide den.

Derfor vil vi fra april fly ruta alle dager unntatt lørdag, sier Willassen.

Samtidig oppretter de en ny rute Oslo-Kirkenes som flys fire ganger i uka, og Tromsø-Svalbard tre ganger i uka.

– Vi mener det er grunnlag for dette. Samtidig utvider vi også våre tilbud på flyvningene til Bodø, Evenes, Stavanger og Ålesund, sier Willassen.

### Fester grepet

Med dette fester Norwegian grepet ytterligere som lavprisalternativet i norsk luftfart. Med sine nye ruter og den økte kapasiteten på eksisterende ruter gir selskapet stadig flere nordmenn anledning å fly billig.

– Vi har forsøkt å finne destinasjoner som trenger konkurranse, ruter der vi kan presse prisene ned. Det er for dyrt å fly, og dette gjør vi noe med, sier Willassen.

I tråd med selskapets konsept selges alle reisene som enveisbilletter, uten binding på at man må kjøpe returreise, eller være borte et visst antall dager eller netter.

### Også utenlands

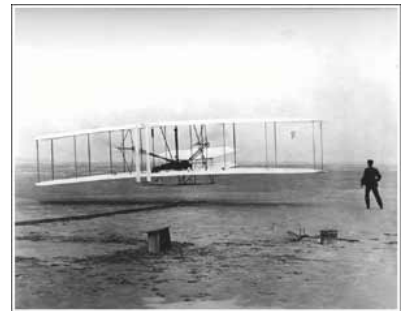
Norwegian ønsker også å gi nordmenn en opplevelse og har derfor tro på at flere av de nye utenlandsrutene blir attraktive.

– Dette fordi de er billige og for at de kan by på

spennende opplevelser, mener Willassen.

På lørdager skal Norwegian fly fra Oslo til Sardinia, fra Stavanger til Nice, og fra Bergen til Murcia (Spania). I tillegg etableres det en rute fra Oslo til Praha, samtidig som tilbudet til London forsterkes.

Kilde: [www.altaposten.no](http://www.altaposten.no)



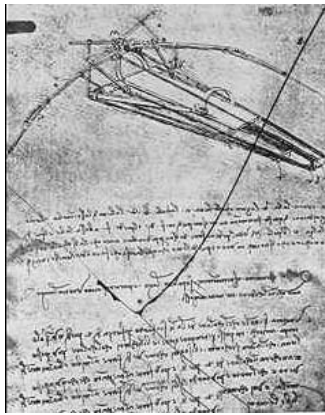
## 100 år siden første motoriserte flygning.

Publisert: 17.12.03

I dag 17. desember 2003, kl. 16:35, er det nøyaktig 100 år siden Orville Wright fløy den 12 sekunder lange turen som var den første i verdenshistorien hvor en maskin med en mann ombord tok av ved hjelp av egen motor, fløy forover uten å miste fart og til slutt landet på et punkt som lå like høyt som startpunktet. Vi bringer her det historiske perspektivet redaktøren skrev i sin tid til i boken "Aerodynamikk".

På Kitty Hawk i North Carolina, USA, ble det

skrevet flyhistorie da Orville Wright på torsdag kl. 10:35 17 desember 1903 for første gang fløy et fly som var tyngre enn luft. Orville Wright sa etter flyturen som varte 12 sekunder at «det var den første i verdenshistorien hvor en maskin med en mann ombord tok av ved hjelp av egen motor, fløy forover uten å miste fart og til slutt landet på et punkt som lå like høyt som startpunktet». Flyet - Wright Flyer I - hadde en motor på 12 Hk som var plassert litt til høyre oppå den nederste vingen. Til venstre for motoren lå Orville Wright, bak han var det to propellere som ble drevet rundt av kjeder. Flyet tok av på 18 meter lange skinner som lå på bakken. Wilbur Wright sprang ved siden av flyet under avgangen for å støtte vingen. I det flyet tok av ble det tatt et bilde som i ettertid viser det flyhistoriske øyeblikket. Bildet ble tatt av John Daniels fra Kill Devil Life Saving Station. Flyet fløy ca. 35 meter, og de fortsatte med tre turer til den dagen, hvor den lengste varte 59 sekunder og distansen var 260 meter. Både Orville og Wilbur fløy denne dagen. Men selv om mange tror det var Wright-brødrene som oppfant flyet, så finner man spor av flyving helt tilbake til de greske mytologi. Greske Deadalus og sønnen Ikaros var fanget på øya Kreta. Deadalus laget vinger som ble festet med voks. Med disse vingene flyktet de fra øya, men Ikaros hørte ikke etter sin far og fløy for nært solen slik at voksen smeltet og Ikaros styrtet i havet.



Alle tidlige forsøk på å fly ble gjort med tanke på å etterligne fugler. Det ble laget mange interessante utgaver som ble i hovedsak ble drevet ved hjelp av armer eller føtter. Disse innretningene ble kalt ornithopters. Mange forsøk resulterte i til dels katastrofale ulykker. Mellom 1486 og 1490 laget Leonardo da Vinci 500 tegninger og skrev over 35000 ord om flyving. Det er uvisst om han noen gang prøvde ut disse. Uansett, flyving har - og vil alltid være - dømt til å mislykkes ved hjelp av en persons krefter.



Første gang mennesk et fløy var når Pilatre de Rozier og Markgrev e d'Arlande s svevde opp i en ballong kl. 13:54 21 november 1783 som var laget av de franske brødrene Montgolfier, Joseph og Etienne. Etter å ha eksperimentert med forskjellige utførelser og med alt fra ender til lam ombord, var det til slutt klart for den første tur med mennesker ombord. Det var en stor menneskemengde som møtte fram i Paris for å bivåne den 8 km lange flukten. Ballongen fikk sin oppdrift fra en flamme som varmet opp luften i ballongen.

16 år etter denne ballongferden - i 1799 - kom engelskmannen George Cayley frem med det første konseptet for fly med faste vinger. Men dette ble ikke flydd, men det var mange teorier og fakta som han fremsatte da og frem til 1810 som var banebrytende. Han oppfant også en måte for å teste profiler ved å snurre profilet rundt. En gang i 1853 bygget og fløy han verdens første bemannede glidefly. Han var da 80 år! Året før hadde han publisert en artikkel i Mechanics Magazine som het «Sir George Cayley's Governable Parachutes». Denne artikkelen ga en fullstendig oversikt over den bemannede glideren, med samme konfigurasjon som dagens fly. Derfor regnes Sir Gorge Cayley som flyets far.

Etter 1853 og frem til brødrene Wright's historiske flyving, var det mange forsøk på å fly. Det ble brukt alt fra dampmotorer til urverk for å drive propellene rundt (eller Airscrew, som det ble het da).

Det er en person til som fortjener omtale. Det er tyskeren Otto Lilienthal som var den første som konstruerte og fløy en kontrollert glider. I 1889 publiserte Lilienthal en bok som het «Der Vogelflug als Grundlage der Fliegekunst» (Fuglers flyving som en basis for luftfart). Han forsket på, og fremskaffet mange aerodynamiske teorier, som blant annet ble brukt av Wright-brødrene. Lilienthal utførte over 2500 glideflyvinger for å samle inn verdifulle data om aerodynamikk og kontroll av flyet. Lilienthal gjorde også en del forsøk med motor på flyet, men uten suksess. Mange mener at han ville ha klart det før Wright-brødrene, men han omkom i

et gliderkrasj i 1896.



1903 - samme året som Wright-brødrene fløy for første gang, var det en annen amerikaner som nær lyktes i sitt forsøk. Samuel Pierpont Langley gjorde mange eksperiment som kulminerte i et forsøk 7 oktober. Han prøvde ved hjelp av en katapult fra en husbåt å få flyet sitt i luften. Med assistenten Charles Manley ved kontrollene, og med et stort pressekorps tilstede gjorde de et forsøk som endte i vannet rett etter avgang. Langley trodde dette skyldtes katapulten, og etter å ha modifisert denne gjorde han et nytt forsøk 8 desember. Dette forsøket endte på samme måte som forrige forsøk, men denne gangen gikk nesene på flyet opp, etter at halekonstruksjonen kollapset. Disse krasjene førte til at Langley ga opp forsøkene med å konstruere et motorisert fly.

Avisene og myndighetene anså at utviklingen ikke var kommet langt nok, og at det ville ta mange år før mennesket kunne fly. Derfor var det ingen som tok notis av at Wright-brødrene gjennomførte historiens første motoriserte og kontrollerte flyging. Etter mange nye forbedringer og nye fly, ble det ikke gjennomslag for Wright-brødrene før 1908 da Wilbur fløy i Frankrike og skapte ny giv i den europeiske luftfarten, mens Orville fløy for den amerikanske hæren som kjøpte flyet i 1909.

Arlid Nyheim



## Venter svarte tall neste år

Publisert: 18.12.03

**SAS regner med at markedet for flytrafikk vil vokse med fire – fem prosent neste år. Til tross for lavere enhetsinntekter skal det totalt sett så vidt gi svarte tall i 2004.**

Det uttalte SAS-sjef Jørgen Lindegaard på et presse møte onsdag, ifølge det svenske nettstedet di.se. - Neste år ventet vi oss et marked som totalt sett vokser igjen. Vi ser en oppgang med fire – fem prosent og at vi blir en del av det, sier Lindegaard.

SAS-sjefen ventet fortsatt at enhetsinntekten – yelden – vil fortsette ned i 2004.

- Vi planlegger for en fortsatt nedgang i yelden neste år. Det motvirker oppgangen i volum, hvilket totalt gir omtrent en nulltilvekst målt i kroner, sier Lindegaard ifølge di.se.

SAS-gruppen ventet et underskudd på 1,6 milliarder kroner i 2003, ifølge det danske nettstedet Standby.dk. Lindegaard beskriver 2003 som SAS-historiens verste år, ifølge Takeoff.nu. SAS-sjefen ventet et overskudd på fem milliarder svenske kroner i 2005/2006.

"Alt annet enn et overskudd neste år vil være en skuffelse, og hvis det ikke kommer vil tiltroen til SAS-ledelsen og i særdeleshet til Lindegaard begynne å smuldre", skriver Standby.dk.

Kilde: [www.dn.no](http://www.dn.no)



## Tar av fra børsen

Publisert: 18.12.03

**Lavprisselskapet Norwegian tar av med kursen oppover på selskapets første dag på Oslo Børs. Flyselskapet er overveldet over interessen aksjemarkedet har vist gjennom en emisjon som ble overtegnet syv ganger.**

Norwegian har gjennom en vellykket emisjon hentet inn 250 millioner kroner. Aksjen ble gjennom emisjonen fastsatt til 32 kroner, men allerede i de første minuttene etter at handelen på Oslo Børs startet torsdag begynte kursen å stige. Etter vel 20 minutter ble Norwegian-aksjen omsatt for 34,10 kroner, mens den på det høyeste har vært oppe i 34,70 kroner.

Etter emisjonen er Norwegian verdsett til 579 millioner kroner.

Stor interesse Selskapet ønsket i emisjonen å hente

inn mellom 200 og 250 millioner kroner og indikerte et prisintervall fra 27 til 33 kroner per aksje. På den fastsatte emisjonskursen ble det tegnet cirka 55 millioner aksjer, tilsvarende 1,75 milliarder kroner fordelt på rundt 800 tegnere. Dette tilsier en overtegning av emisjonen på syv ganger, skriver Norwegian i en børsmelding.

Bjørn Kjos - Den interessen vi er møtt med fra både institusjonelle og private investorer i Norge og internasjonalt er meget inspirerende, og gir uttrykk for en stor tillit til selskapet. Vi ser frem til å ta fatt på arbeidet med å utvikle Norwegian videre, og skape ytterligere verdier for både nye og gamle aksjonærer, sier administrerende direktør Bjørn Kjos i Norwegian i en børsmelding.

Utenlandske investorer "Styret i Norwegian er meget godt fornøyd med den interessen investormarkedet har vist Norwegian i forbindelse med emisjons- og børsnoteringsprosessen. Det var høy interesse både fra norske og utenlandske investorer," heter det i meldingen.

Norwegian Air Shuttle har etter emisjonen 17 prosent utenlandske investorer.

Det er utstedt totalt 7.812.500 nye aksjer i emisjonen. 7.012.500 aksjer er blitt tildelt i den institusjonelle plasseringen og 800.000 aksjer er blitt tildelt i det offentlige tilbudet. Etter emisjonen har selskapet totalt utestående 18.085.230 aksjer.

Kilde: [www.dn.no](http://www.dn.no)



## SAS må endre bedriftskundeavtaler

Publisert: 19.12.03

**Konkurransetilsynet: Det norske Konkurransetilsynet forbyr fra 1. januar 2004 visse vilkår i storkundeavtalene som flyselskapene i SAS - gruppen inngår med sine bedriftskunder. Tilsynet forbyr rabattsatser som blir høyere jo mer bedriftene kjøper i en periode og bestemmelser om at SAS-gruppen skal foretrekkes fremfor andre flyselskaper. Forbudet gjelder selskapene Scandinavian Airlines, Braathens og Widerøes Flyveselskap.**

De tre flyselskapene i SAS-gruppen er dominerende i norsk luftfart, og bedriftskundene utgjør en stor og viktig del av kundemassen.

- Vilåårene i dagens bedriftskundeavtaler bidrar til å låse kundene til SAS-gruppen og gir SAS-gruppen mulighet til å utnytte markedsmakt. Dette er bakgrunnen for at SAS nå må endre bedriftskundeavtalene, sier avdelingsdirektør Lasse Fridstrøm.

**Forbud mot innlåsende avtalebestemmelser** Widerøes omfattes av forbudet Et forbud mot rabatter som øker med kjøp av flyreiser vil redusere de

innlåsende virkningene av bedriftskundeavtalene og gjør det dermed lettere for andre aktører å etablere seg i luftfartsmarkedene. Forbudet omfatter både selskapenes eget salg til bedriftskunder og salg gjennom andre distribusjonskanaler.

Konkurransetilsynet forbyr også avtaleklausuler om at SAS-gruppen skal foretrekkes fremfor andre flyselskaper. Dette forbudet gjelder både innenriks og på ruter til og fra Norge. Når SAS-gruppen skal reforhandle eller inngå nye avtaler, må det i tillegg inntas en bestemmelse i avtalene om at kundene står fritt til å velge andre flyselskaper.

### SAS-gruppen er dominerende

Braathens Selv etter at Norwegian har etablert seg på flere norske innenriksruter og fem utenriksruter, innehar SAS-gruppen en dominerende stilling i norsk luftfart. På de fire rutene der Norwegian opprinnelig etablerte seg, har SAS-gruppen en markedsandel på over to tredjedeler. Det er videre ingen annen aktør som kan tilby et like stort nettverk av norske innenriksruter og ruter til/fra Norge.

### Binder kundene

Og Scandinavian Airlines Visse typer rabatter i bedriftskundeavtalene medfører at prosentatsen for rabatt blir høyere jo mer bedriften kjøper i en periode. Slike rabattsystemer gjør at bedriftene tar flyselskapenes øvrige reisemål med i vurderingen ved valg av selskap. Et flyselskap som er dominerende på en rute, kan bruke rabattsystemet til å sikre seg dominans også på andre ruter.

Samtidig fører rabattsystemet også til at prisen for en flyreise ikke blir endelig bestemt før den avtalte opptjeningsperioden har utløpt. Det er dermed umulig å sammenlikne priser på innkjøpstidspunktet for å se om andre flyselskap har mer konkurransedyktige tilbud.

Rabattavtaler som inneholder klausuler som hindrer kundene i å benytte seg av konkurransedyktige selskap binder opp kundene til SAS-gruppen. Slike klausuler benyttet av en dominerende aktør som SAS-gruppen er egnet til å heve terskelen for å velge et annet selskap og kan således fungere innlåsende.

Bedriftskundene utgjør en stor og viktig del av kundemassen. Som følge av de nevnte rabatter og avtalebestemmelser blir bedriftskundemarkedet i stor grad avstengt for andre aktører. Det blir mindre attraktivt for nye konkurrenter å etablere seg og for konkurrerende flyselskap å holde oppe eller utvide sitt tilbud.

Kilde: [www.boarding.no](http://www.boarding.no)



## SAS legger ned New York-ruten

Publisert: 19.12.03

**Scandinavian Airlines har besluttet å legge ned sin daglige rute Oslo-New York fra sommerprogrammets begynnelse 28. mars neste år.**

Årsaken er for dårlig lønnsomhet i ruten. Den har gått med vel ti millioner kroner i underskudd hver måned siden ruten ble gjeninnført 30. mars i år. Til da hadde den ligget nede over lengre tid - også på grunn av lav seteutnyttelse og dermed manglende lønnsomhet.

- Andelen forretningsreisende er nå kommet ned i 9 prosent av belegget, og det nytter ikke å holde oppe en rute på det grunnlaget, sier pressetalskvinne Siv Meisingseth i Scandinavian Airlines Norge til NTB.

Fra sommerprogrammets begynnelse vil Scandinavian Airlines ha to daglige avganger til New York fra København og en daglig New York-rute fra Stockholm.

Kilde: [www.vg.no](http://www.vg.no)



## Fly stanset av arbeidskamp i SAS

Publisert: 21.12.03

**Frustrerte teknikere hos SAS sørget torsdag for at Braathens-passasjerene ble 4,5 time forsinket ut fra Bodø.**

Braathens og SAS er i dag en del av det samme konsernet. Men samarbeidet knirker for tiden. Til tross for at SAS har teknikere i Bodø, måtte Braathens fly opp sin egen mann fra Oslo for å løse problemet torsdag.

### Feil på måler.

Det var da BU 074 skulle ta av at problemene startet. Det var feil på en av bensinmålerne i flyet. – Vi ringte til Scandinavian Technical Services (STS) i Bodø og de hadde en tilgjengelig tekniker, forteller informasjonsdirektør Knut Løvstuhauget i Braathens til Avisa Nordland.

Men denne teknikeren hadde ikke autorisasjon for å gjøre akkurat denne jobben på denne typen fly. Det var imidlertid ikke noe problem:

– I slik tilfeller kan vi orden éngangsautorisasjon, sier Løvstuhauget.

Men da Braathens skulle overbringe denne klareringen til teknikeren i STS, var vedkommende som sunket i jorden.

– Det var rett og slett ikke

mulig å spore opp teknikeren som i utgangspunktet hadde sagt ja til å gjøre jobben, sier Løvstuhaug.

Dermed måtte Braathens fly opp en egen tekniker fra Oslo. Dette førte i sin tur til at Braathensflyet ble 4,5 timer forsinket ut fra Bodø – til meget stor irritasjon blant passasjerene. Nå vil Braathens ta opp saken med SAS og STS.

– Slik kan vi ikke ha det, sier Løvstuhaug, som ikke ser bort fra at torsdagens hendelse kan knyttes til det faktum at SAS vil fjerne teknikerstillingene i Bodø.

#### **En viss misnøye.**

Sjefen for STS på Gardermoen, Syver Leivestad, har hørt om episoden, men sier han ikke kjenner saken godt nok til at han vil kommentere den.

– Er det stor misnøye blant teknikerne hos dere for tiden?

– Nedbemanning er aldri uproblematisk. Men situasjonen tatt i betraktning så synes vil staben gjøre en imponerende innsats.

– Har misnøyen gikk seg utslag i konkrete aksjoner?

– Vi har hatt noen forsinkelse som nok kan spores tilbake til at folk ikke føler at er i stand til å yte 110 prosent.

– Hvordan blir service for de reisende når teknikerne forsvinner helt fra Bodø?

– Da blir vår situasjon identisk med Braathens og Norwegian. Det er svært få tilfeller hvor man trenger denne typen teknisk assistanse og vi regner ikke med at dette vil medføre store problemer.

– Men det kan bli forsinkelser hvis man må hente en tekniker fra et annet sted i landet?

– Ja, det kan det. Men vår statistikk viser at dette dreier seg om et forsvinnende lite antall hendelser i løpet av et

år, sier Syver Leivestad i Scandinavian Technical Services.

Kilde: [Avisa Nordland](#)



## **Tvunget til å bytte fly**

Publisert: 22.12.03

### **Prinsesse Madeleine og prins Carl Philip måtte forlate flyet da SAS-maskinen de satt i fikk tekniske problemer.**

De svenske kongebarna var fredag morgen på vei til Kiruna for å delta i dronning Silvias 60-årsfeiring, skriver Aftenbladet.

Like før avreise fikk alle passasjerene i flyet beskjed om at flyet måtte tømmes på grunn av tekniske problemer.

- I en rutinekontroll oppdaget piloten at bremsebeleggene var slitt, sier Ulrika Fager ved SAS informasjonsavdeling.

De 158 passasjerene fikk reise med et annet fly etter en times venting.

Flyet landet i Kiruna like etter klokken 12.

Se også:

<http://www.aftenbladet.se/vs/nyheter/story/0,2789,408102,00.html>

Kilde: [www.aftenposten.no](http://www.aftenposten.no)



## **Forsinkelser blir en del av hverdagen**

Publisert: 22.12.03

### **Flyteknikerne i SAS nekter å ta ansvaret for at Braathens ikke klarer å få sine egne fly opp i lufta.**

– I to år har vi prøvd å få til en avtale med Braathens, men de nekter å ha noe med oss å gjøre, sier seniortekniker Heine Richardsen og regionaltiltitsvalgt Sture Pedersen i Scandinavian Technical Systems til Avisa Nordland.

De to finner det totalt urimelig at Braathens da legger skylden på STS-ansatte når det er Braathens selv som har valgt å droppe teknikere i Bodø og heller ikke vil ha noen avtale med SAS.

Forsinket fly. Det var torsdag kveld at en Braathens-maskin ble 4,5 timer forsinket ut fra Bodø fordi selskape måtte hente en tekniker fra Oslo for å

rette opp en feil på en bensinmåler.

Informasjonsdirektør Knut Løvstuhagen i Braathens sa i den forbindelse at de var en smule irritert over at de ikke fikk hjelp fra SAS-teknikerne i Bodø.

– Dette er direkte provoserende, sier Heine Richardsen og Sture Pedersen.

– For det første har ikke vi noe med Braathens å gjøre. Vi er i samme konsern, men Braathens har altså gjort det tindrende klart at de ikke vil ha hjelp fra oss. De skal klare seg uten teknikere i Bodø. Da blir også konsekvensen at passasjerene må vente hvis det skjer noe, sier de to.

Når det gjelder teknikernes sekundæroppgaver, som blant annet avising, skal dette overtas av ufaglært arbeidskraft.

Richardsen og Pedersen avviser Braathens påstander om at SAS-teknikerne kunne fått en engangs autorisasjon fra Braathens for å reparere Boeing-flyet torsdag kveld.

Personlig sertifikat. – Hver tekniker har et personlig sertifikat som sier hvilke fly han kan arbeide på. Vakthavende tekniker torsdag kveld hadde ikke sertifikat for det flyet som hadde problemer. Hvis han da skulle finne på å signere ut en reparasjon, står han personlig ansvarlig for det som blir gjort. Slikt gjør vi bare ikke, sier Richardsen og Pedersen.

De avviser også at teknikeren bare forsvant torsdag kveld.

– Han fortalte Braathens i Oslo at han hadde vakt til klokken 22.00. Braathens sa at de skulle ringe tilbake, men da han ikke hørte noe mer før klokken 22.00, gikk han hjem.

Richardsen og Pedersen mener passasjerene i Bodø bare må regne med at det blir forsinkelser i tiden som kommer når SAS fjerner alt av teknikere fra flyplassen.

– Ut fra våre erfaringer vil dette skjer minimum én gang i uka, sier de to.

Flere forsinkelser. Og de mener det kan bli temmelig omfattende forsinkelser.

– Først må man sende opp en tekniker som skal vurdere feilen. Så må det muligens sende opp deler.

Richardsen og Pedersen slår fast at det som nå skjer er en direkte følge av flyselskapenes harde fokus på lavest mulig priser.

– Det er nødt til å gå ut over noe, sier de to.

Som også er bekymret over hva som skjer når det blir pilotene som må foreta den sjekken av flyet før avgang.

– Teknikere har sju års utdanning på dette. Pilotene har et par ukers kurs. Det blir litt som om du skulle dra på sykehuset og få diagnosen stilt av en hjelpepleier. Kanskje ikke det mest betryggende, sier Heine Richardsen og Sture Pedersen.

SAS fjerner teknikere fra Bodø.

Kilde: [www.an.no](http://www.an.no)



## Økonomi viktigere enn flysikkerheten

Publisert: 22.12.03

LO og Nopef frykter at økonomi blir høyere prioritert enn flysikkerhet innen Avinor.

Omorganiseringen innen Avinor går alt for raskt. Nedbemanningen og endringene av organisasjonen skjer uten en grundig og helhetlig vurdering, opplyser Ketil Karlsen som er leder for LOs helikopterutvalg, til Aftenbladet.

Landsorganisasjonen og Norsk Olje- og Petrokjemisk Fagforbund protesterte mot omleggingen innen Avinor under et møte med samferdselsminister Torild Skogsholm (V) denne uken. Under møtet ble det vist til det høye tempoet innen omorganiseringen av Avinor.

- Innen LO og Nopef er vi redd for at Avinor er for sterkt opptatt av økonomien innen endringsprosessen. Tempoet tyder på at sikkerheten innen norsk flyging ikke lenger ivaretas på god nok måte, sier Ketil Karlsen videre.

Han peker på at Avinor har ambisjoner om å gjennomføre en omlegging av de norske flykontrolltjenestene i løpet av et halvt år. Fra Norges Flygerforbund og andre luftfartsorganisasjoner blir det opplyst at tilsvarende omorganiseringer pågår over flere år i andre land, sier Karlsen.

- Avinor hevder at flysikkerheten blir opprettholdt under nedskjæringene som skal spare statlige aksjeselskapet for 400 millioner kroner og mer enn 700 ansatte. I LO og Nopef tror vi ikke på Avinors påstander om at reduksjonene gjennomføres forsvarlig og at sikkerheten opprettholdes på samme nivå som før, fortsetter Karlsen.

Samferdselsminister Skogsholm lovet å be Luftfartstilsynet foreta en helhetlig gjennomgang og vurdering av saken. Også LO vil be om oppfølgingsmøte med Luftfartstilsynet.

Ketil Karlsen, som også er helse, miljø og sikkerhetsansvarlig innen Nopef, frykter også for konsekvensene omlegging vil få kontrollsentralene. Styret i Avinor har bestemt at to av fire kontrollsentraler her i

landet skal legges ned.

Kontrollen for Nord-Norge i Bodø skal beholdes. Dermed er sentralene på Værnes, Sola og Røyken i faresonen.

Lederen for LO helikopterutvalg betegner nedleggingen av kontrollsentralene som en hastesak. Ikke minst frykter han for sikkerheten innen helikopterflygingene på norsk kontinentalsokkel dersom kontrollsentralen for Vest-Norge på Sola blir rammet av omstillingsprosessen i Avinor. Det er nemlig Sola som har ansvaret for trafikk- og sikkerhetsovervåkingen av helikopterflygingene på sokkelen i sør og vest.

Kilde: [www.aftenbladet.no](http://www.aftenbladet.no)



## **SGS Line operation on ground stop MD-80, MD-90 & B737**

Publisert: 22.12.03

**INFO gjengir her et brev**

**sent til det Skandinaviske Tilsynskontor (STK). Vi gjør for ordens skyld oppmerksom på at brevet ikke p.t. er besvart:**

**NFO er kjent med at det på grunn av ovennevnte pågår kurs i stor skala som gir SGS personell adgang til cockpit for å operere electrical power system, APU, flight controls med hyd. press (operation of flaps/slats), fuel transfere, pneumatic system og air condition system.**

NFO vil be STK om en dokumentasjon på grunnlaget for godkjenningen av nevnte kurs som gir SGS personell flytekniker rettigheter. Vi vil også be om en dokumentasjon på hvordan man har kvalitetssikret opplæringen i form av syllabus, praksis, simulatortrening av APU fire. Likeledes hvordan personellet er gitt radio operator rettigheter. Oppstart av APU skal klareres med ATC/Ground ,samt at ved en APU fire har man plikt til å melde fra til ATC / Ground.

NFO kan ikke se at JAR bestemmelsene gir åpning for en praksis som SAS nå innfører. Det må påpekes at selv en JAR 66 Cat A **ikke gir rettigheter** til å operere systemer fra cockpit.

NFO vil også be om en dokumentasjon på risikovurderingen/ kvalitetssikringen som SAS har gjort i forbindelse med å tillate ufaglært arbeidskraft å operere diverse systemer fra cockpit, herunder risikovurdering / konsekvenser om uønskede hendelser oppstår. Vi forventer at dette foreligger som en del av flere kriterier fra STK for å godkjenne

denne nye praksis.

NFO imøteser et snarlig svar.

Med vennlig hilsen,  
Norsk Flytekniker  
Organisasjon.

Terje Rading

Formann



## SAS utelukker ikke at Braathens overtar i Norge

Publisert: 23.12.03

**SAS vurderer om Braathens skal overta driften av SAS Airlines norske rutenett i løpet av neste år.**

Informasjonsdirektør Simen Revold i SAS-konsernet opplyser til Aftenbladet at SAS Gruppen for tiden studerer flere tiltak for å finne den mest kostnadseffektive produksjonen innen flyvirksomheten. Dette gjøres kontinuerlig for hele rutenettet.

- I Norge er situasjonen helt spesiell. Her har SAS-konsernet en hel rekke godt innarbeidede merkevarer som SAS Airlines, Braathens og Widerøes, fortsetter Revold.

Dette betyr at ledergruppen i SAS-konsernet diskuterer

og vil fortsette å drøfte i tiden framover hva som kan gjøres for å finne den beste løsningen på produksjonssiden innen det norske rutenettet. Drøftingene holdes løpende og noen beslutning er foreløpig ikke tatt i SAS-konsernet, understreker informasjonsdirektør Revold. I Braathens vil informasjonsdirektør Knut Løvstuhagen ikke kommentere om Braathens skal overta deler eller hele det norske rutenettet til SAS Airlines. Han betegner muligheten som en sak for konsernledelsen i SAS.

Braathens vedtok i vår et kostnadsreduksjonsprogram på 450 millioner kroner. Dette ble tidligere denne måneden utvidet med ytterligere en halv milliard kroner, slik at de totale kostnader for flyselskapet skal være kuttet med i alt 950 millioner kroner innen 2006. Nedskjæringen tilsvarer omkring 20 prosent av dagens totale kostnader.

Løvstuhagen minner om at konkurransen øker innen flybransjen. For å opprettholde sin egen konkurransedyktighet, ikke minst overfor lavprisoperatørene, må selskaper som Braathens skjære kostnadene. - I Braathens forholder vi oss til virkeligheten. Av den grunn gjennomfører vi de forandringer denne krever, påpeker informasjonsdirektør Løvstuhagen.

### Delt rutenett

SAS Airlines i Norge og søsterselskapet Braathens har i dag delt det norske innenriksnettet mellom seg. SAS flyr de tunge og trafikksterke rutene i Sør-Norge mellom Oslo og Trondheim, Bergen, Haugesund og Stavanger.

Braathens er alene innen SAS om å betjene det øvrige sør-norske stamrutenettet. Widerøes flyr kortbanenettet og enkelte regionale ruter i Sør- og Nord-Norge.

I Stavanger har Braathens beholdt bare to rundturer per dag mellom Sola og Gardermoen. De øvrige 16 daglige rundflygingene på strekningen flys av SAS.

I Nord-Norge har SAS og Braathens delt rutenettet mellom seg. Begge selskaper har flyginger til Bodø og Tromsø. Det øvrige nettet betjenes av Braathens.

### Norwegian øker

Ellers har lavprisselskapet Norwegian flere daglige avganger mellom de mest sentrale norske byene. Selskapet har i løpet av ett års drift fløyet rundt 1,2 millioner passasjerer. Det tilsvarer nesten 20 prosent av SAS innenlandstrafikk i Norge.

SAS Airlines delte virksomheten i det skandinaviske flyselskapet i tre nasjonale deler fra 1. september i år. SAS Airlines Norge er blitt egen selvstendig enhet med 24 fly med Boeing 737 og MD-80. Til sammenligning består Braathens flåte av 26 Boeing 737.

Norsk SAS-leder er direktør Stein Nilsen. I sin nye stilling har han fått stor grad av frihet både operasjonelt og økonomisk i forhold til hovedkvarteret i Stockholm. Det er Nilsens ansvar å planlegge og drive SAS norske flyvirksomhet innenlands samt mellom Norge og utenlandske flyplasser.

Kilde: [Aftenbladet](#)



## Kutter seg til forsinkelser

Publisert: 23.12.03

**Leder i Avisa Nordland: Flyelskapene i SAS-gruppen er like opptatt av å kutte kostnader som å fly passasjerer for tiden.**

**Priskonkurransen** har hardnet kraftig til etter Norwegianians vellykkede lavprissatsing. De etablerte selskapene sliter med å tilpasse seg den nye konkurransesituasjonen der selskapslojaliteten er på vikende front og passasjerfokus nå er på pris, også blant forretningsreisende.

Mens det tidligere ble hevdet med styrke fra SAS og Braathens at det ikke var mulig å fly billigere mellom Nord- og Sør-Norge, er likevel det umulige blitt mulig. Men med lavere billettpriser må kostnadsstrukturen rimeligvis gjennomgås med lupe.

**At frokosten** er blitt enklere og at det ikke er noen gratis servering på enkelte ruter, synes å bli akseptert blant flyreisende fordi de ser merkbare nedgang i billettprisene. Og det er mulig å kjøpe svært mye mat og kaffe for tusenlapper som nå spares på en enkelt reise.

Men det passasjerer ikke kan akseptere er kostnadskutt som måtte gå på sikkerheten løs, eller som fører til at regulariteten blir dårligere og forsinkelser ofte oppstår.

Derfor er episoden vi hadde ved Bodø lufthavn torsdag og reaksjonene deretter, foruroligende. En Braathens-maskin ble 4,5 timer forsinket ut fra Bodø fordi SAS-teknikere ikke kunne utbedre en mindre feil på en bensinmåler. Tekniker fra Braathens måtte flys opp fra Oslo for å gjøre jobben, mens passasjerene i Bodø måtte vente i timesvis.

**I ettertid** krangler Braathens-ledelsen og flyteknikerne i SAS om hvor ansvaret for dette ligger. Det henvises blant annet til at Braathens har nektet å inngå avtale med SAS-teknikerne. Samtidig reageres det på at SAS fjerner sine teknikere fra Bodø. Dermed må passasjerer jevnlig påregne forsinkelser i tiden framover, hevdes det.

Det må være mulig for SAS-gruppen å finne gode løsninger på selskapenes teknikerbehov samtidig som prisene justeres ned. Passasjerene kan uansett ikke finne seg i et opplegg der flere timers forsinkelse jevnlig kan oppstå, like lite som at sikkerheten reduseres på noe vis.

Kostnadskutt har sin grense. Det har for øvrig også internkrangling om ansvarsforhold der hensynet til kundene fort forsvinner helt.

Kilde: [www.an.no](http://www.an.no)



## - For mange blir sagt opp

Publisert: 30.12.03

**ARBEIDSLIVSEKSPERTER: Nedgangstider har ført til at mange har mistet jobben de siste årene. Arbeidslivsekspertene advarer mot at bedriftene nå kutter for kraftig i staben.**

Virksomheter som nedbemanner sier opp for mange, og tenker for lite på hvordan de skal tjene penger, mener arbeidslivsekspertene. – Altfor mange norske virksomheter tenker gammeldags i forhold til nedbemanning, sier Bjørn Hviding til Dagsavisen. Hviding, som tidligere ledet lederutdanningen på Handelshøyskolen BI, har sett mange firmaer bedrive hodeløs kutting i staben, for så å gjøre to erfaringer:

Bedriften eller organisasjonen tappes for verdifull kompetanse – som den må kjøpe igjen senere, kanskje for en dyrere penge. Virksomheten lammes, hele organisasjonen er i sjokk og det tar lang tid før man kommer i gjenge igjen.

Forhenværende arbeidsdirektør Ted Hanisch er enig.

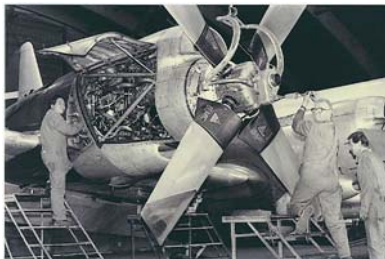
– Det legges veldig mye arbeid og penger i ulike typer sluttpakker som ofte har negativ virkning. De koster mye, men virker ofte passiviserende for arbeidstakeren, sier Hanisch.

Forskere som har studert nedbemanningsprosesser i

norske virksomheter støtter Hviding og Hanisch kritikk. – Hovedkonklusjonen var at vi fant et ensidig fokus på nedskjæringer, og for lite på hva man skulle leve av videre. Nedbemanningene hadde dessuten for svak sosial profil, og mange medarbeidere følte seg devaluert. Vi fant også tendenser til at bedriftene slanket seg for mye, sier seniorforsker Øystein Gullvåg Holter ved Arbeidsforskningsinstituttet (AFI).

Ifølge Statistisk sentralbyrå er det i dag 112.000 arbeidsledige i Norge – 21.000 flere enn på samme tid i fjor.

Kilde: [Nettavisen](#)



## NFO er 65 år i år! Et lite historisk tilbakeblikk!

Publisert: 30.12.03

**INFO redaktøren har nå i lange tider mast for å få meg til å skrive å skrive en liten epistel om NFO sin historie, i det vi i år feirer 65 år. En anelig alder til Norsk luftfart å være.**

Høsten 1938 tok en håndfull autoriserte flyvemekanikere som det het den gangen, initiativ til å

danne en egen fagforening. I møteprotokollen fra den gang kan man lese at 13 mann var tilstede på konstituerende generalforsamling på Hotell Savoy i Oslo. Medlemmene kom fra Det Norske Luftfartsselskap AS, Widerøes Flyveselskap AS, Solbergs Flyveselskap AS og Norsk Luftfoto AS. Lovende ble godkjent og O. Schibbye (senere kontrollsjef i SAS) ble valgt til foreningens første formann. Foreningens navn ble; Autoriserte Flyvemekanikeres Forening, AFF.

De to første årene jobbet foreningen med å få en ensartet utdanning for medlemmene, rettferdig fordeling av arbeidsoppgaver og utestasjoneringer, tilslutning til en hovedorganisasjon, uniformsproblemer samt lønns og diettspørsmål.

Ved tariffkravene i 1939 ble man enige om å kreve opp til kr 460.- pr. mnd. for "aut.mek." Opptil kr 580.- for "type-mek" og for "autmek ved hovedstasjon" hele kr. 680.-. Av regnskapene fra 1939 kan nevnes at inntektene var på kr 192.- utgiftene hadde vært på kr 60,94. Kassabeholdningen utgjorde kr 131,06 hvorav kr 120,- på konto i Aker Sparebank. Resten er p.t. i kasserens lomme, som det står å lese i møteprotokollen.



Mørke skyer kunne skimtes i horisonten. Den annen verdenskrig nærmet seg. Den 8.april1940 trodde man fremdeles at Norge skulle kunne forbli nøytral. I brev sendt fra D.N.Ls. autoriserte mekanikere på Gressholmen, stilet til Det Norske Luftfartsselskap, Fred Olsen & Bergenske AS, kan vi lese at mekanikerne ber om at det utarbeidet en stasjoneringsliste for sommeren 1940. Man ber også om at det blir tatt høyde for at folk skal kunne ta sommerferie i perioden.

I DNL's personal og lønningslister fra april 1940 kan vi se at autoriserte flymekanikere kun lå litt over annenførere i lønn. Topper gjør inspektør Bernt Balchen med en årslønn på kr. 18.000.-. I bunnen finner vi løpegutt Olav Grønscar med en lønn på kr. 79,- pr. måned.



rotokollen fra siste styremøte og generalforsamling i 1940 var meget kort: -- For øvrig inntok man en bedre aftens med påfølgende diskusjon om gammelt og nytt, -spesielt nytt, kan vi lese i møtereferatet. Man kan videre lese at foreningen ble formelt oppløst grunnet manglende interesse, og midlene fordelt mellom medlemmene. Mange av de tilstedeværende stikker senere av til England og vi finner de samme navnene igjen i møteprotokollene etter krigen. Da med militær rang.

Desember 1945 ble foreningen konstituert på nytt. Med dette kom en meget aktiv periode for AFF. Flysikkerheten og forholdene rundt overgangen fra militær til sivil flyving sto sentralt. AFF sitt engasjement gjorde at utdanning og myndighetskrav etter hvert kom i ordnede former.

Lønnsspørsmål har alltid stått sentralt. I møtereferat fra 4.juli 1946 på direktør Balchens kontor kan vi lese følgende: Ved forhandlingene viste vi til den diskusjon som gått i engelske flytidsskrifter angående årsak til at engelskmennene hadde prosentvis flere flyulykker på grund av tekniske feil enn amerikanerne. Årsaken ble funnet deri at flymek. yrket var ett av de best betalte fag i Amerika, mens dette ikke var tilfelle i England. Direktør Balchens sa seg enig at så var tilfellet. Lengre ned i

referatet sakser vi følgende: Naar lønningene i dette yrket må være høie er grunnen: Arbeideren maa være saa godt betalt at han ikke behøver aa tenke paa sine økonomiske vanskeligheter i arbeidstiden, men helt ut hengi seg til arbeidet. Han maa føle at arbeidsgiveren verdsetter hans arbeide, kun da kan han utføre det som om det var for seg selv. Dette er en betingelse for at flygingen en gang skal bli 100% sikker, og vi tror ikke at Arbeidsgiverforeningen vil være den som motarbeider dette ved haardnakket aa holde på prinsipper.



Sakte men sikkert dalte interessen for foreningsarbeid. I 1952 kan vi lese at man foreslo bespisning som post 1 på agendaen, da ikke alle hadde tid eller anledning til å være tilstede hele møtet. Kun 13 medlemmer møtte på generalforsamlingen i 1952. Et forslag om flere medlemsmøter ble forkastet, da erfaringen var at ingen møtte allikevel. Lite engasjement gjorde sitt til at den autoriserte flymekaniker sakk akterut lønsmessig. I 1953 tjente en fagarbeider kr. 0,20 mer i timen en en aut. mek. I møteprotokollene kan man se en stadig konfrontasjon med Verkstedklubben og Jern og Metall. Noe av årsaken til den labre interessen kan vi finne i Riksmeklingsmannens møtebok. AFF ble år etter år "koblet" til lønnsfastsettelsen til LO, Jern og Metall. Dermed hadde man i realiteten ingen forhandlingsrett. Dette ble etter mange år kjent ulovlig i en tvistesak avgjort i Arbeidsretten. Denne ordningen med kobling ble hentet opp av skuffen for få år siden, men ble etter store protester fra

fagbevegelsen lagt bort.

I 1955 hadde man store bekymringer rundt det å bruke fagarbeidere ute i trafikk. Man mente at dette kunne uthule flysikkerheten. Kun autorisert personell som selv sto ansvarlig for sitt arbeide kunne brukes. Dette til det beste for flysikkerheten kan vi lese. Dette blir jo et paradoks, når vi i dag ser at stuere læres opp til å gjøre den tekniske kontrollen av flyene, uten noe som helst autorisasjon og med en opplæring som grenser til det latterlige.



1958 gikk AFF inn i Jern og Metall, og virksomheten døde stille bort. Overgangen til jettfly ble problematisk for SAS. I 1961 var den økonomiske situasjonen vanskelig og selskapet måtte si opp flere hundre ansatte. I den forbindelse fikk 20 autoriserte flymekanikere degradert sin stilling til fagarbeidere. Lønnen ble frosset kan vi lese fra protokollene.

Etter å ha levd som en pariakaste i Jern og Metall gjennom mange år, fikk mekanikerne nok. 21. mai 1969 kom de autoriserte mekanikerne sammen på Strand Restaurant ved Fornebu for å drøfte problemene. Dette møtet resulterte i ny tro på AFF. Sentralt og drivkraft i dette arbeidet sto John Giæver. I dag direktør og forhandlingsleder i YS. En massiv utmelding av Jern og Metall fulgte. Det var en lang og krunglete vei å gå, med diverse både lovlige og ulovlige aksjoner, før AFF endelig ble godkjent som egen selvstendig forening med forhandlingsrett.



7.mai 1975 ble endelig grunntanken fra 1938 realisert. De autoriserte flymekanikerne i Scandinavian Airlines System, A/S Fred. Olsens Flyselskap, Widerøes Flyselskap A/S og Sterling Airways dannet en landsomfattende sentral organisasjon som ved navneendring i 1977 ble: Norsk Flytekniker Organisasjon. En frittstående partipolitisk nøytral organisasjon. Oppslutningen var meget god. 200 mann fra disse selskapene dannet ryggraden i det nye AFF. John Giæver ble valgt til sentralstyreformann i Autorisert Flymekanikers Forening (AFF). I 1977 ble navnet tilpasset den nye tid og endret til Norsk Flytekniker Organisasjon. Oppslutningen om NFO var meget god. I de fleste selskapene hadde NFO 100 % oppslutning. Hovedmålet var å etablere en egen tariffavtale for flyteknikerområdet.



1980 foregikk det noe som skulle vise seg å bli avgjørende. Riksmeklingsmannens møtebok fra LO-oppgjøret ble ikke knyttet til vår avtale. NFO ble ekskludert når det gjaldt bindingen til lønnsgradning og lavlønnsfond. Ved minitariffen i 1981 godtok ikke NFO den økonomiske rammen av foran nevnte grunner. Det ble varslet plassfratredelse og rikslønnsnemnd. Vi fikk medhold i nemnda i å beregne den økonomiske delen som ledd i et eget stadfestet tariffområde. Det hadde tatt 43 år å nå dit.

I 1982 førte NFO for første gang reelle forhandlinger og Flyteknikeroverenskomsten så dagens lys. I 1984 fikk vi omsider dratt i havn en egen Hovedavtale. Det ser så lett ut på papiret, men gudene skal vite at dette var en lang og tung prosess, som krevde utrolig mye innsats fra de involverte. Samtidig var det et

fantastisk samhold mellom teknikerne. Det var en for alle, alle for en. Uten dette samholdet hadde vi ikke greid å nå våre mål. Flere AFF tillitsvalgte fikk sparken på dagen og gjeninntatt på kvelden. En fikk endog sparken to ganger på samme dag. Resultatet ble en full sittdown hvor alle stilte opp 100 %. Så skulle samtlige teknikere få sparken. Slik fortsatte det over en lang og turbulent periode. Uten samhold og en utrolig innsats av alle teknikere i alle selskap, hadde dette aldri gått bra.



NFO var også en kort periode innom YS (PRIFO). I den korte perioden vi var medlem, rakk vi å kjøre krigen for YS når det gjaldt rikslønnsnemndas sammensetning. NFO har satt spor etter seg i Norsk Arbeidsrettshistorie, i det vi gikk til politisk streik på sammensetningen av Rikslønnsnemnda. LO hadde fast plass i nemnda fra arbeidstakersiden på den tiden. Når NFO, som i en lang periode hadde ligget i krig med Jern og Metall – LO skulle ha sin sak opp i nemnda, ønsket man ikke at en LO ansatt skulle sitte som NFO sin representant. NFO vant saken. Vi fikk riktignok en sviende bot for ulovlig arbeidsnedleggelse, men Rikslønnsnemndas sammensetning ble endret. I saker hvor ikke LO organisasjoner er involvert, skal YS sitte som arbeidstagerrepresentant i nemnda. Det kan YS takke NFO for. Da det ble klart at vi ikke kunne få beholde vårt eget avtaleverk under YS paraplyen, meldte vi oss raskt ut igjen. Noen erfaringer rikere og noen kroner fattigere.



å NFO sin agenda har alltid flysikkerheten stått som punkt nummer en. Vi har vært aktive i alle saker rundt flyvedlikehold, sertifikatbestemmelser, kompetanse, ansvar og rettigheter. Vi har engasjert oss sterkt internasjonalt i utarbeidelsen av de nye JAR bestemmelsene. De har ikke blitt slik som vi gjerne skulle ha hatt dem, men de har i heller ikke blitt helt slik arbeidsgiverne våre helst ville ha sett dem. Vi har hele tiden opplevd at våre arbeidsgivere gjerne skulle ha spart litt på både vedlikehold og kompetanse. Vi har hatt et samarbeid og greid å argumentere oss frem til en enighet gjennom mange år. Den siste tiden ser vi dessverre at samarbeid har blitt erstattet med diktat. Inngåtte avtaler etterleves ikke. Tillit er erstattet av misstillit. Det er ingen tvil om at de endringene flyselskapene nå gjør for å tilpasse seg konkurransen fra lavprisselskapene har resultert i en reduksjon av den flytekniske standarden.



De siste tre årene har vært tunge for oss flyteknikere. Først med oppsigelse av flyteknikere i Braathens. Så med masseoppsigelser av teknikere i SAS. I begge tilfellene med uenighet om måten de overtallige ble plukket ut på. Tvisteprotokoller og rettssaker har fulgt i kjølvannet. Den jammerdalen mange føler de er inne i må vel en gang ta slutt. Tegn i tiden indikerer at markedet sakte men sikkert er på veg opp igjen. Behovet for kompetanse og kvalifiserte flyteknikere vil helt sikkert øke. Det vet vi som har vært med en stund. Problemet er at vi sliter med en ledelse uten

historikk og med kortsiktig økonomisk horisont.



disse vanskelige tider er det viktig at vi flyteknikere står sammen. At NFO fungerer som en forening med felles front og felles holdning. At avdelingene kan samarbeide tillitsfullt og åpent. Vi er nær på å snuble i særinteresser. Greier vi å samarbeide å stå skulder ved skulder, alle medlemmer, alle avdelinger, burde NFO være berettiget sin eksistens i ytterligere 65 år.

#### Knut Grønskar

