

Nyhetsbrev fra INFO-redaksjonen. Februar 2004

## Hovedsak:

# Mye grunnlag for øket frustrasjon – igjen!

Hvor skal dette ende?



- Svenskene greier ikke å utføre overført jobb fra Gardermoen
- A - mannen på vei inn i flyselskapene
- Her er planen for «billig-SAS»
- Dårlig teknisk punktlighet og regularitet for STS
- Spanair vil til STS på Gardermoen, men får ikke lov!
- SAS leier inn oppsagte
- Single Event Authorization
- Sola-verkstedene skal drøftes på Stortinget

*Hei alle lesere!*

*Her kommer et nytt nyhetsbrev til dere. Jeg regner med at de fleste av dere holder dere oppdatert via vår nettside. Derfor er denne kanskje litt "smør på flesk", men den kan brukes til to ting. Leses på tog/buss og tas vare på ut av "historisk" verdi. Denne utgaven er av en annen karakter. Nå er det bare to spalter. Er det bedre?*

*Nå har det vært visse distribusjonsproblemer i lokalavdelingene, men dette håper jeg bedrer seg.*

*Arild*

Widerøe har droppet sykemeldinger.....	3
Flysikkerheten bedre enn noen gang .....	3
Svenskene greier ikke å utføre overført jobb fra Gardermoen.....	5
Risikerer arbeidsplasser med navnet Braathens .....	6
Lynet slo ned i DAT-fly .....	7
A - mannen på vei inn i flyselskapene .....	7
Farlig kort tidsfrist for SAS-ansatte .....	9
SAS gir opp nye flykjøp .....	10
Nytt rutetilbud fra SAS i mai.....	11
SAS-plan presses af nye overenskomster.....	11
Norske SAS-døtre gjør det bedre .....	13
Katastrofetall fra SAS .....	13
Her er planen for «billig-SAS» .....	14
Dårlig teknisk punktlighet og regularitet for STS .....	15
SAS orienterer .....	16
NFO's nye debattforum er klart!.....	18
Spanair vil til STS på Gardermoen, men får ikke lov! .....	19
Ryanair: Vingeklippet?.....	21
Tyskland tilbyr Russland å lease MD80.....	24
Tariff-forhandlinger kan ikke løse alt.....	25
SAS leier inn oppsagte .....	26
Alvorlege feil på mange fly.....	27
Flysikkerhet under press.....	28
Braathens styre vil overføre flyverkstedet på Sola til SAS .....	29
Vil flytte 250 mann fra Kjeller .....	30
Single Event Authorization.....	31
Skogsholm vil se svartelister .....	32
Sola-verkstedene skal drøftes på Stortinget .....	33
Vi har hørt at.....	34
Qualified Sailors, Marines Eligible for A&P License .....	34
Søren Belin sier...:.....	34
EasyJet Looks to Eastern Europe .....	36
European Maintenance Providers Rethink The Way They Do Business.....	36



## Widerøe har droppet sykemeldinger

Publisert: 01.02.04

**Teknisk avdeling i flyselskapet Widerøe har gjort sykefravær i arbeidsgiverperioden (opp til 16 dager) til en sak utelukkende mellom arbeidsgiver og arbeidstager. Arbeidstageren trenger ikke sykemelding fra legen, og trenger ikke oppsøke lege dersom det ikke er medisinsk nødvendig.**

De ansatte kan i teorien være borte så ofte og så lenge de vil innenfor arbeidsgiverperioden. Det tradisjonelle egenmeldingsskjemaet har forsvunnet og er blitt erstattet av et eget sykefraværsskjema. Dette er en del av bedriftens satsing på prosjektet Inkluderende arbeidsliv.

Systemet kan for enkelte høres ut som et "frislipp", med fare for økt fravær fra jobben, men Widerøe mener det nye systemet fungerer motsatt. - I praksis opplever vi en strengere justis nå enn i det tradisjonelle egenmeldingssystemet. Misbruk som måtte oppstå skyldes i så fall kun dårlig ledelse, sier helse-, miljø- og sikkerhetsleder Viggo Christensen til nettstedet Idébanken. I dag har avdelingen et sykefravær på 3,5 prosent.

Sykefravær på mellom 4 og 16 dager kostet avdelingen 644 000 kr. i 2001. I fjor var tilsvarende tall 250 000 kroner.

Skjemaet som nå fylles ut, skal fremme dialog mellom arbeidstager og arbeidsgiver. De fanger blant annet opp konflikter som gjør at ansatte ikke har lyst til å gå på jobb. Samtaler er ett av virkemidlene.

Tilbakemeldingene viser at lederne bruker mer tid på fraværarbeid, og de kommer borti til dels vanskelige saker. Men dette har gått greiere etter hvert, og lederne har fått et nærmere forhold til sine ansatte. Også verneombudet er fornøyd med den nye måten å føre sykefravær på.

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



## Flysikkerheten bedre enn noen gang

Publisert: 01.02.04

**Til tross for stadig flere billigselskaper og økonomisk tilbakeslag de siste to årene; flysikkerheten i den vestlige verden er bare blitt bedre. Afrikanske flyselskaper bør man derimot unngå.**

De siste ti årene har antallet sivile flyulykker i Europa klart sunket - selv om antallet flyulykker for hele verden under ett har økt i samme tidsrom. De siste seks årene har også antallet

ulykker i Nord- og Sør-Amerika gått ned.

Utviklingen mot stadig bedre flysikkerhet i den vestlige verden er bemerkelsesverdig, spesielt i lys av alle spådommene om redusert flysikkerhet som en følge av flere lavprisselskaper. I tillegg har flyindustrien i 2002 og 2003 opplevd sitt verste økonomiske tilbakeslag til nå, blant annet som følge av terrorangrepet mot New York og Washington 11. september 2001.

I alt 702 mennesker omkom i 27 ulykker med sivile passasjerfly i fjor. Bare i 1999 lå tallet på omkomne nesten like lavt, med 730. I 1996, derimot, omkom hele 1840 flypassasjerer i godt over 50 ulykker. - Sikkerhetsmessig var 2003 trolig det beste året etter krigen, og utviklingen er gledelig, sier direktør Per-Arne Skogstad i Luftfartstilsynet. - I fjor var flytrafikken 90 ganger større enn i 1946, likevel omkom det færre mennesker 2003 enn i det første trafikkåret etter krigen.

- Den økonomiske nedgangen for særlig de veletablerte flyselskapene har gjort det nødvendig for oss å følge utviklingen tett, særlig i selskaper der man har nedbemannet. Vi har ønsket å forsikre oss om at det ikke har gått på bekostning av flysikkerheten, sier Skogstad.

- Når det gjelder billigselskapene, har vi brukt tid på å kontrollere Ryanair. Det er ingen indikasjoner på at selskapets virksomhet representerer noen fare for sikkerheten. Selskapet har kuttet på service, men ikke på det tekniske og flyoperative området, sier Skogstad.

### **"Teknisk svikt"**

Ifølge statistikken fra den internasjonale luftfartsorganisasjonen ICAO var teknisk svikt hovedårsak til flest sivile flyulykker i fjor - i alt 11. Tidligere år har såkalt "kontrollert flygning inn i terreng" vært den hyppigste ulykkesårsaken, eksempelvis et passasjerfly som i null sikt kolliderer med en fjellside. I fjor var dette årsaken til 10 flyulykker.

Det er lenge siden teknisk svikt var hovedårsak for et helt år sett under ett, og statistikken har overrasket mange. Teknisk svikt forsvant som hovedårsak til flyulykker etter at jetmotoren med sin pålitelighet kom inn i luftfarten tidlig i 1960-årene.

### **Minst trygt i Afrika**

Afrika var i fjor den minst trygge del av verden å fly i. Hele 28 prosent av alle passasjerflyulykkene inntraff med afrikanske flyselskaper, samtidig som verdensdelen bare hadde 3 prosent av alle flyavgangene i verden. Fjorårets største og også siste flyulykke inntraff med en eldre Boeing 727 i Benin 1. juledag, da 148 av til sammen 161 om bord omkom.

Og allerede tre dager inn i det nye året styrtet enda et fly fra et afrikansk selskap, en Boeing 737 fra egyptiske Flash Airlines over Rødehavet, med tap av flere liv enn noen gang tidligere med denne flytypen, også 148 mennesker. Flere av de afrikanske passasjerflyene som styrtet i 2003, havarerte like etter avgang, i flere tilfeller etter at man hadde mistet kraft på en motor.

- Afrika har problemer med å henge med resten av verden. Mange eldre passasjerfly selges til afrikanske selskaper. Når disse ikke har økonomi, et teknisk apparat og et tilsynssystem for å følge opp virksomheten, får det

konsekvenser for flysikkerheten, sier Skogstad.

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



## Svenskene greier ikke å utføre overført jobb fra Gardermoen

Publisert: 02.02.04

**Etter mye rabalder og oppslag i pressen, ble det i fjor våres besluttet at det mellomtunge flyvedlikeholdet til SAS på Gardermoen skulle flyttes til Stockholm, Arlanda. En stor økonomisk utredning viste at SAS på Gardermoen var billigst, men at den daværende høye norske kronekursen tippet regnestykket over i svensk favør. Det skilte 16 millioner, utav en total årlig omsetning i SAS Technical Services på 5 milliarder.**

Både teknisk ledelse i SAS Norge og fagforeningene stilte seg tvilende til om Arlanda kunne ta imot så mye arbeid

fra Norge, uten å måtte ansette flere folk. I det svenske regnestykket skulle man nemlig greie overført arbeid med eksisterende arbeidsstokk. Ikke bare det. I regnestykket var det kalkulert inn en effektiviseringsprosent som ville resultere i en betydelig overtallighet på Arlanda.

Nå trekvart år senere har vi svaret. SAS på Arlanda greier ikke å utføre det arbeidet de har påtatt seg. Effektiviteten har hatt en klar negativ utvikling. Flyene blir ikke ferdige og jobb akkumuleres i systemet som "back log". Det har blitt så ille at Stockholm har bedt om å få hjelp fra SAS teknisk på Gardermoen. Svaret har vært nei. I stedet for å sende tretti mekanikere fra Norge med hotell og diettkostnader, ble det foreslått å utføre oppgavene når flyene ligger på stopp i Norge. Til slutt så den tekniske ledelsen ingen annen utvei enn å bite i det sure eplet og leie inn et stort antall engelske flyteknikere. Disse må SAS betale 1.200,- NOK i timen, eller fire ganger timeprisen for en SAS tekniker. Dette har gitt SAS teknisk en merkostnad i mangemillioners klassen.

Siden beslutningen om flytting av arbeid ble tatt, har den norske kronekursen svekket seg, mens den svenske har gått motsatt vei. Bruker vi dagens kronekurser, kommer Gardermoen ut som det klart billigste alternativet. Alle ser i dag at SAS styrets beslutning i fjor våres var gal. Vi har ikke råd til for mange slike skivebom.

Til slutt. I dette bildet har SAS ledelsen greid å si opp alle sine flyteknikere på linjestasjonene i Sverige. Det samme har de gjort i Norge. Når fagforeningene spurte om det ikke hadde vært klokt å heller beholde disse og sende engelskmennene hjem, var svaret at det ville ikke SAS gjøre, fordi

SAS teknikerne allerede var sakt opp. Forstå det den som kan. Det er kanskje ikke så rart at Svensk Transport har plukket ut SAS stuere og teknikere til punktstreiker. Et lite takk for sist.

Knut G.



## Risikerer arbeidsplasser med navnet Braathens

Publisert: 03.02.04

**Selv om det nye innenriksselskapet blir tuftet på det som i dag er Braathens', kan det bli for dyrt å beholde navnet Braathens. Slik vil merkenavnet SAS sørge for at det norske flagget på flyhalen forsvinner.**

SAS-konsernet vil risikere mange arbeidsplasser om det nye selskapet blir hetende Braathens, mener Elizabeth Hartmann. Hun leder Markedsføringsforeningen og er daglig leder i reklamebyrået Siste Skrik.

Ansatte i Braathens skal ikke være uvillige til å gi slipp på eget varemerke. - For meg spiller ikke Braathens som varemerke noe rolle. Det er organisasjonen og den effektive driften vi har i selskapet som vi må ivareta, sier klubbleder i Braathens, Peggy Hessen Følsvik, til Dagsavisen.

I går avslørte Dagsavisen at Braathens i mer enn ett år har planlagt hvordan de skal overta alle flygingene til Scandinavian Airlines i Norge. Samtidig har selskapet kuttet kostnadene drastisk og innført en lavprisprofil, noe som passer perfekt med konsernledelsens ønske for et felles selskap i Norge.

Men selv om det nye selskapet blir utviklet fra det som er Braathens i dag, er det mest sannsynlig at selskapet ikke beholder navnet Braathens.

- SAS velger bort navnet Braathens fordi det er svært kostnadskrevende å opprettholde verdien av to merkenavn. Det betyr i så fall dobbel markedsføring, dobbelt sett med uniformer, og ulike fly. SAS må fortsette den tunge jobben med å posisjonere Scandinavian Airlines og Braathens fra hverandre, sier Hartmann.

Hun mener SAS-ledelsen nå tydelig posisjonerer seg i forhold til å slette Braathens-navnet helt.

- Nå er konsernledelsen tydelige på at de ikke har råd til to aktører. De vil ha ett selskap og ett merkenavn. SAS har ikke råd til å bomme en gang til, sier Hartmann.

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



## Lynet slo ned i DAT-fly

Publisert: 04.02.04

**Fredag kveld blei eit av Danish Air Transport sine fly råka av eit kraftig lynnedslag på veg til Florø.**

Det var det siste kveldsflyet på veg frå Oslo til Florø som blei utsett for lynnedslaget. Lynet slo ned i nasen på flyet med stor kraft, og det passerte ut delvis gjennom halen og gjennom den eine vengen. Lynet var så kraftig at det oppstod små perforeringar i vengen der lynet forlet flyet. Sjølv om smellet truleg var dramatisk nok for passasjerane, avdramatiserer flygesjef Bjørn Simonsen hendinga.

– Fly vert dagleg råka av lynnedslag. Det kan verke dramatisk, men det er ganske så ufarleg, seier flygesjefen, som sjølv har ti år i aktiv teneste som pilot.

Flyet landa i Florø og blei deretter teke ut av trafikk. ATR-maskinen flaug deretter til København, der ein har eigne feilsøkingssprosedyrar og kontrollar for fly som har blitt utsett for lynnedslag. Eit anna fly blei umiddelbart flogge opp til Florø som erstatning, og går no som reserve medan det andre flyet blir reparert og kontrollert. Flyet er truleg tilbake i trafikk i løpet av ei veke.

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



## A - mannen på vei inn i flyselskapene

Publisert: 07.02.04

**Her for en tid tilbake, nærmere bestemt høsten 2003 ble Widerøes og Braathens tekniske avdelinger enige om en avtale der man skulle se på hvordan man kunne utnytte hverandres tekniske personell på de forskjellige baser. Dette har resultert i et samarbeid der man har kurset en del av Widerøes personell opp til A-mann nivå på Braathens flytyper og en del av Braathens personell opp til A-manns nivå på Widerøes flytyper.**

Braathens har teknisk hovedbase i Stavanger men ikke eget teknisk personell i Bodø. Samme tilfelle er det med Widerøe bare motsatt, de har teknisk hovedbase i Bodø men ikke eget teknisk personell i Stavanger. Samtidig så har Braathens mange flyfrekvenser innom Bodø og Widerøe er en stor aktør på Stavanger Lufthavn. Braathens har tidligere vært inne på tanken å ansette eget teknisk personell i Bodø. Senest i de tidligere BUSK forhandlingene mellom Braathens og SAS. Men de strandet den gang, mye pga dårlig samarbeidsklima og uenigheter om kostnadene.

Derfor har nå Braathens og Widerøe inngått en avtale som begge parter er veldig fornøyde med og samtidig mener er en vann-vinn situasjon for begge selskapene. Istedenfor å ansette ekstra personell til å ivareta teknisk vedlikehold, så har man utnyttet hverandres personell som allerede er ansatt på basene.

Jeg var en av deltagerne fra Braathens som fikk kursing på Widerøes Dash 8 - 300 og Q400. Kurset inneholdt en uke teori og en uke praksis. Teorikurset for oss fra Braathens ble avholdt på Sola av to instruktører fra Widerøe. Under teorikurset hadde vi en representant fra Luftfartstilsynet som var sitt-inn for å kvalitetssikre kurset siden dette var første gang man skulle sertifisere personell på A-manns nivå. Uken etterpå reiste vi til Sandefjord der hvor Widerøe har en stor Line base, her hadde vi praktisk trening i 4 netter hvor vi fikk opplæring på begge flytypene i utførelse av forskjellige "tasker". Under praksisen var også her representanten fra Luftfartstilsynet tilstede. I tillegg var det en kontrollør fra Widerøe som stilte oss en del spørsmål. Dette synes vi er veldig bra at vi hele tiden blir kvalitetssikret av tilsynet, dette gjør oss tryggere på at opplæringen er på et tilfredsstillende nivå.

Det som imidlertid forundrer mange av oss flyteknikere i dag er den nye trenden som er på vei til å bli innført i flyselskapene. Der man tar stadig flere tekniske oppgaver og overfører til ufaglært personell.

En flytekniker som har A-manns status på en flytype får ikke lov til å drive med blant annet feilsøking og inspeksjon. Man har i tillegg svært begrensede tillatte muligheter for operering av flyets systemer fra cockpit.

Det er lovbestemt i forhold til JAR regelverket. Når vi samtidig vet at enkelte flyselskap har gitt ufaglært personell uten noen form for fagutdanning tillatelse til å operere APU, kjøre flapsystemer, kjøre pack og regulere varme i cabin, snakke i radio over VHF sambandet, ja så kan man virkelig begynne å lure.

Hva hvis det oppstår brann i APU? Er dette personellet da drillet i hvordan de skal takle dette? Vi som flyteknikere må i gjennom omfattende simulatoretrening med eksamen og oppkjøring for å lære å takle dette. Har disse ufaglærte gått gjennom samme opplæringen? Eller er dette den nye trenden flyselskapene har begynt med, at de overfører mer og mer oppgaver bort fra teknisk personell og en godkjent 147 JAR-organisasjon og dermed unngår Luftfartstilsynets kontrollorgan?

Det som mange med meg ikke forstår er hvordan flyselskapene har fått tillatelse til dette fra Luftfartstilsynet med ufaglært personell når vi ser hvor strengt regelverket er for oss flyteknikere mot samme instans. Til og med en mekaniker med flyfagbrev og 5 års utdanning får ikke tillatelse til mange av disse oppgavene.

Hvis denne trenden skal fortsette - at man bare kan lure inn ufaglært personell bakveien for å utføre tekniske oppgaver som i utgangspunktet krever spesifikk opplæring i forhold til JAR regelverket, så kan vi jo legge ned hele opplæringsnemnda og opplæringssystemet som fører til fagbrevet. Fagbrevet har jo ingen verdi lenger, så lenge flyselskapene bare kan hente en mann rett fra gaten uten noen form for grunnopplæring til å utføre disse oppgavene.

Til slutt vil jeg bare si at all flysikkerhet i luften starter faktisk på bakken og ikke oppe i luften.

Jim Halvorsen



## Farlig kort tidsfrist for SAS-ansatte

Publisert: 09.02.04

**De ansatte i Scandinavian Airlines og Braathens har farlig kort tid å vurdere hvordan det nye SAS-selskapet skal bygges opp, sier leder for de norske kabinansatte i Scandinavian Airlines, John Lyng.**

Foreløpig vet de ansatte lite eller ingen ting om strukturen på det nye flyselskapet som etter planen skal erstatte de to nåværende selskapene i Norge før sommeren. Men tillitsvalgte som NTB var i kontakt med mandag, regner med å få informasjon etter styremøtet i konsernledelsen i Stockholm tirsdag og onsdag.

- Jeg regner med at ett eller annet vil bli kommunisert til de ansatte etter styremøtet. Allerede 2. mars må de ansattes innstilling være klar, og tre ukers behandlingstid om så viktige spørsmål er veldig kort tid sier Lyng. Han sitter selv i konsernstyret som

representant for de ansatte i Norge, men hans munn er lukket om styresaker.

### **Ikke overraskende**

Det kom ikke som noen stor overraskelse da konsernledelsen i SAS 28. januar offentliggjorde planer om å etablere et helt nytt norsk innenriks-selskap på basis av Braathens og Scandinavian Airlines norske virksomhet for å slåss mot Norwegian.

Forutsetningen er at ledelsen får med seg de ansatte i reorganiseringen av de to selskapene. Dette innebærer blant annet justerte lønns- og arbeidsavtaler. Endelig avgjørelse blir tatt på styremøte 10. mars.

De tillitsvalgte stilte seg umiddelbart avventende til planene. Alle uttrykte forståelse for at ting må skje, samtidig som de pekte på at man fikk sette seg ned å diskutere planene med et åpent sinn.

### **Veldig stille**

Tillitsvalgte i Braathens og Scandinavian Airlines sier til NTB at de lite eller ingen ting har hørt fra SAS-ledelsen siden planene ble lansert 28. januar.

– Det eneste vi vet er at vi må være med å skape et bedre selskap som det koster mindre å drive, sier leder for SAS Personalklubb, Asbjørn Wikestad til NTB.

Han vil ikke uttale seg konkret om de forutsetninger om reduserte lønns- og arbeidsvilkår som SAS-ledelsen har presentert, men sier at enhetskostnader kan senkes på flere måter – redusert lønn og samme arbeid, samme lønn men mer arbeid, eller ny teknologi som kan gjøre

tingene på en annen og mer rasjonell måte.

Peggy Hessen Følsvik, leder for funksjonærklubben i Braathens, sier til NTB at hun langt på vei er enig med John Lyng som tidligere har sagt at SAS-konsernets sparepotensial nå i stor grad ligger på administrasjonen.

– Den gruppen arbeidstakere som jeg representerer har allerede vært gjennom store nedskjæringer, og den representerer på god vei en lavlønnsgruppe, sier Hessen Følsvik.

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



## SAS gir opp nye flykjøp

Publisert: 10.02.04

**SAS har lagt ideen om å kjøpe nye, mindre regional-jetmaskiner på hylla. Det har vi ikke penger til for tiden, sier sjefen for Scandinavian Airlines, Søren Belin, til Flight International.**

**Kriserammede SAS har lenge vurdert å kjøpe jetfly med mellom 70 og 100 seter til regionalruter med mindre belegg.**

Med en flåte på 50 Boeing 737-fly skal det norske innenriksmarkedet og anslagsvis 20 internasjonale ruter ut av Norge betjenes.

Fra 1. april flyr SAS bare Boeing 737 i og fra Norge. Selskapet skal beholde 24 av sine maskiner i Oslo, og med Braathens 26 fly av samme type er det også et potensial for en liten ekspansjon av rutene i forhold til dagens rutetabell, ifølge sjefen for Scandinavian Airlines Norge, Stein Nilsen.

I dag får styret i SAS syv forslag på bordet til hvordan man skal redde stumpene av SAS og Braathens i Norge.

All oppmerksomheten omkring omstruktureringer, spareprogram og oppsigelser har gitt SAS et dårlig rykte som konsernsjef Jørgen Lindegaard vil prøve å riste av seg.

- Vi har behov for en ny start i Norge, basert på de to gode bransjenavnene Braathens og SAS.

Vi har betydelige flyginger innenlands og til utlandet fra Norge, og jeg ønsker inderlig å sette Oslo på Europa-kartet, ja gjerne på verdenskartet, sier Lindegaard til VG, og signaliserer med det at han gjerne åpner nye, interkontinentale ruter - også fra Norge, så fort markedet måtte gi åpning for det.

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



## Nytt rutetilbud fra SAS i mai

Publisert: 11.02.04

**SAS Gruppen venter å ha ferdig et nytt rutetilbud og konsept for virksomheten i Norge i mai. Tidsplanen er betinget av at forhandlingene med de ansatte går etter planen.**

Tirsdag kveld ga styret i SAS ledelsen mandat til å slutføre sammenslåingen av Scandinavian Airlines i Norge med Braathens. Forhandlingene skal være ferdig i løpet av tre uker, og skal vedtas på et styremøte 10. mars.

Reitan sier det først vil være vesentlig å få på plass avtalen med de ansatte. - Hvis vi i noen deler av konsernet ikke lykkes, får det konsekvenser, sier Reitan.

Ifølge ham ser SAS nå på utnyttelsen av flyene og den generelle produksjonen i virksomheten. - Vi ser på tiltak for å forenkle produksjonen til de standarder som gjelder for lavkostvirksomheter, sier Reitan.

Kilde: Dagens Næringsliv



## SAS-plan presses af nye overenskomster

Publisert: 11.02.04

**Igangværende overenskomstforhandlinger skal bringe besparelser for to mia. kr. for at bringe luftfartskoncernens store spareplan i land. Sparekravene skaber splid blandt medarbejderne.**

STOCKHOLM/KØBENHAVN: De igangværende forhandlinger om nye overenskomster med SAS-koncernens ansatte truer nu med at skubbe en kæp i hjulet på den storstilede spareplan.

Vigtigheden af de højaktuelle forhandlinger får den danske koncernchef Jørgen Lindegaard til at lægge ultimativt pres på sine medarbejder og deres respektive fagforeninger, der skal være med til at levere de sidste cirka to mia. skr. for at bringe koncernens samlede spareplan i land.

»Vi er midt i nogle meget vanskelige og meget vigtige forhandlinger om nye kollektivaftaler med alle vores medarbejdergrupper. Forhandlingerne er vigtige for SAS-ledelsen, men de er ved Gud også vigtige for vores medarbejdere, for når vi ikke frem til de to milliarder kr. så risikerer de, at miste deres job. Forhandlingerne afgør ikke SAS' fremtid, men de afgør SAS' fremtidige størrelse,« siger Jørgen Lindegaard.

6.000 skal forlade SAS  
Ifølge skitsen til den gigantiske  
»Turnaround 2005«-plan skal  
forhandlingerne føre til de sidste  
besparelser på omkring to mia. skr. for  
at nå op på sammenlagt 14 mia. skr.  
SAS-ledelsen har tidligere slået fast, at  
man under ingen omstændigheder  
fraviger spareplanen. Alternativt må  
man blot tage andre redskaber i brug  
end oprindeligt planlagt. I forvejen skal  
ialt 6.000 ansatte forlade SAS som  
følge af spareplanen.

Målet er at sikre, at løn, godtgørelser  
og pensioner er på markedsniveau i  
forhold til konkurrenterne.

»Vi møder konkurrence på alle vores  
ruter på alle tidspunkter af døgnet.  
Derfor har vi blot et stille budskab om,  
at et hvert resultat af forhandlingerne  
har en øjeblikkelig konsekvens,« siger  
Jørgen Lindegaard.

### **Piloter langer ud**

De hårde forudsætninger for  
overenskomstforhandlingerne skaber  
imidlertid allerede splid imellem den  
lange række af fagforeninger i SAS-  
koncernen. Samtidig er  
forhandlingerne mellem SAS-ledelsen  
og de danske luftfartsfunktionærer,  
LFF, allerede endt hos forligsmanden.

Efter et 2003 med fyringer og markant  
øget arbejdstid hos SAS-piloterne skal  
der tunge beviser på bordet, før  
piloterne vil acceptere yderligere  
sparekrav fra SAS-toppen. Det siger  
Mogens Holgaard, formand for Dansk  
Pilotforening, som i stedet peger på  
muligheder for nedskæringer i andre  
faggrupper.

»Jeg siger ikke, at afdelingerne er  
ineffektive, og det er ikke for at pege  
fingre af enkelte medarbejdergrupper.  
Men ledelsen har på disse områder  
ikke været tilstrækkeligt dygtige til at få

omkostningerne til matche niveauet  
hos vore konkurrenter,« siger han.

Mogens Holgaard peger på, at SAS'  
omkostninger ved salg af billetter,  
håndtering af flyene, når de står på  
jorden og den tekniske service er  
områder, som er markant dyrere, end  
de er hos konkurrenterne.

### **Dårlig ting**

Formanden for Luftfartsfunktionærerne  
Nicholas Fischer, hvis medlemmer er  
skydeskive for Mogens Holgaards  
kritik, ønsker ikke at kommentere, om  
der er fortsat er faggrupper i SAS, som  
har båret mindre ofre i den omfattende  
sparemanøvre.

»Det er i sidste ende op til ledelsen -  
ikke medarbejderne at finde ud af. At  
pege fingre ad hinanden tjener intet  
formål, og intern splid er det sidste, vi  
har brug for. Det er en meget dårlig  
ting at en medarbejdergruppe  
begynder at sige, at selskabets  
problemer skyldes bestemte andre  
grupper,« siger han.

Forhandlingerne med samtlige  
medarbejdergrupper ventes afsluttet i  
løbet af årets første kvartal.

Kilde: Berlingske Tidende



## Norske SAS-døtre gjør det bedre

Publisert: 11.02.04

**Selv om SAS-gruppen taper penger så det griner, står det langt bedre til i de norske datterselskapene enn i gruppens største flyselskap. Braathens gikk beskjedent i minus, mens Widerøe leverte overskudd i fjorårets siste kvartal.**

Braathens hadde et resultat på minus tre millioner svenske kroner i fjerde kvartal, mens hele fjoråret ga et overskudd på 98 millioner svenske kroner.

Widerøe leverte et overskudd på 43 millioner i fjorårets siste kvartal, mens hele 2003 ga 77 millioner svenske kroner før skatt.

For Widerøes del er resultatet på linje med året før.

- Resultatet er absolutt tilfredsstillende. Fjoråret var vanskelig for hele luftfarten, og også for oss. Vi startet med et underskudd etter første kvartal på rundt 26 millioner. Deretter har selskapet vært gjennom en av de tøffeste omstillinger i selskapets historie. Vi snudde minus til pluss, og fra et vanskelig utgangspunkt ble 2003 et læringsår for hele organisasjonen. Omstillingens reelle bidrag til årets resultat er faktisk drøyt 50 millioner kroner, og dette er et av flere tegn på at vi nå er på offensiven igjen, sier

administrerende direktør Per Arne Watle i Widerøe.

For Braathens ga fjoråret en betydelig nedgang i forhold til 2002 da flyselskapet med det norske flagget leverte 806 millioner svenske kroner før skatt.

- Vi må opp på et vesentlig høyere overskuddsnivå før vi kan si oss fornøyd. På den annen side er det selvsagt positivt at vi gjorde et plussresultat i 2003, alle forhold tatt i betraktning. Konkurransen har vært knallhard, og satte sitt preg på både priser og inntjening. Enhetsinntekten sank med nesten 19 prosent sammenlignet med 2002. Imidlertid er vi nå godt i gang med en omfattende omlegging slik at vi kan gjenskape lønnsomhet og for alvor ta opp konkurransen med lavprisselskapene, sier administrerende direktør Knut A. Solberg i Braathens.

Kilde: Dagens Næringsliv



## Katastrofetall fra SAS

Publisert: 11.02.04

**SAS-gruppen skuffer med et resultat på minus 245 millioner svenske kroner i fjerde kvartal 2003. Til tross for at fjoråret ga et milliardunderskudd, har SAS fortsatt tro på å gå i pluss i 2004.**

Resultatet er mer enn 800 millioner kroner svakere enn hva forhåndsestimatene fra TDN Finans viste, men kvartalets andel av restrukturingskostnader på 496 millioner svenske kroner er ikke med i disse estimatene.

På forhånd var det ventet at SAS Gruppen skulle legge frem et resultat før skatt på 600 millioner svenske kroner, inkludert en salgsgevinst på 700 millioner, for fjerde kvartal. Driftsresultatet for konsernet ble minus 43 millioner svenske kroner. Det var ventet til 899 millioner.

### **Storebror fortsatt verst**

Det er det største flyselskapet i gruppen, Scandinavian Airlines, som i stor grad trekker konsernresultatet ned. Scandinavian Airlines isolert hadde et kvartalsresultat på minus 284 millioner svenske kroner før skatt.

De norske søsterselskapene Braathens og Widerøe gjør det langt bedre.

For hele 2003 fikk SAS-konsernet et resultat før skatt på minus 1,47 milliarder svenske kroner. Det er en forverring på over én milliard kroner i forhold til 2002. Hovedgrunnen til det elendige årsresultat i SAS er resultatet i første kvartal som var svært svakt. Mens SAS-sjef Jørgen Lindegaard lenge har sagt at han ventet er resultat på minus to milliarder svenske kroner før finansposter og engangskostnader for 2003, endte det faktiske tallet på minus 2,2 milliarder kroner.

### **Sikter mot pluss**

Likevel sikter SAS-gruppen fortsatt mot overskudd i 2004.

- For helåret 2004 er ledelsen og styrets primære mål å oppnå positivt resultat, og å ta de nødvendige

beslutningene for å oppnå dette, skriver Jørgen Lindegaard i kvartalsrapporten.

SAS-aksjen falt 3,8 prosent på Stockholmsbørsen like etter at børsen åpnet onsdag. Kvant på 12 onsdag formiddag er SAS-aksjen ned 1,99 prosent på Oslo Børs.

Kilde: Dagens Næringsliv



## **Her er planen for «billig-SAS»**

Publisert: 12.02.04

**SAS-styret ble tirsdag kveld orientert om planene for nye SAS/Braathens. Det nye selskapet blir antagelig dyrere å fly med enn Norwegian, og skal stå for hele innenriksmarkedet.**

Målet for det nye selskapet er et driftsresultat på rundt en halv milliard kroner. Ingen i SAS-konsernet ville tirsdag kommentere planene, skriver Dagens Næringsliv.

Her er hovedpunktene i planene:

- Omtrent ti prosent dyrere enn Norwegian
- Skal operere rundt 50 Boeing 737-fly
- Skal ta seg av alle flyginger på norsk innenriks og ut av Norge, med unntak av strekningen Oslo – København

- Ha en omsetning på rundt ti milliarder kroner, med et driftsresultat på mellom 500 og 800 millioner kroner
- Vil trolig fly under det såkalte AOC (Airline Operating Certificate) som Braathens i dag innehar

I tillegg vil det nye selskapet få en administrasjon på rundt 200 årsverk. Dette er omtrent 150 personer færre enn de to selskapene har per i dag.

For å bli konkurransedyktige mot Norwegian kan de ansatte stå foran reduksjoner i lønn, pensjoner og forsikringer.

Diskusjonene om hva det nye selskapet skal hete starter trolig neste uke.

Kilde: Nettavisen



## Dårlig teknisk punktlighet og regularitet for STS

Publisert: 12.02.04

**Januar måned var en av de dårligste månedene noensinne for SAS teknisk (STS), med hensyn til teknisk punktlighet og regularitet.**

## Det er dårlig over hele linjen, med norsk innenriks på desidert jumboplass.

Det er først og fremst Gardermoen som sliter og har de fleste kanselleringene og tekniske forsinkelsene. Det ser stygt ut på linjenettet også. Enn så lenge er det teknikere på de fleste av stasjonene SAS flyr på i Norge, men det tynnes i rekkene. Etter planen skal den siste flyteknikeren på linjenettet være ute av firmaet innen 1.juni. Da med unntak av 10 teknikere i Bergen.

Den radikale reduksjonen og omleggingen av vedlikeholdsprogrammet SAS har gjennomført det siste året, slår nå ut i av økt mengde av feil på flyene i drift. Feilrapporteringer inn til teknisk base på Gardermoen har økt dramatisk. En økning var ventet, men ikke i denne størrelsesorden. Luftfartsmyndighetene er klar over denne utviklingen og har uttrykt sin bekymring. Spesielt sliter Gardermoen tungt i helgene. Natt til søndag skal den ukentlige tekniske kontrollen utføres på samtlige SAS fly i Norge. Da har feil akkumulert seg opp over hele uken. Det vurderes enten å spre disse sjekkene utover på ukedagene, eller helst dele sjekken opp i to deler som kan gjøres på forskjellige dager. Dette etter samme mønster som Braathens kontrollerer sine fly.

Noe må i alle fall gjøres. Situasjonen nå med en gjennomsnittlig teknisk punktlighet på rundt 60% er uholdbar. STS har forpliktet seg til å holde en teknisk punktlighet på 97%.

JO



## SAS orienterer

Publisert: 14.02.04

**SAS-konsernet har satt i gang en prosess for å komme med en ny modell for videre angrepsmåte i Norge og på tirsdag 10.februar ga styret i SAS grønt lys for å starte arbeidet med forutsetningene for å kunne slå sammen de to virksomhetene Braathens SAFE og Scandinavian Airlines til en. Det er satt i gang et prosjekt som nå skal arbeide fram en modell for sammenslåingen.**

Prosjektet består av en styringsgruppe bestående av SAS Group Management (GM), en prosjektledergruppe bestående av Bernhard Rikardsen, personaldirektør i SAS-konsernet, Mats Valinger, ansvarlig for Corporate Development i SAS-konsernet, Stein Nilsen, ansvarlig for Scandinavian Airlines i Norge og Knut Solberg, ansvarlig for Braathens, samt et prosjektkontor, som ledes av Hans Kristian Kolsum. Informasjonsavdelingen i SK og BU er en del av dette kontoret.

Prosjektet består av fire arbeidsgrupper, som skal ta fram et forslag til løsning til det kommersielle konseptet, forslag til identitet/profilering/kommunikasjon, løsning innenfor Human Resources/Organisasjon og forslag til løsning av operasjonell integrasjon. Disse gruppene er bemannet med medarbeidere fra Scandinavian

Airlines, Braathens og ulike konsernfunksjoner.

I prosjektet er det etablert en referansegruppe med fagforeningsrepresentanter fra både Scandinavian Airlines og Braathens. I prosjektarbeidet blir det blant annet lagt vekt på at det nye selskapet skal fremstå med tydelig(e) varemerke(r) og komme med et nytt pris og produktkonsept i mai. Forutsetningen for at det blir en sammenslåing mellom Scandinavian Airlines og Braathens er at det blir etablert avtaler med medarbeiderne om reduserte lønns- og arbeidsvilkår for å skape den nødvendige lønnsomhet og konkurransekraft.

Endelig beslutning i styret om modellvalg for det norske markedet skjer 10. mars.

Spørsmål og svar om sammenslåingen av Braathens og Scandinavian Airlines.

**SPØRSMÅL:** Hva innebærer beslutningen?

**SVAR:** Den endelige beslutningen skal tas 10. mars. En anbefaling er gitt fra konsernledelsen i SAS til konsernets styre om hvilken retning vi ønsker å gå når det gjelder jet-trafikken samlet sett til/fra Norge. Anbefalingen innebærer at all jet-trafikk i Norge (innenriks og utenriks) samles i et selskap, med en felles ledelse. Løsningen forutsetter effektiviseringstiltak og at det blir etablert nye avtaler med medarbeiderne om endrede lønns- og arbeidsvilkår.

**SPØRSMÅL:** Er det Braathens som overtar Scandinavian Airlines eller v.v. ?

**SVAR:** Det er for tidlig å spekulere i et slikt spørsmål. Analysen som har ledet fram til anbefalingen er basert på den beste forretningsmessige og

industrielle løsningen. Retningen er helt klar! Men hvordan det skal gå for seg i praksis må vi komme tilbake til senere.

SPØRSMÅL: Vi vet at Braathens produserer med lavere kostnader enn Scandinavian Airlines. Er det da ikke logisk at de tar over hele produksjonen ?

SVAR: Nei, fordi Scandinavian Airlines vil med Turnaround 2005 komme ned på samme nivå som Braathens. Men en forutsetning for at vi skal lykkes er konkurransekraftige avtaler med fagforeningene innen 2004.

SPØRSMÅL: Er det ikke best å avvikle SAS med en gang i og med at selskapet har så mye høyere produksjonskostnader?

SVAR: Nei. Både Scandinavian Airlines og Braathens er sterke varemerker, og den endelige beslutningen skal ta hensyn til det. Vi har tro på at vi skal lykkes med å komme ned i lavere kostnader gjennom de nye avtalene med fagforeningene.

SPØRSMÅL: Når skal dette kunne tre i kraft ?

SVAR: Mai 2004

SPØRSMÅL: Hvilket varemerke kommer til å brukes ?

SVAR: Spørsmålet om varemerke har ennå ikke blitt vurdert. Det spørsmålet arbeider vi videre med.

SPØRSMÅL: Hvordan vil personalspørsmålene håndteres ?

SVAR: Ved den foreslåtte løsningen vil prinsippene som gjelder ved "virksomhetsoverdragelse" gjøres gjeldene.

SPØRSMÅL: Kreves det nå ytterligere lønnsfrys/lønnsnedgang ?

SVAR: En forutsetning for at dette skal kunne gjennomføres er at vi kan drive virksomheten under konkurransekraftige vilkår. Det kreves alltså endrede vilkår for visse yrkesgrupper. Vi har for høye produksjons- og lønnskostnader sammenliknet med våre konkurrenter.

SPØRSMÅL: Hva kreves det av fagforeningene i de konkrete forhandlingene som nå pågår?

SVAR: Markedstilpasset lønn/arbeidsvilkår dvs. SAS-konsernet kan ikke operere med høyere kostnader enn våre konkurrenter.

SPØRSMÅL: Hvem har vært ansvarlig for anbefalingen som er lagt fram for styret ?

SVAR: En felles arbeidsgruppe med representanter fra konsernledelsen, Scandinavian Airlines' norske ledelse og Braathens har deltatt i utredningsarbeidet.

SPØRSMÅL: Hvorfor gjorde dere ikke dette i 2002 ?

SVAR: Markedssituasjonen var helt annerledes i 2001. Markedet var i sterk vekst.

Kravet til effektivisering har stadig økt siden den gang. Operasjonelle forhold tillot det heller ikke på det tidspunktet. Da handlet det primært om å skape et bra trafikkprogram og et effektivt trafikksystem for hele Norge.

SPØRSMÅL: Påvirker dette andre markeder ?

SVAR: Vi velger samme integrerte løsning i Sverige og Danmark. Det viktige er at alle våre trafikkstrømmer kan betjenes med prisverdige produkter i alle markedssegmenter.

SPØRSMÅL: Hva forventes ut av de faglige møtene ?

SVAR: Få aksept og tilslutning til at dette er riktig vei å gå.

SPØRSMÅL: Hva skjer med Braathens' tekniske base på Sola ?  
SVAR: Det er ikke med i vurderingen denne gang.

SPØRSMÅL: Hva sparer vi på dette ?  
Hvem blir vinneren ?  
SVAR: Vi regner med betydelig lavere kostnader som kommer kundene til gode gjennom lavere priser. Vinneren blir kunden.

SPØRSMÅL: Skal flyene males om?  
Skal alle ansatte ha samme uniform ?  
SVAR: Det er det for tidlig å svare på.

SPØRSMÅL: Hva skjer dersom dere ikke lykkes?  
SVAR: Konsernledelsen i SAS er sikre på at dette er den beste og mest effektive løsningen. Men den kan kun gjennomføres hvis vi får de nødvendige avtaler med de faglige organisasjoner på plass for at sikre konkurrekraft i alle tre markeder.

SPØRSMÅL: Hvordan skal selskapet organiseres?  
SVAR: Som et datterselskap til SAS konsortiet .

SPØRSMÅL: Vil man velge samme organisering i Sverige og Danmark?  
SVAR: Det vil være naturlig.

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



## NFO's nye debattforum er klart!

Publisert: 15.02.04

**Endelig er det nye debattforumet for NFO's medlemmer klart.**

**Nå må alle medlemmer søke om personlig brukernavn og passord, noe som vil gjøre det vanskeligere for uvedkommende å bryte seg inn! I det nye forumet håper jeg at vi skal få bedre oversikt over de forskjellige temaene som blir tatt opp. Samtidig vil det parallelt være en egen helt åpen debattmulighet for alle som ikke er medlemmer.**

Det nye forumet er basert på PHP, HypertextPreProcessor, som er et programmeringsspråk som blir brukt opp mot HTML. Med dette menes at man får flere muligheter enn det HTML kan gi. Man kan generere scripts som gjør det man selv ønsker, altså en mer dynamisk side.

Nå skal dere ikke tro at det er undertegnede som har konstruert dette forumet fra begynnelsen, men jeg har bygget videre på phpBB, et program som er tilgjengelig for alle som ønsker å ha et diskusjonsforum, enten det er snakk om et privat eller profesjonelt nettsted. Fordelen med phpBB er at det er basert på åpen kildekode, noe som vil si at alle får bruke det gratis. Ingen abonnementsavgift eller restriksjoner i forhold til endringer. Vi kan gjøre hva vi vil.

phpBB har allerede eksistert i flere år. Programmet har utviklet seg internasjonalt med hjelpere fra hele verden. Det arbeides kontinuerlig med profesjonelt kvalitetsdesign, sikkerhet, flerspråklighet, databasestøtte for ulike databasemoduler osv.

Undertegnede har jobbet mer eller mindre med dette forumet i ca. 6 mnd, både layoutmessig og ikke minst for å kunne tilpasse det slik at det er mulig for våre medlemmer å være anonyme, samtidig som vi i INFO-Redaksjonen må ha mulighet til å spore hvem som har skrevet innleggene. Samtidig har jeg prøvd å tilpasse det slik at det skal være relativt lav brukerterskel her. Før jeg gikk i gang med dette, var jeg helt blank i PHP script, men en oppsagt flytekniker må jo søke etter utfordringer, og jeg har i hvert fall lært noe om php-script i denne tiden.

Så til det viktigste:

Hvordan komme inn?

Jo, du følger bare den samme linken som tidligere, altså trykker på Debatt knappen nederst til venstre.

Da kommer du til hovedsiden som inneholder NFO's medlemsdebatt og Åpent forum. (Åpent forum er åpen for alle.)

For å komme inn på NFO's medlemsdebatt må du følge linken Bli Medlem oppe til høyre på siden.

Her bør du lese Betingelser for Medlemskap før du godtar disse.

Så er det bare å registrere seg, og trykke OK.

INFO-Redaksjonen vil så motta en mail med dine registrerte opplysninger, hvoretter vi kan aktivere eller avslå ditt medlemskap. Dette gjøres altså manuelt og er noe tidkrevende, men vi lover at du skal ha mottatt svar innen 24 timer.

Når du så får svar om at medlemskapet er aktivert er det bare å logge seg inn, og slippe ut dine tanker og meninger!

Jeg ønsker dere alle Lykke til!

Per Erik Nesvold



## Spanair vil til STS på Gardermoen, men får ikke lov!

Publisert: 16.02.04

**Det begynte med at SAS for en tid tilbake kjøpte seg opp til 97% eierskap i Spanair. Ikke lenge etter ble det bestemt at alt mellomtungt vedlikeholdet (B og C-sjekker) på alle Spanair sine MD80 fly skulle flyttes fra Swissair Technic til SAS Technical Services. Stemningen var høy på Gardermoen. Man var sikre på at denne jobben ville bli lagt til Gardermoen. Både fordi Gardermoen er vedlikeholdsbase for SAS sine egne MD80 fly samt at Gardermoen er billigst og mest effektiv på MD80 vedlikehold i Europa.**

Overraskelsen var stor da teknisk ledelse i STS besluttet at det skulle opprettes en egen produksjonslinje for Spanair sine MD80 fly på Kastrup. Med andre ord, STS Danmark fikk tilført dette oppdraget. Det gikk ikke

veldig bra. Flyene ble ikke ferdig på tid. Spanair klaget og forlangte levering på dato som kontraktert. For å sikre kontrakten ble produksjonslinjen overført til Gardermoen på prøve. Flyene vi hadde på prøve ble levert på tid. Den ene sågar to dager tidligere en fristen. Spanair sin tekniske representant gikk rundt og smilte. Han var kjempefornøyd.

Det var derfor et slag i ansiktet på oss, at vår tekniske ledelse besluttet at vedlikeholdet på Spanair skulle flyttes tilbake til Kastrup. Spainair protesterte, men til ingen nytte. Om første forsøk i Kastrup gikk dårlig, så endte det andre forsøket med bulder og brak. SAS måtte stille en MD80 gratis til Spanair sin disposisjon i fire måneder. Dermed hadde STS Danmark brukt opp kvoten.

Igjen ba Spanair om å få komme til Gardermoen. Men nei. Denne gangen besluttet teknisk ledelse at STS Sverige skulle få oppgaven. Om det hadde tatt lang tid å få flyene ferdig på Kastrup, så var det bare blåbær i forhold til den tiden det tok på Arlanda. Spanair sin tekniske representant fikk hjertetrøbbel og måtte byttes ut. Nå var det slutt på Spanair sin tålmodighet. De forlangte at jobben skulle flyttes til Gardermoen. Men nei. SAS ledelsen ville det annerledes. De leide i stedet inn et stort antall flyteknikere i fra England for å ta seg av denne produksjonen. Dette skjedde samtidig med at SAS sa opp 47 av sine egne teknikere i Sverige.

I dag er det ikke en eneste SAS tekniker i nærheten av Spanair sine MD80 fly. Alt vedlikeholdet utføres av engelskmenn i SAS hangaren på Arlanda. Dette reagerte svenske luftfartsmyndigheter på. SAS ble derfor nødt til å kjøre samtlige engelskmenn gjennom et ukelagt kurs i administrative rutiner. Hvis man tror at

det er billig å leie inn engelskmenn for å gjøre jobben tar man feil. Timeprisen er fire ganger det SAS betaler sine egne teknikere.

Det må være lov å stille spørsmål med dømmekraften til vår tekniske ledelse. Hvorfor nektes Spanair å få gjort vedlikeholdet sitt på Gardermoen? Hvorfor velger STS en løsning som er fire ganger så dyr for SAS? Hvorfor velger man løsninger som strider imot enigheten og intensjonen i Turnaround 2005? Er det en riktig beslutning å si opp egne ansatte, for så å leie inn engelskmenn som er fire ganger så dyre? Kanskje bør vi se oss om etter en ny teknisk ledelse.

Som en kuriositet kan nevnes at en av de oppsagte SAS teknikerne i Norge la ut CV'en sin på Internett. To dager senere ble han kontaktet av et engelsk firma som formidler utleie av teknikere og piloter. Jo da, du har gjettet riktig. Den oppsagte flyteknikeren i SAS ble tilbudt jobb i SAS på Arlanda! SAS trengte flyteknikere med B1 + B2 på MD80. Han skulle få dekket bokostnader, gratis reise til og fra, samt en timelønn godt over det han hadde i SAS. Slå den!

Knut G



## Ryanair: Vingeklippet?

Publisert: 18.02.04

**Lavprisselskapsgiganten Ryanair ble fortalt denne uken, at man må betale tilbake millioner i statssubsidier. Selskapet sier at nå vil billettprisene stige. Betyr det da at det er slutt på lave priser i luftfart? Den engelske avisen The Guardian ser nærmere på forholdet, og begynner med å si at reaksjonen fra selskapet var i velkjent Michael O'Leary-stil.**

Med fargerike plakater spyttet sjefen for verdens største lavprisselskap ut det ene fargerike adjektivet etter det andre på en pressekonferanse forleden.

Avgjørelsen i EU var "urettferdig, bisarr, gal, bakstrebersk, anti-konkurransennrettet og ekstremt ødeleggende, EU var ondskapens imperium og avgjørelsen var intet mindre enn en katastrofe for lavprisselskapene og alle som flyr med dem", hvilket i dag vil si de fleste.

Vel, ikke få panikk og selg ikke det nyinnkjøpte vinslottet i Syd-Frankrike – enda. O'Leary er ikke den som heller til et "understatement", særlig ikke når det er en mulighet for å bli oppfattet som den hvite ridder for lavpriskonseptet.

Mange andre, for eksempel sjefen for rivalen easyJet, tror at EU's beslutning på tirsdag om at Ryanairs subsidier

mottatt fra Charleroi Lufthavn representerer ulovlig statstøtte, bør sees på som å være gode nyheter for lavprisselskapene.

Det er til og med skeptikere i Londons City som mener O'Leary's langt overdrevne reaksjon er å regne for et røykteppe. Det virkelige problemet med Ryanair sier man ikke er beslutningen om Charleroi, men selskapets aggressive overekspansjon de siste årene og det tilsynelatende eksentriske valg av lufthavner.

Selve Charleroi, tidligere mest kjent for sine store slagghauger etter kullminer, er ikke bare en Ryanair-destinasjon men også en av hele seks trafikknavn på det europeiske kontinent. "Å fly fra London til "Ingensteder" kan virke ok.

Men å fly fra "Ingensteder" til "Ingensteder" er en utfordring, særlig med store fly sier Andrew Lobbenberg, transportanalytiker ved investeringsbanken ABN Amro, og en av kritikerne som i lang tid har hevdet at Ryanairs mange rekorder i ekspansjon og konkurranse ikke kan vare evig.

Øyeblikket kom i forrige uke. Ryanair avslørte at selskapets uplettede rekord i voksende fortjeneste, for hele 22 kvartaler etter hverandre, var slutt.

Fortjenesten for de siste tre måneder av 2003 glapp med 7% til NOK 390 millioner og prognosen for hele året var på et forventet fall på 10%. London City hadde tidligere blitt forsøkt overbevist om en stigning på 10%.

Den forholdsvis sterke Euro hjalp ikke på forholdet, men Ryanair klandret også økede kostnader ved åpning av nye nav i Roma og Girona ved Barcelona.

Men det som virkelig fikk alarmklokkene til å ringe var klagingen over den intense priskonkurransen. Her klaget Ryanair, selskapet som liker å irritere EasyJet ved å kalle de et høykostselskap, på konkurranse på pris fra konkurrenten.

Kunne dette virkelig være den samme O'Leary som er så berømt for sitt lavkostdriv at han instruerer de ansatte på hovedkontoret om å bringe sine egne kulepenner med på arbeid?

Men, priskonkurransen innrømmer han nå, er reell nok. Både British Airways og Air France har våknet opp av dvalen, og går nå "head-on" mot trusselen fra lavprisselskapene.

På ruten mellom Dublin og London, selve pengemaskinen i Ryanairs lønnsomhetsfabrikk og som står for mer enn en tredjedel av inntektene i 2003, får man nå konkurranse fra selveste Aer Lingus som i seg selv er i ferd med å bli et lavprisselskap.

Men, det andre elementet i den altomfattende frasen "priskonkurranse", er behovet for å kutte ned på antall seter på en del av rutene.

Dett handler egentlig ikke om konkurranse, men heller om at destinasjonene er så geografisk "usunlige" at de vanskelig kan underholde regelmessige flygninger. det er hva Lobbenberg kaller å fly fra "Ingensteder til ingensteder", og hva noen i luftfartsbransjen kaller en "Norwich to Knock"-rute.

Ryanairs ruter er i virkeligheten fra "Stansted to Knock" men poenget er det samme; det er krevende å fylle en 147-seters Boeing 737 på tynne ruter, selv om prisen er helt i bunn.

Mandag denne uken avslørte Ryanair at kabinfaktoren hadde falt i januar fra 76% for ett år siden, til 71% i januar i år. Januar er alltid en dårlig måned, men en kabinfaktor på 80% er meget dårlige nyheter i lavprisbransjen.

Moralen er denne; midt på vinteren vil bare et begrenset antall mennesker fly fra Girona til Aleghero på Sardinia eller fra Torp til Glasgow eller fra Charleroi til Carcassonne.

Grunnen til at Ryanair tilbyr disse rutene er selskapets konstante søken etter baser som er så lukrative som Stansted og Dublin. Selskapets første store idé var Scandinavia, og Skavsta sør for Stockholm så ut til å kunne tilby mange av de samme fordelene man hadde i Dublin.

En forholdsmessig stor hovedstad med bare én hovedkonkurrent, i dette tilfelle SAS. Men, det skandinaviske eksperiment har ikke virket etter hensikten.

Lavt ytende deler av Ryanairs skandinaviske nettverk er nå offisielt under revisjon. En annen grunn for å fly til bortgjemte lufthavner er at det er en tendens til å være relativt lite annen flytrafikk der.

Det gjør det mulig å snu flyene på meget kort tid, noe som er et utrolig viktig element i en lavprisoperasjon. 20 minutter på bakken er målet og et enkelt fly kan da også fly fra Stansted til Syd-Frankrike og tilbake hele fire ganger i løpet av en dag.

Derfor så lufthavnen Frankfurt/Hahn ut til å være et annet, strategisk riktig valg av base. En tidligere militærflyplass, og i hvert fall uten trafikk. Ulempen var at det var 100 km fra selve Frankfurt, men hadde som fordel at den ligger i Rhinen/Ruhr-området, selve hjertet i

industrinasjonen Tyskland, og med et folketall på ca. 17 millioner.

Problemet her har blitt at tyskerne satte i gang med lavpris på egen hånd, i form av Hapag-Lloyd Express og German Wings. Riktignok er de dyrere enn Ryanair, men de opererer fra Köln's hovedlufthavn.

Så er det lufthavner som statseide Charleroi. Ryanair forhandlet frem store rabatter på landingsavgifter og sjenerøse bidrag til markedsføringen.

Dette er dømt ulovlig, og Ryanair vil appellere dommen. Men O'Leary's forsøk på å rekruttere flere lavprisselskaper til å være med på apellen, har fått en meget blandet mottagelse. EasyJet hevder O'Leary, har et nøyaktig likedan problem på sin tyskem, offentlig eide base Schonefeld.

Dette er ikke easyJet enig i. "Michael O'Leary har forsøkt å dra oss inn i sin debatt ved å kaste skit og nevne lufthavner vi betjener" sier en talsmann for selskapet. "Hvis han har et problem bør han klage til EU-kommisjonen. Slutt å snakke om kontrakter han ikke har sett"

Hva angår Ryanair så er det vanskelig å se hvor dypt Charleroi-problemet stikker, men det er ikke livstruende. Bare 20% av Ryanairs trafikk går gjennom offentlig eide lufthavner og antageligvis så vil selskapet få anledning til å reforhandle avtalene, selv om det betyr at de nok ikke blir så fordelaktige i fortsettelsen. Det er også sannsynlig at man vil motta støtte fra noen, private lufthavner men også der skal det hele reforhandles.

beslutning i EU om Charleroi betyr ikke at man ulovliggjør markedsføringsstøtte til

lavprisselskaper, man har bare innført en del restriksjoner.

"Lavprisrevolusjonen vil fortsette og vil overleve" sier Lobbenberg.

"Ungkarsfestene kan få fortsette med å drikke seg gjennom Europa. Eiere av hus og hytter i Syd-Europa kan fortsatt nå sine residenser for en billig penge".

Et visst perspektiv er nødvendig når man ser på Ryanair. Fallende inntjening og en ordkrig med EU-kommisjonen kan hurtig skape et inntrykk av krise, men uansett så er og blir Ryanair en uomtvistelig suksess av dimensjoner.

Siste år var nettofortjenesten i overkant av 2,08 milliarder og fortjenestemarginen var på hele 28%. Med andre ord så gjorde man hver fjerde Euro i inntjening om til ren profitt.

Sett i det perspektiv så blir Ryanair til verdens mest lønnsomme flyselskap. Hvis Charleroi-avgjørelsen betyr at noe av kostnadsfordelene sammenlignet med for eksempel easyJet vil forsvinne, så kan det vanskelig beskrives som en katastrofe.

Hvis marginen stabiliserer seg rundt 15%, noe London City forventer og som O'Leary har antydnet at den vil, så vil selskapet fortsatt være et finansielt kraftverk.

Representanter for EU-kommisjonen kan naturligvis argumentere for at Ryanair kan ha råd til å absorbere en del av de økede kostnader på Charleroi. Kommisjonen hevder at prisen derfra kan øke med ca. NOK 70,-, selv om Ryanair sier det vil bli vesentlig mer.

Det kan også være mulig at den største fare for Ryanair ikke ligger i kommisjonen, men i selve selskapet.

Midt i en uke med dårlige overskrifter i avisene så kan det verste være en dommeravgjørelse i disfavør av selskapet, om at man strakk lavpris- og sparekonseptet vel langt da man tvang en passasjer med Cerebral Parese til å betale NOK 230,- for å bruke en rullestol fra innsjekk til gate på Stansted.

O'Leary annonserte umiddelbart en NOK 7,- avgift på alle billetter, for å dekke utleie av rullestoler! Og for å gjøre opp sin mattelekse: 24 millioner Ryanair-passasjerer vil i år dra inn NOK 153 millioner i rullestolkostnader.

Forutsetter vi at Ryanair har en 20% margin på rullestoler, så blir det 800.000 rullestoler eller 4,4 rullestoler pr. flygning.

Ryanairs fly kan bare befekte maksimum 4 passasjerer med bevegelseshemming pr. flygning. Derfor er anklagen om å profitere på mennesker med handikap allerede satt fram.

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



## Tyskland tilbyr Russland å lease MD80

Publisert: 18.02.04

**Den tyske regeringen har skickat ett brev till den ryska transportministern och erbjuder ett leasingarrangemang för upp till 200 trafikflygplan av typ MD80 och Fokker 100. Ryssland har för få flygplan som är certifierade enligt de strängare västerländska bullernormerna som nu gäller inom EU.**

**Flygplanen skall ersätta äldre TU-134 och bristen på TU154 på den ryska marknaden. De erbjuds via ett samarbete mellan det tyska flygbolaget Germania, SAS-group och General Electric Capital Aviation Services.**

Enligt Bertil Ternert på SAS är bolagets intresse i första hand att tillföra MD80-kompetens till ryssarna. SAS har simulatorer på Arlanda och mångårig erfarenhet av flygplanstypen. På sikt kan det även bli aktuellt med flygplan.

Den ryska tillverkningsindustrin går på sparlåga sedan bolag som Aeroflot börjat köpa flygplan från Boeing. Den ryska flygindustrin säger att det kan ta upp till 5 år innan man kan leverera de flygplan som behövs på marknaden. Den ryska regeringen annonserar också att man vill omstrukturera hela sin civila flygindustri till år 2007 genom

att bilda ett United Aircraft Manufacturing Holding Company med det europeiska Airbus-konsortiet EADS som förebild. Den ryska flygindustrin har haft en svår tid sedan Sovjetunionens fall 1991. Styrning och finansiering har fallerat och endast ett fåtal militära flygplan har levererats. Den senaste modellen från Tupolev, TU334, skulle ha varit i drift 1992, men certifierats först 2004 och inga leveranser planeras under detta år.

Kilde: [www.flygtorget.se](http://www.flygtorget.se)



## Tariff-forhandlinger kan ikke løse alt

Publisert: 18.02.04

**Vi må ikke komme i en situasjon der alle problemer skal løses ved tarifforhandlinger. Mange overordnede spørsmål løses best gjennom politiske prosesser, sier NHO-direktør Finn Bergesen jr.**

I forbindelse med hovedstyremøtet i NHO onsdag sa han at forsøk på å

trekke alle saker inn i forhandlingene bare vil gjøre et vanskelig oppgjør enda vanskeligere.

Bergesen jr. mener fagbevegelsens mange medieutspill om lønnsoppgjøret skaper falske forhåpninger hos landets arbeidstakere.

– Ut fra de signalene vi har sett i pressen, og som spriker i alle retninger, ser det ut til at dette kan bli veldig vanskelig, sier Bergesen til NTB.

Tariffestet tjenestepensjon, sekstimersdag, lønnsbortsett for lavtlønte og kvinner, overtidsbegrensninger, etter- og videreutdanning er blant de mange kravene Bergesen har merket seg fra fagbevegelsen den siste tiden.

– Mye av denne avispolemikken skaper forhåpninger og forventninger. I den utstrekningen man ikke kan innfri disse forventningene, så blir det alltid vanskelig å få noe igjennom, sier Bergesen, som regner med at fagbevegelsen vil moderere seg i møter med NHO.

### – Snu negativ trend

– Min utfordring til motparten er: La oss komme sammen, la oss få et lønnsoppgjør som gir en reallønnsvekst, som gir tro på konkurranseutsatt næringsliv i Norge, og som snur den negative trenden vi hadde på slutten av 90-tallet og begynnelsen av 2000-tallet, sier Bergesen.

Under NHO-hovedstyrets møte onsdag, hvor tariffoppgjøret var hovedsaken, understreket Bergesen at 2004-oppgjøret på mange måter blir et være eller ikke være for det konkurranseutsatte næringslivet.

– Vi fikk en endring på lønnsveksten til det bedre i 2003. Hvis vi nå faller

tilbake til gamle synder fra slutten av 90-tallet, vil ikke investorene ha tro på det konkurranseutsatte næringslivet i Norge. De vil da investere ute, sier Bergesen.

### **Nei til tariffpensjon**

Bergesen slo samtidig fast at det er urimelig å inkludere spørsmålet om foretakspensjon i tariff-forhandlingene, slik både LO og YS ønsker.

Ifølge NHO hører dette spørsmålet hjemme på den politiske arenaen, siden en slik tariffestet pensjon bare vil omfatte rundt 10 prosent av dem som ikke har det i dag, og dermed ikke monne i stor grad.

– Det vil samtidig bli stor forskjell mellom dem som har og dem som ikke har tariffavtale, slik at det blir en ytterligere konkurransehindring å ha tariffavtale, sier Bergesen, som mener pensjonsforhandlinger hører hjemme i den enkelte bedrift.

– Det er stor ulikhet i lønnsomheten mellom de ulike bedriftene. Noen har lønnsomhet til å ha det, andre ikke, sier NHO-direktøren.

### **Små tillegg**

Bergesen jr. vil ikke si noe om hva NHO kommer til å legge fram av tilbud, men gjør det klart at det ikke er rom for store lønnstillegg. Forhold som tilsier lave tillegg er etter NHOs mening lavt rentenivå, lav konsumprisvekst og positiv kjøpekraftsutvikling.

NHO er også meget skeptisk til økning av minstelønnssatser og automatiske lavlønnsgarantier.

Ellers vil arbeidsgiverne ha fleksible arbeidstidsordninger lokalt og lengre tariffperiode enn to år.

I forhandlingsfullmakten fra hovedstyret understrekes det også at lønnsutviklingen til ledere, høyere funksjonærer og andre grupper med markedsrett, må tilpasses de overordnede mål for lønnsveksten.

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



## **SAS leier inn oppsagte**

Publisert: 19.02.04

**SAS har sagt opp flyteknikere for å spare penger, men vil leie de samme teknikerne inn igjen via et britisk selskap til vesentlig høyere timepris.**

For å greie å utføre vedlikeholdet av datterselskapet Spanairs MD-80-fly på den tekniske basen i Stockholm, må SAS leie inn eksterne flyteknikere.

Flere av dem som har fått sparken i SAS, får korttidskontrakter med det britiske Airline Maintenance Resources hvis de ønsker det.

En 40 år gammel tobarnsfar fra Haugesund som ikke vil stå frem, sier til VG:

- Det er en ganske pussig opplevelse å sitte med to brev, et oppsigelsesbrev fra SAS og et tilbudsbrev fra AMR om å jobbe for SAS i Stockholm.

40-åringen er blant flere flyteknikere som er i nedbemanningsplanen til SAS, men som har varslet sak mot selskapet om usaklig oppsigelse, og som av den grunn fortsatt står i jobben.

- Det britiske selskapet trenger folk straks, og tilbød minst 50 timers betaling pr. uke med 35 pund pr. time - muligens mer. Men det dreier seg om korttidskontrakter og gir dermed en usikker fremtid, sier flyteknikeren som har vært veldig fristet av britenes tilbud.

### **Reagerer sterkt**

I SAS' norske flytekniker organisasjon reageres det sterkt på den måten SAS-systemet takler en vanskelig tid.

- SAS sier det er økonomiske grunner til at de sier opp våre kolleger. Samtidig vil SAS-selskapet Spanair vedlikeholde sine fly i Oslo fordi de vet vi kan gjøre jobben bra, rimelig og i tide, sier Kai Lyder Fjeldstad, forhandlingsleder for SAS-teknikerne i Norsk Flyteknikerorganisasjon.

- Våre oppsagte kolleger får skriftlige tilbud om å jobbe på kontrakt hos SAS i Stockholm etter at Spanair selv har ønsket jobben utført i Oslo.

### **- I samme båt**

- I likhet med alle andre ansatte i SAS stiller vi opp for selskapet når vi må spare, for vi er i samme båt, men dette er en sparekampanje som blir så meningsløs. Den faller på sin egen urimelighet, sier Fjeldstad. De tekniske tjenestene hos SAS er nå organisert i datterselskapet Scandinavian Technical Services, STS.

Informasjonssjef Birgitta Høgman i STS bekrefter at selskapet har en avtale med britiske AMR for å ta unna arbeidstopper på vedlikeholdsbasen i Stockholm, og sier at å beholde

overtallige ansatte ikke er mulig som beredskap mot topper.

Høgman kjenner ikke til om tidligere SAS-ansatte nå jobber hos dem gjennom det britiske selskapet.

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



## **Alvorlege feil på mange fly**

Publisert: 20.02.04

**Over halvparten av dei utanlandske flya som har vore gjennom stikkprøvekontrollar i Sverige dei siste fire åra, har hatt alvorlege manglar.**

Manglane har vore så alvorlege at det svenske luffartsverket har teke kontakt med styresmaktene i heimlandet til flyselskapet.

Den svenske Luffartsinspektionen har dei siste fire åra gjort 261 kontrollar utan førehandsvarsling av utanlandske fly, både passasjerfly og transportfly.

I ein femdel av dei undersøkte tilfella, har dei avdekte feila vore så alvorlege at flya ikkje fekk ta av med passasjerar før det var gjort utbetringar, melder Sveriges Radio.

Den vanligaste feilen er at naudlysa ikkje fungerer i flykabinen. Andre døme på feil er at navigasjonssystema ikkje oppdaterer seg tidsnok.

Luftfartsverket har ikkje gitt noko selskap flyforbod, sjølv om same selskap har hatt dei alvorlege feila fleire gonger.

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



## Flysikkerhet under press

Publisert: 23.02.04

**Den beinharde priskonkurranse mellom flyselskapene truer sikkerheten for millioner av passasjerer. »Vi hører historier, som kan være kompromitterende for flysikkerheten«, sier informasjonssjef hos Statens Luftfartsvæsen i Danmark.**

Fly, der rammes af lynnedslag og letter igen uden at blive undersøgt. Piloter, som overskrider den normale arbejdstid. Maskiner, der flyver for hurtigt eller har overvægt. Manglende indberetning af fejl. Stewardesser, som skal kontrollere, at piloterne ikke falder i søvn i cockpittet.

Det er eksempler fra virkelighedens verden i luftrummet. Flere flyselskaber er så optaget af at sænke omkostningerne, at de også går på

kompromis med sikkerhedsniveauet, fortæller en række piloter til Politiken.

Konkurrence svækker sikkerhed  
Samtidig erkender de danske luftfartsmyndigheder nu for første gang, at den stigende konkurrence mellem selskaberne risikerer at svække sikkerheden for millioner af flypassagerer.

»Vi hører historier, der kan være kompromitterende for sikkerheden. Både flyselskaberne og deres piloter er under pres, og det kan påvirke sikkerheden. Derfor er der grund til bekymring, hvis selskaberne presser citronen«, siger informationschef Thorbjørn Ancker, Statens Luftfartsvæsen.

Ifølge luftfartsvæsenets oplysninger er det især de 'gamle' selskaber, der oplever et pres, som i yderste konsekvens kan føre til dårligere sikkerhed. Formanden for Dansk Pilotforening, Mogens Holgaard, er betænkelig ved udviklingen.

»Flyvesikkerhed er en relativ størrelse, som bliver gradbøjet mere og mere. Det er kun et spørgsmål om tid, før det slår ud i statistikkerne. Det eneste, vi 'mangler', er lig på bordet«, siger Mogens Holgaard, der til daglig er pilot i SAS.

Arbejder på fælles standard  
Flyselskaberne er underlagt luftfartsmyndighederne i det land, hvor de hører hjemme. EU har gennem snart 15 år forsøgt at finde en fælles standard for piloters arbejdstid. Men forgæves. Dermed er arbejdstiden et parameter i den skarpe konkurrence mellem selskaberne.

Flyvechef Per Schrøder fra SAS afviser, at der eksisterer et truende sikkerhedsproblem, og at

lavprisfænomenet trækker alle ned på et betænkeligt niveau:

»Luffartsbranchen i Vesteuropa er så gennemreguleret, at der ikke bliver gået på kompromis med sikkerheden. Dér, hvor vi sparer penge, er på andre områder som administration og rengøring. Vi har heller ingen grund til at tro, at der skulle være problemer med lavprisselskaberne, der os bekendt lever op til myndighedernes standard«, siger han.

Kilde: [www.politiken.dk](http://www.politiken.dk)



## **Braathens styre vil overføre flyverkstedet på Sola til SAS**

Publisert: 24.02.04

**Leder Jone Killingland i verkstedklubben i Braathens Tekniske Divisjon, sier til Aftenbladet at styret i Braathens har vedtatt å arbeide for at Teknisk Divisjon skal opphøre som integrert del av flyselskapet Braathens, og i stedet bli et midlertidig eget selskap.**

Vedtaket ble gjort mot de ansattes tre stemmer. Killingland er selv blant ansatte-representantene i Braathens styre.

Beslutningen om å skille verksted og flyselskap ble gjort av Braathens styre i

forrige uke. Saken ble først kjent blant storparten av de ansatte da de kom på jobb i morges.

Det nye tekniske selskapet skal bli et nytt aksjeselskap under paraplyen til SAS-konsernet. I denne formen skal vedlikeholdsselskapet fungere inntil SAS har opprettet en ny flyteknisk virksomhet for hele konsernet, kalt Scandinavian Technical Services (STS).

### **Usikker framtid**

Braathens tekniske selskap vil da bli del av det nye STS-selskapet. Etter planen skal dette være etablert innen 1. juni i år. Jone Killingland er bekymret for styrevedtaket. Etter hans mening vil det bringe ny usikkerhet omkring framtiden til de rundt 600 medarbeiderne i Braathens Tekniske Divisjon.

Vedtaket er formelt ikke endelig. Det skjer først etter at styret i Braathens har gjennomført hva det betegner som nødvendige drøftelser med fagforeningene.

Mange blant de ansatte og tillitsvalgte reagerer også på saksframgangen. Så sent som i slutten av januar, sendte SAS-ledelsen ut en melding hvor det heter at den beste forretningsmessige løsning er å integrere hele organisasjonen til Braathens og Scandinavian Airlines i Norge i ett felles selskap.

Denne uttalelsen kom samtidig med at informasjonsdirektør Knut Løvstuhagen i Aftenbladet sa at Teknisk Divisjon ikke er del av drøftelsene i forbindelse med SAS-sammenslåingen. Løftet ble samme dag gjentatt av direktør Trygve Gjertsen i Braathens, under et allmannamøte på Sola.

Jone Killingland legger ikke skjul på at han ikke liker det som skjer. I Braathens husker de ansatte fortsatt hva som skjedde da selskapets bakkeansatte måtte forlate sine stillinger for halvannet år, etter å ha blitt ofre for mange brutte løfter fra SAS-ledelsens side.

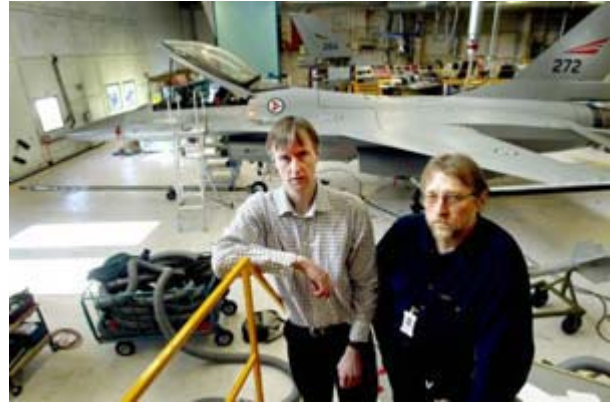
### **Ny virkelighet**

Informasjonsdirektør Knut Løvestuhagen i Braathens viser til at styrevedtaket ikke er endelig. Neste styremøte i Braathens holdes i slutten av april. Innen den tid skal styret drøfte vedtaket om Teknisk Divisjon med verkstedets tillitsvalgte.

Angående de tidligere uttalelsene om integrering, sier Løvestuhagen at konsernledelsen i SAS har bestemt å samle all teknisk virksomhet i ett selskap. Denne situasjonen er ny i forhold til hva som ble sagt i slutten av januar i år.

- Forutsetningen for Teknisk Divisjon er dermed blitt endret, sier informasjonsdirektøren.

Kilde: Aftenbladet



## **Vil flytte 250 mann fra Kjeller**

Publisert: 24.02.04

### **Ansatte på flyverkstedene på Kjeller raser mot Forsvarsdepartementet. 250 arbeidsplasser kan bli flyttet til Gardermoen.**

De ansatte får verken informasjon eller lov å uttale seg om sine egne arbeidsplassers framtid.

– Helt meningsløst, sier fagforeningslederne Bjørn Lien og Morten Fossum. De to representerer Kjeller Jern og Metall og NITO. Til sammen organiserer de godt over 400 av de rundt 500-600 ansatte ved verkstedene. En flytting vil ramme rundt 250 av dem.

### **Flystripa er viktig**

I korthet handler saken om at Forsvaret og Kristin Krohn Devolds departement vurderer å flytte verkstedtjenestene for F16 og Seaking-helikoptrene fra Kjeller til Flystasjonen på Gardermoen. Dersom det skjer vil om lag halve arbeidsstokken i verkstedene på Kjeller bli med på lasset.

I den vage informasjonen som har nådd de ansatte på Kjeller har det kommet fram at en av grunnen til at flyttingen kan skje, er at Flystasjonen på Gardermoen har en fullgod flystripe

til landing av de militære flyene. Det har Kjeller også, men eiendommene på Kjeller kan det være fristende for Forsvaret å selge til andre formål som industri og boliger.

– De økonomiske argumentene er åpenbart viktige i denne sammenheng. Salg av eiendommer på Kjeller vil bidra til etableringen av verkstedet andre steder, sier Lien.

### **Stoppes av politisk prosess**

Fagorganisasjonen på Kjeller har fått beskjed om at de ikke får informasjon om saken, og at de heller ikke kan uttale seg, fordi dette er en politisk prosess.

– Det betyr trolig at flyttingen av verkstedene på Kjeller skal behandles i Stortinget, i langtidsproposisjonen som skal opp til våren, sier Lien og Fossum.

De føler det meget frustrerende at avgjørelser som gjelder deres arbeidsplasser skal avgjøres i nær framtid uten at de får bidra med noe i beslutningsprosessen.

– Frustrasjonen hos våre kolleger i verkstedene er minst like sterk. Når de ikke får noe informasjon, opplever de både utrygghet og sinne over arbeidsplassene sine, sier de to fagforeningslederne.

### **Bidragstyttere - ikke motstandere**

De to understreker at de ikke uten videre er motstandere av å flytte virksomheten ved Kjeller opp til Gardermoen.

– Nye fine lokaler og en flystripe som ikke er truet av nedleggelse, kan være positivt. Men hovedpoenget vårt er at vi vil bidra i prosessen slik at en eventuell flytting skje på best mulig måte.

Fagforeningene vurderer for eksempel de andre verkstedtjenestene på Kjeller sammen med flyverkstedene.

– Her er det snakk om tekniske verksteder, elektroniske verksteder og laboratorier som i dag har et tett samarbeid og samvirke med flyverkstedene.

Kanskje bør alt flyttes, kanskje ingenting? Dette vil vi gjerne ha synspunkter på. Vi er fagfolkene, og kan komme med mye verdifullt. Vi tror at både politikere og forsvarsets egne utredere ville hatt stor nytte av vår tenkning i denne saken, sier de frustrerte fagforeningslederne

Kilde: Romerikes Blad



## **Single Event Authorization**

Publisert: 25.02.04

**Det har blant flyteknikere og ledelse i flere selskaper blitt diskutert bruk og lovlighet av "Single Event Authorization" eller "One Time Approval" for å få fly hjem til base. Her kommer et utdrag av lovteksten i JAR-145.30 - Krav til personell:**

Når et luftfartøy uforutsett har blitt stående på bakken der det ikke finnes et JAR-145-flyverksted med relevant godkjenning eller aksept, kan et JAR-145-godkjent eller akseptert flyverksted som er kontraktert for å utføre vedlikeholdsassistans utstede et engangs autorisasjonsbevis til en person med minst 5 års vedlikeholdserfaring og som er

innehaver av gyldig ICAO flyteknikersertifikat som dekker den aktuelle flytypen, under forutsetning av at det JAR-145-godkjente flyverkstedet arkiverer bekreftelse på erfaring og sertifikat. Alle slike tilfeller skal rapporteres til Myndighet med fullt JAA-medlemskap innen 7 dager etter utstedelse av autorisasjonsbeviset. Myndigheten med fullt JAA-medlemskap vil kreve at utført vedlikehold som vil kunne påvirke flysikkerheten skal etterprøves av det kontrakterte JAR-145-godkjente eller aksepterte flyverkstedet.

Med uttrykket « uforutsett » menes i dette underpunkt at luftfartøyet har blitt stående på bakken grunnet feil som ikke kunne forventes forutsett av luftfartsforetaket ved at den oppsto i ett hittil pålitelig system.



## **Skogsholm vil se svartelister**

Publisert: 25.02.04

**Vi bør få vite hvilke flyselskap som står på svartelisten til Luftfartstilsynet, sier samferdselsminister Torild Skogsholm.**

Flere utenlandske fly ble i fjor holdt tilbake på Gardermoen på grunn av alvorlige feil og mangler, men tilsynet har hemmeligholdt hvilke det gjelder. Nå krever samferdselsminister Torild

Skogsholm at Luftfartstilsynet letter på sløret.

### **Viktig med offentlighet**

- Jeg synes det er viktig med offentlighet om sånt, og da mener jeg ikke bare stikkprøver men kontroller generelt, slik at man får et reelt bilde av hvordan situasjonen er innenfor de ulike selskapene og flytypene, sier Skogsholm til TVNORGE.

Og hun har flere med seg. Tidligere har Forbrukerrådet og Norsk Flygerforbund krevd at den såkalte svarelisten må offentliggjøres.

### **Forpliktet internasjonalt**

- Gjennom det internasjonale samarbeidet er vi forpliktet til ikke å offentliggjøre lister over hvilke selskaper vi finner feil på, sier luftfartsdirektør Per-Arne Skogstad.

Nå varsler samferdselsministeren at hun ta hemmeligholdet opp i internasjonale fora.

Kilde: Nettavisen



## **Sola-verkstedene skal drøftes på Stortinget**

Publisert: 25.02.04

### **Den usikre framtiden ved flyverkstedene Braathens og Astec på Sola skal fremmes for Stortinget.**

Fylkesordfører Roald G. Bergsaker (H) i Rogaland møter Rogalands-benken på Stortinget 8. mars. Blant sakene han vil ta opp er usikkerheten omkring framtiden for de to store flyverkstedene til Braathens Tekniske Divisjon og Astec Helicopter Services på Stavanger lufthavn, Sola.

- Jeg vil sette full fokus på disse sakene. Enhver omorganisering er en trussel mot et etablert miljø, men omlegginger kan også føre til nye muligheter, sier fylkesordføreren til Aftenbladet.

Roald G. Bergsaker forstår de tillitsvalgtes bekymring for at Braathens styre vil skille flyverkstedet fra flyselskapet og danne et eget selskap av den tekniske virksomheten.

I vedtaket fra Braathens styre forutsettes det at solaverkstedet skal bli del av den nye flytekniske virksomheten i SAS kalt Scandinavian Technical Services eller STS. Dette vil skje når omleggingen av STS til eget aksjeselskap er fullført. Sannsynligvis vil det skje rundt 1. juni i år.

- Jeg ser ingen grunn til at SAS vil legge ned en virksomhet som

Braathens Tekniske Divisjon. Flyverkstedet drives på en svært god måte med både høy kvalitet og lønnsomhet, fortsetter fylkesordføreren.

Bergsaker understreker viktigheten for en bedrift av å ha slik ballast. At SAS-ledelsen også legger vekt på disse egenskapene tar fylkesordføreren for gitt.

Kilde: Aftenbladet

## **Vi har hørt at.....**

### ***Qualified Sailors, Marines Eligible for A&P License***

The DoD has partnered with the FAA to give enlisted mechanics in the military the same credentials as their civilian counterparts. For Sailors and Marines, the Navy and Marine Corps Airframes and Powerplant Program (NMCAPP) has been established at the Center for Naval Aviation Technical Training (CNATT), to ensure all aviation technicians are given the opportunity to earn the federal agency's industry standard certification. In the past, military experience was not widely recognized by the FAA, significantly decreasing Sailor and Marine marketability in the civilian sector.

"Trying to get a civilian job without an A&P License is similar to trying to gain access to a military base without the proper credentials--almost impossible," said CNATT NMCAPP Officer, Lt. Cmdr. Gabe Castro. "Well, that time is gone. There are now certifications in place for Sailors and Marines which allow our mechanics to enroll in the A&P [airframes and power plants] licensing program."

In order to enroll, participants must meet basic eligibility requirements, being 18 years of age, an E-4, and having 36 months or more in service. It will take about 30 months to complete the entire program, which includes completing a Qualification Training Package and passing a series of written and oral exams, as well as passing a practical test. After successful completion of the program and required exams, each participant will receive the airframes and powerplants certification from the FAA.

The benefits to Sailors and Marines include no out-of-pocket expenses, as well as the ability to use their military experience and on-the-job training toward certification. Many non-military universities and vocational technical schools offer FAA-approved classes, but the cost associated with these courses can be overwhelming, even with tuition assistance and assistance from the GI Bill.

"Its one of the great new ways we are taking care of our Sailors and Marines," said CNATT Gunnery Sergeant, Gunnery Sgt. Anthony Sosa. "It shows young Sailors and Marines that we are interested in their future as they continue their careers in the Navy and Marine Corps, but also after they leave their service and embark upon a civilian career." [ANN Thanks Lt. j.g. Doug Johnson, Center for Naval Aviation Technical Training Public Affairs]

FMI: <https://www.cnet.navy.mil/usmap>,  
[www.nko.navy.mil](http://www.nko.navy.mil),  
[www.news.navy.mil/local/tfe](http://www.news.navy.mil/local/tfe)

---

### ***Søren Belin sier...:***

Tri-national flag carrier's operations to be autonomous by start of 2004 winter schedule Scandinavian Airlines (SAS) is set to finalise details of its fleet division plan this month, which will see aircraft types concentrated at each of its three bases in an attempt to reduce costs. By its 2004 winter schedule, the tri-national flag carrier's airline operations in Denmark, Norway and Sweden will be autonomous, with each new business unit responsible for future route development, as part of a wider SAS Group decentralisation and

cost-cutting programme. SAS would also like to dispose of its recently delivered fleet of eight Airbus A321s, as they are "now too big for the Stockholm-Oslo route for which they were bought", says SAS chief operating officer Sören Belin. With new competition on the route reducing SAS's traffic, Belin says the A321 fleet would be sold "if we could get a good price for all eight".

The carrier is divesting power for short-haul operations to its bases in Copenhagen, Oslo and Stockholm Arlanda. The majority of the airline's short-haul fleet will be based at its Copenhagen hub, with 65 aircraft including 29 Boeing MD-80/90s; while eight A321s, 10 MD-80s and 35 Next Generation 737 types will be based in Arlanda. Meanwhile, Oslo will acquire the remaining 25 737NGs. The airline is looking for ways of creating economies of scale with the existing fleet "as we don't have the money to overhaul the fleet", says Sören Belin, SAS executive vice-president and chief operating officer. SAS is also studying plans to integrate the operations of the Oslo base with those of its Norwegian subsidiary Braathens, which operates 737 Classics and 737NGs - 19 737-400/500s and eight -800s.

SAS has not yet formalised its plans, and the revamp is unlikely to be formally unveiled before the second quarter. Any rebranding is unlikely as Braathens enjoys a good reputation in Norway, says Belin, but he is "not convinced that SAS should nurture both brands". He adds that "we've been told that it is no big deal to have a single pilot pool for the two 737 families, with additional type rating". SAS's Norwegian division also operates seven Fokker 50s.

Under the new plan, only two of the airline's long-haul Airbus A330/A340 family will be based in Arlanda; the remaining eight will be at Copenhagen.

These aircraft replaced SAS's five Boeing 767-300ERs, which were withdrawn in October last year and are being returned to lessors or sold.

Scandinavian Airlines (SAS) has struck a deal with pilots' unions to enable it to fly its Boeing 737-600 fleet under regional jet operating rules until the carrier acquires sub-100-seat jets. As part of its review of future profitability, SAS has identified a requirement for 10 regional jets to be used on thinner point-to-point routes, but has had to withdraw from a joint Star Alliance acquisition due to lack of financing options, it says. In the interim, the airline has secured a "tentative agreement" with pilots to operate part of its fleet of 30 111-seat 737-600s, which will be redesignated as regional jets in flightcrew scope clauses. Sören Belin, SAS executive vice-president and chief operating officer, describes the new deal as being "two-tiered", with an unspecified deadline by which time regional jets need to enter service. The airline is finalising which routes would qualify under the agreement and Belin says a similar agreement with cabin crew is being negotiated.

SAS has also considered placing any future regional jets into the SAS Commuter portfolio, although this option is now unlikely, says Belin.

---

## **EasyJet Looks to Eastern Europe**

West Europeans in the East  
(January 2004)

Carrier ASMs	(Millions)
1. Lufthansa	19.4
2. British Airways	15.5
3. Air France	11.4
4. EasyJet	8.4
5. Scandinavian	7.0
6. KLM	5.0
7. Alitalia	6.0
8. Finnair	4.0
9. BMIBaby	3.4
10. Austrian Airlines	3.1

From OAG schedule data for a week in mid-January, based on roundtrip capacity into/out of Czech Republic, Estonia, Hungary, Latvia, Lithuania, Poland, Slovakia and Slovenia by carriers from the current EU member states.

In addition to a new German base at Dortmund, announced last week, British low-fare carrier EasyJet last week announced three new routes, including flights to three new European Union capitals as the EU expands in May.

EasyJet already has one of the biggest presences in Eastern Europe among West European carriers (see inset), and the second-most capacity overall out of the Czech Republic after CSA. The latest routes, which will include May 1 flights to new member states Hungary and Slovenia for the first time, are:

London Stansted to Basel, Switzerland and Ljubljana International, Slovenia  
London Luton to Budapest International

London Gatwick to Naples, Italy; Ibiza, Spain Faro, Portugal and Prague, Czech Republic

---

## **European Maintenance Providers Rethink The Way They Do Business**

Staying Ahead Of Outsourcing and Consolidation Trends In Commercial Maintenance, Repair and Overhaul  
A struggling airline industry, ongoing pressure on profits and intensifying competition are transforming the EUR 8.5 billion European commercial maintenance, repair and overhaul (MRO) market. The resultant trends toward outsourcing and industry consolidation are expected to force market participants to redefine their competitive strategies.

Several major, low-cost and regional carriers are today outsourcing their maintenance work. As airline maintenance units strive for third-party work due to compulsions of overcapacity, aggressive competition is expected to result for some of the newly generated outsourced businesses. Even as the contest between airline maintenance units and independent MRO companies heats up, the entry of original equipment manufacturers (OEMs) is expected to further aggravate competitive pressures.

"Maintenance providers are being challenged to fulfill flexible short-term contracts and long-term total service packages to grasp the benefit of the general tendency towards outsourcing," says Frost & Sullivan Aerospace & Defense Manager Manuel Magalhaes.

"In particular, MRO providers who are able to provide total service packages or develop the capability to offer such packages should be able to gain maintenance contracts from the booming low-cost carriers sector," he adds.

Passenger-to-freighter conversion is also poised to drive the European commercial MRO market. Spurred by lower costs of acquisition and conversion, passenger-to-freighter business is set to expand. With profit margins typically higher than in established segments such as airframe maintenance, conversions are set to be an attractive segment.

The shift towards further use of IT-based integrated information, process management and logistics systems is also anticipated to boost the overall capability and general reliability of MRO services. This, together with macro factors such as a strengthening economic environment and the growth of air traffic is expected to positively impact commercial MRO volumes and revenues. By 2012, the overall market is forecast to generate EUR 11.5 billion.

As the market expands, competition among the trio of commercial aviation MRO operators -- airline operators, independent service providers and OEMs -- is set to intensify. Airline maintenance companies currently account for nearly 60 percent of market share, followed by independent maintenance companies and OEMs.

Mergers and consolidations are likely to continue as a result of increasing competition and pressure on profits margins. "MRO business models of diversification include increasing horizontal integration through

globalization and greater vertical integration through adding services at all levels of the supply chain," comments Magalhaes.

While mergers and acquisitions are anticipated to help market participants broaden capabilities and offer a total services solution package, joint ventures are anticipated to provide cost savings and risk sharing in terms of economies of scale, new market shares and regional presence.

"The process of consolidation will continue until a leaner, more efficient MRO operation structure emerges. It is clear that airlines, MRO providers, OEMs and suppliers will cooperate more closely and, over time, OEMs will play a more important role," remarks Magalhaes.

Resource limitations are expected to restrict the number of companies that can adapt to these changing dynamics. In the meantime, MRO providers must design and implement internal strategies to accommodate external change. High performance in crucial areas such as turn-around time and quality, flexibility and technical capability in offering total service solutions as well as reduced costs to benefit both MRO providers and the airlines will be central to such strategic initiatives.

FMI: [www.aerospace.frost.com](http://www.aerospace.frost.com)