



Nyhetsbrev fra INFO-redaksjonen. Januar 2004

**Hovedsak:  
Blir det Braathens eller  
blir det SAS, eller kanskje  
Brask?**



**Bildet illustrerer kanskje  
manges følelse: Skal vi  
hoppe av – før det er for  
sent?**

Velkommen til årets første utgave 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:*

Redaktøren har ordet! .....	3
<i>Årets Dummeste avgjørelse!</i> .....	3
Feil ved utførelsen av vedlikehold forårsaker flere ulykker! .....	4
Fire nye lavprisselskaper til Gardermoen .....	6
ESA vil granske helikopterkjøp .....	15
Bekymret for flysikkerheten i Norge .....	16
EASA-informasjon på nett .....	16
Direkte til Madrid fra Oslo og Stockholm .....	16
<a href="#">Nytt Fra NFO Avd Braathens</a> .....	17
Handel og Kontor slakter SAS-planer .....	17
SAS-kuttene kommer i Norge .....	18
Kursras i Ryanair etter turbulens .....	19
SAS tjener milliarder på svak dollar .....	20
Tror Braathens er ferdige.....	21
Sola forsvinner fra Stavanger lufthavn.....	21
NFO Representant-skapsmøte 2004 .....	22
Vi har hørt at... ..	24
<i>Flygmekaniker tar avstand från strejk!</i> .....	24
<i>SAS Not Among Air Lithuania Bidders -- Report</i> .....	24
<i>Japan Air System Making MD-80 Engine Inspections</i> .....	24
<i>Dramatic Photos Of Rumored No-Hydraulics Landing</i> .....	25
<i>AirBaltic 2003 Passengers Up 28 Percent, More Planes to be Added in 2004</i> ..	25
<i>Flying Finn Files for Bankruptcy Protection</i> .....	25
<i>Star Order Still in Play</i> .....	25



## Redaktøren har ordet!

### **Årets Dummeste avgjørelse!**

Typisk "blåruss", vil nok mange si til denne: En tekniker i STS på GEN er blitt degradert til fagarbeider. Dette siden blårussen på sine regneark skal få regnestykket til å gå opp. Vedkommende vil få fagarbeiderlønn med et nedfasningstillegg slik at han i realiteten opprettholder lønnen sin. Siden han er har elektrobakgrunn, er han svært nyttig i det daglige virket. Tidligere kunne han gjøre jobben alene, men siden han blir fratatt sine CRS-rettigheter så må det nå være to mann på jobben. Derfor; STS bruker mer penger på dette, men regnearket blir riktig!

*Er det slik vi vil ha det? Hvor i all verden er sunn fornuft? Hvor er kunnskapen hos ledelsen?*

Jeg er lei. Jeg er lei denne konstante negative hverdagen. Kan ikke det komme en skikkelig leder ut av skapet og hjelpe oss. Vis oss veien vi skal gå. Vis oss målet. Tydelig! Så hjelper vi hverandre mot det. Ikke gjem dere bak ulne ord og tvilsomme "drøftninger". Vis oss den ekte stoltheten dere har for lederyrket og selskapet, og få frem vår

stolthet over yrket og selskapet.

Beklager til alle dere andre medlemmer i de andre selskapene. Det blir mye STS her. Men siden det er her jeg har mitt daglige virke, så er det naturlig at det blir slik. Men jeg skal - i løpet av året - forsøke å komme rundt på styre- og medlemsmøter i alle avdelinger. Slik at jeg kan grave frem noe derfra også.

Men jeg kan jo kanskje nevne en liten felles ting som jeg har undret meg over i det siste. Jeg har en kompis som flyr i WF. Han ble - i løpet av det første året - rampsjekk to ganger av inspektører fra Lufftstilsynet (LT). Inspektøren møtte uanmeldt opp, og forlangte å være med på klappsete for å se hvordan de utførte jobben. Jeg spurte så en kollega i STS som har vært tekniker i over 30 år om hvor mange ganger han var blitt rampsjekk. Forundringen var stor da han svarte **0!** Aldri har han blitt kontrollert for hvordan han utfører jobben. Aldri! Hva skal vi tro om det? Er det ikke så viktig for LT? De sier jo at siden de må flytte til Bodø så vil det gå utover flysikkerheten. Det kan ikke gå utover den tekniske biten i alle fall. Jeg må kanskje nevne at LT pleier å være innom av og til. Da melder de sin ankomst i god til det berørte selskapet, slik at de skal få tid til å stokke alle papirene de skal sjekke. For hvis papirene er i orden da er alt såre vel. Husk det neste gang du blir stoppet av politiet i fartskontroll: Papirene er OK, så dere kan bare slippe meg...

Vel, det er mye forunderlig som skjer. Håper bare det

går bra. Og at selskapene og LT har kontroll på det de foretar seg (eller ikke foretar seg). Og at reduksjon av sertifisert personell og sjeldnere vedlikehold, ikke berører flysikkerheten. Husk; *Flysikkerhet i luften, starter på bakken!*

Arild

22.01.04



## Feil ved utførelsen av vedlikehold forårsaker flere ulykker!

Publisert: 03.01.04

**The Charlotte Observer skriver i en artikkel om konsekvensene av manglende styring hos myndighetene, samt at tøffe økonomiske kår kan skade kvaliteten på vedlikeholdet.**

**USA ligger tradisjonelt litt foran Europa i utviklingen. På godt og vondt.**

**Problemet er at isteden for å lære av feilene, så går de Europeiske selskapene i de samme fellene.**

**Uten sammenligning for øvrig, nevner vi at det spares i Norge også!**

I USA bruker flyselskapene mindre penger på å vedlikeholde flyene.

Teknikerne sjekker dem sjeldnere. Og den føderale oversikten er tynnslitt ettersom myndighetene sliter med å holde seg orientert i den økende bruken av tjenestutsettelse (outsourcing) av service og reparasjonsarbeid.

En av verdens mest pålitelige luftfartssystemer er nå på kanten av noe...

Feil ved utførelsen av vedlikehold bidro ved tre av de siste fem

luftfartsulykkene. Inkludert i dette tallet er ulykken i januar i fjor i Charlotte, North Carolina, hvor alle 21 menneskene om bord døde. Denne ulykken er fortsatt under utredning, men det er indikasjoner på at denne kan bli den fjerde av fem.

John Goglia, en av fem medlemmer i National Transportation Safety Board (NTSB), den amerikanske havarikommisjonen, sa at kostnadskutt har rammet vedlikeholdet av fly. Han sa videre at selskapene må ha fokus på å forbedre det, eller forvente flere ulykker.

"For å rette på et problem, så må du først innrømme at du har et, og identifisere det," sier Goglia. "Vi er ikke kommet dit hen at vi har innrømt det. Hvis vi ikke begynner å ta tak i disse problemene nå istedenfor senere, så vil vi måtte betale for dette senere. Og det kan dessverre bety flere døde"

Flyselskapene har investert millioner for å rette på andre problemer. Bedre teknologi, design og trening har redusert antall ulykker forårsaket av piloter og vær dramatisk.

Feil på vedlikeholdet – som også kan forhindres – har aldri fått den oppmerksomheten det fortjener, sier eksperter. Nå er det slik – siden andre faktorer har blitt redusert – at når det skjer en ulykke, så er det større sjanse for at det skyldes dårlig vedlikehold.

*The Charlotte Observer* intervjuet et dusin teknikere, eksperter på luftfart og ledelsen i flyselskapene. Undersøkte tusenvis av sider med publisert materiale, og analyserte syv føderale databaser.

Disse undersøkelsene fant at siden 1994, så har vedlikeholdsproblemer bidratt i 42 prosent av alle fatale flyulykkene i USA. Dette inkluderer ikke 11/9 i NYC og Washington. Dette er opp fra 16 prosent fra forrige tiår.

Gjennom forrige tiår, døde 466 personer i 8 ulykker i USA hvor det var en link til vedlikeholdsproblemer. Tiåret før var det 7 ulykker hvor 160 personer døde.

I ulykken i Charlotte i januar i fjor, hvor US Airways Express krasjet, mener kommisjonen at en feiljustert kabel var hovedårsaken. I tillegg nevnes det at flyet var litt over maks vekt.

Air Midwest opererte dette flyet, og satte bort vedlikeholdet til andre. Jobben på kablene, var gjort av en tekniker som jobbet et 14-timers skift. Han prøvde å gjøre en reparasjon av en type som ikke var blitt gjort før på en Beech 1900D.

Blant de andre ulykkene hvor feil på vedlikeholdet har vært en av hovedårsakene, finner vi TWA800 i 1996 hvor flyet eksploderte i luften, og Alaska Airlines 261 i 2000 hvor høyderoret sviktet og flyet styrtet i havet.

NTSB klassifiserte ikke eksplosjonen om bord i TWA800, som tok livet av 230 mennesker, som et vedlikeholdskrasj, men mange eksperter sier at den ene vingetanken eksploderte på grunn av vedlikeholdsproblemer.

I tillegg til disse krasjene, så rapporterte flyselskapene til FAA i de første seks månedene av 2003 at 180 nødlandinger skyltes redusert sikkerhet om bord. Omkring 80 prosent av disse skyltes dårlig vedlikehold, understøttelsesproblemer og feil på motorene.

Tilsynsmyndighetene øker graden av tilsyn hos flyselskapene. Siden 1990 har bøter og andre pålegg fra FAA som berører vedlikehold hos selskapene økt med 57 prosent. Dette er en mye større økning enn økningen i antall flyvninger. Vedlikehold er den største kilden til økte tiltak fra FAA i det siste tiåret.

Men flyselskapene sier de ikke har kompromittert på kvaliteten av vedlikeholdet på flyene deres gjennom kostnadskutt og utsetting av arbeid.

American Airlines sier at de setter ut ca. 20 prosent av vedlikeholdet, en lavere prosentandel enn de fleste andre. De har nå startet en reversering av dette, og tar nå tilbake i egen organisasjon. Flyselskapet foretrekker å gjøre sitt eget vedlikehold når kostnadene er konkurransedyktige, sier

pressetalsmann John Hotard.

"Jeg mener den beste fordel er ganske enkel," sier han. Å gjøre vedlikeholdet innom eget hus gir deg bedre kontroll over produktet, fra kvalitet til å møte produksjonsmål."

I det store og hele, så har sjansene for å krasje blitt redusert siden 1960-årene. Gjennom forrige tiår var oddsene for at et kommersielt fly skulle ende i et fatalt krasj sånn ca. 1 til 3,7 millioner. I 60-årene var sjansene 6 ganger høyere.

Siden 1994 har det vært 19 fatale ulykker, sammenlignet med 45 i tiåret før.

"Vi lærer fra hvert tilfelle, og selvfølgelig skal vi fortsette med å gjøre forbedringer," sier FAA Flight Standards Director Jim Ballough. "Med vi er en del av et ganske sikkert system."

Ballough innrømmer at FAA må gjøre mer for å forebygge vedlikeholdsfeil.

"De siste fire eller fem tilfellene har vært betydelig preget av menneskelige faktorer," sier han når han snakker om vedlikeholdsproblemer. "Vi må fokusere på dette området, og vi skal gjøre det. Det har vært fremgang, men vi må gjøre enda større fremgang."

De fleste flyselskapene bruker mindre penger på vedlikehold. I de ni største

flyselskapene falt utgiftene pr. flyvning med 1 prosent.

I US Airways økte utgiftene. Flyselskapet reduserte dets totale utgifter på vedlikehold fra 2000 til 2002, men antallet flyvninger ble redusert mer.

De store flyselskapene ansetter sikkerhetspersonell som har vide fullmakter, noe som muliggjør en høy standard. De fleste av FAA's vedlikeholdsrelaterte pålegg – inkludert bøter og reprimander – er rettet mot middels store og regionale selskaper. Fra 2000 til 2002 sto disse for bare ca. 37 prosent av flyvningene, men fikk 67 prosent av FAA's vedlikeholdspålegg.

Regionale selskaper har forbedret sine sikkerhetsstandarder i de siste år, hovedsakelig på grunn av tøffere linje fra FAA. Men mange luftfartseksperter sier at kvaliteten på vedlikeholdet hos de store flyselskapene fortsatt er eksepsjonelt bra.

Goglia hos NTSB, og andre sier at de er bekymret over at den hurtige veksten hos de regionale selskapene vil skade vedlikeholdet.

"Vi ser ofte at ekspansjon skjer for raskt, uten at infrastrukturen klarer å henge med," sier han. "Jeg er bekymret"

Arild Nyheim

## Fire nye lavprisselskaper til Gardermoen

Publisert: 07.01.04

**I løpet av de nærmeste månedene starter tre lavprisselskaper opp med faste flyginger mellom Oslo Lufthavn Gardermoen og kontinentet. Belgiske Virgin Express varsler også sin interesse.**

Virgin Express har varslet at selskapet vil starte opp så snart det har ledig kapasitet. Flygningene kan starte opp i løpet av våren, og vil gå til Brussel. Men det er fortsatt ikke tegnet avtale med Oslo Lufthavn Gardermoen om dette, skriver Dagsavisen.

### Starter i februar

Først ut er nederlandske JetSky, som starter i februar. Spanske HOLA og tyske LTU skal utføre flygningene for selskapet. Det blir fem avganger per uke til Amsterdam, Aten, Billund og Milano, samt to avganger tre dager i uken til Liege. Nederlandske Basiq Air starter i mars med daglige avganger til Amsterdam. Tyske Germanwings skal fra slutten av mars fly til Köln/Bonn tre ganger i uken.

Inntoget av lavprisselskapene er kommet for å bli, mener senior finansanalytiker Hans-Erik Jacobsen i First Securities. Han tror billigselskapene vil ta markedsandeler fra de andre selskapene. Analytiker Bjørn Bakkevig i DnB NOR mener at Europa er på vei til å bli et gigantisk lavprismarked.

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



## SAS eller Braathens skal vekk i Norge

Publisert: 09.01.04

**SAS-konsernet vil fjerne enten SAS- eller Braathens-flygingene i Norge - og samle alt under ett varemerke for å styrke konsernet i konkurransen mot billigselskapene Norwegian og Nordic AirlinK.**

–Jeg kan bekrefte at det finnes en slik plan, og at vi arbeider intenst med dette i øyeblikket. Utover det kan jeg ikke kommentere dette nå, sier informasjonsdirektør Hans Ollongren i SAS-konsernet til Dagens Næringsliv.

Prosjektet "LCC Pluss" (Low Cost Carriers Pluss) skal gjøre flykonsernet fullt ut konkurransedyktig selv om det meste av nettverksstrukturen skal opprettholdes som i dag.

Felles enhet  
Visekonsernsjef Gunnar Reitan sier han ser behov for å skape en felles enhet for norsk innenrikstrafikk, men vil ikke konkretisere hvordan fremtiden ser ut.

Ifølge Dagens Næringsliv vil det være bare ett merkenavn på norsk innenrikstrafikk innen

vinterprogrammets start i oktober i år.

Det er knyttet mye følelser rundt å fjerne ett av merkevarenavnene. Scandinavian er det desidert mest kjente og sterkeste navnet internasjonalt og innen Skandinavia, mens Braathens er mer kjent for lavprisprofil. Dette er ifølge DN trolig en av de viktigste problemstillingene konsernledelsen i SAS må ta stilling til.

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



## Bakketjenester skal fjernes fra SAS

Publisert: 09.01.04

**Omorganiseringen i SAS har også nådd Scandinavian Ground Service som omfatter rundt 6900 bakkeansatte SAS-medarbeidere over hele verden.**

Hensikten med omorganiseringen er å få klarlagt mulighetene av å danne en egen juridisk enhet eller aksjeselskap av bakkeorganisasjonen Scandinavian Ground Services kalt SGS, opplyser administrerende direktør Hans-Otto Halvorsen i SGS, til Aftenbladet.

Det er styret i SAS Gruppen som ønsker å få vurdert en utskilling av bakketjenestene fra selve moderselskapet Scandinavian Airlines. Hittil har Scandinavian Ground Services operert som en

egen forretningsenhet, men ingen juridisk enhet, innen flyselskapet.

Direktør Halvorsen sier vurderingene nylig har startet. Det er derfor for tidlig å si noe om resultatet av undersøkelsene og hvilke anbefalinger som vil bli gitt.

Han legger likevel ikke skjul på at bakkeorganisasjonen i praksis har vært drevet som en selvstendig selskap med eget regnskap. Omsetningen i 2002 var i overkant av 6 milliarder kroner med et overskudd før skatt på 48 millioner kroner.

#### **Deles trolig i fire**

Hans-Otto Halvorsen ser det som lite sannsynlig at de forskjellige enhetene innen SGS splittes i mindre enheter som omfatter stuere, trafikkavdeling og billettselegere. Mer trolig er det at organisasjonen deles i et norsk, svensk og dansk aksjeselskap samt et internasjonalt bakkeselskap.

SGS-direktøren kan ikke si om omorganiseringen vil få følger for arbeids- og ansettelsesforholdene til de ansatte innen bakkeorganisasjonen. Det er hittil ikke gjort noe vedtak omkring personellet og deres arbeidssituasjon, understreker han.

- En av tankene bak opprettelse av eget aksjeselskap er at det kan åpne mulighetene for bakkevirkosomheten til å komme inn på det internasjonale marked. En slik ekspansjon gjøres lettere med et selvstendig aksjeselskap enn en forretningsenhet under Scandinavian Airlines, sier Halvorsen.

Direktør Ola Strand i SGS

Norge sier det ligger i kortene at opprettelsen av aksjeselskap vil bli splittet i tre skandinaviske og et internasjonalt selskap. I Norge har bakkeorganisasjonen omkring 2000 ansatte.

#### **Brev før jul**

Stasjonssjef Geir Sømme for SAS på Stavanger lufthavn, Sola, sier han fikk brev om de nye planene like før juleferien. De ansatte på Sola er informert om arbeidet for å danne et nytt aksjeselskap av bakkeorganisasjonen.

SAS har for tiden 150 ansatte innen SGS på Sola. Av disse er 75 stuere, mens de øvrige arbeider i trafikkavdelingen.

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



### **Dårligere flysikkerhet**

Publisert: 10.01.04

**INFO har fått tillatelse av SFF til å publisere et brev som de sendte til Luftfartsinspeksjonen i Sverige. SFF sliter med de samme problemene som vi i Norge har.**

**SFFs styrelse ser meget allvarlig på utviklingen mot en försämrad flygsäkerhet. Luftfartsinspektionen har som tillsynsoch tillståndsgivande myndighet det yttersta ansvaret att hindra en sådan utveckling. I huvudsak riktar sig vår oro mot två företeelser som påverkar flygsäkerheten negativt.**

Underhållssystemen i bolagen urholkas genom längre intervall mellan det att en flygtekniker utför inspektioner. Att inspektion före flygning ligger under det operationella tillståndet, och kan utföras av piloter är ett faktum. Detta medför i sig en standardsänkning med tanke på skillnaden i teknisk kompetens och förmåga att upptäcka tekniska fel. Det som i tillägg sker är att intervallen förlängs mellan de inspektioner som ska utföras av certifierade tekniker. Vi har sett en utveckling från att en flygtekniker gjorde tillsyn före varje flygning till att det nu kan vara upp till en veckas intervall. De tekniska förbättringarna av flygmaskinerna till trots, detta är en standardförsämring! Flygmaskinens struktur, rodersystem och övriga mekaniska system är fortfarande i stort sett de samma och utsätts lika mycket för yttre påverkan som på äldre flygmaskiner. 2. Linjestationer avbemannas på flygtekniker. SFF har idag så mycket information att vi påstår oss veta att resultatet av att det inte finns certifierade tekniker på linjestationer medför att man i högre grad är i gråzonen av gällande regelverk för att inte orsaka förseningar och inställda flygningar. Redan idag undanhålls tekniska problem från att rapporteras vid flygningar till utestationer. Det är uppenbart att det blir värre när teknisk personal försvinner från allt fler stationer. Att alla känner till piloternas och bolagens ansvar att följa uppsatta regler är ingen tröst om man vet att ekonomiska faktorer har starkare inverkan på beslutsfattandet i pressade situationer. Trycket påverkar

den menneskelige faktoren meget negativt. Vi vet at de fleste tekniske problemer kan håndteres eller vurderes av en flygtekniker på plass og dermed hindre større forsinkelser. I stedet blir nå resultatet, i beste fall, at pilotene får ta emot råd på telefon. Vi har sett eksempler som indikeringsproblemer for landstøt, blixtnedslag, fågelkollisjoner, strukturskader forårsaket av markforhold etc. der det absolutt kreves vurdering eller håndtering av tekniker, men der man i stedet utført flygningen tilbake til hovedbasen med passasjerer i kabinen.

SFF:s brev i sin helhet återges neden og det er bestemt møte til den 25 november mellom SFF og LFI/STK. LFI/STK har tilbudt at kommentere brevet men på grunn av tidspress så har man avvist at kommentere brevet/møtet i dette nummer av Flygteknikerens Verld. Vi återkommer til dette møte i neste nummer samt ev kommentarer fra berørte parter. Med anledning av den store strukturförändringen inom flygbransjen så har SFF skrivit brev og begärt møte med LFI.

SFF vill med bakgrunn av det vi beskriver oppmana LFI att:

1. Vara restriktive med förlängda intervall mellom inspektioner som krever tekniskt certifierad personal. Vi invänder starkt mot underholdssystem der det går mer än ett dygn mellom tilsyn utförd av tekniker. Om företaget använder sig av pilotcheck som tilsyn före varje flygning, vilket i sig sänker den tekniske standarden, borde det vara

ett absolutt krav at utföra en teknisk tilsyn var 24:e timme.

2. Utöka tilsyn og inspektioner på plass med syfte at förhindra sänkt säkerhetsstandard på nämnda områden. Inspektera hur oppsatta regler efterlevs i praktiken. Vi är till exempel övertygade om at det inte går at operere inom gällande regelverk utan flygtekniker på stasjoner med flere flygninger per dag. Inte utan at det blir för store problemer med forsinkelser.

I Luftfartsinspektionens senaste årsrapport beskrives hur tilsynsverksamheten utförts. Der påpekes at "tilsynsinsatsene varit intensive for at sikre at de økonomisk hårdere vilkår som gjelder for flygbolagene ikke tillåter påverka flygföretagets sikkerhetstänkande". Dette velkommer vi i SFF, men inntrykket er at inspektioner direkte i den praktiske virksomheten sker ytterst sjelden. Vi hevder at det, i større omfang kreves inspektioner og intervjuer i JAR-OPS- og JAR-145-organisasjonens praktiske virksomhet for at få opp huruvida man arbeider etter det regelverk som givir organisasjonen dess virksomhetstilstand. At inspektere hur man opprettholder de håndbøker og kvalitetssystem for virksomheten som godkjent av Luftfartsinspektionen er ikke det som utmaner "de økonomisk hårdere vilkår som gjelder for flygbolagene" mest. Det er at oppfylle dom oppsatta kravene i den praktiske virkeligheten. Låtna ikke ansvaret helt til företagen og den sertifiserte personalen. Det

økonomisk trykket risikerer at tyste ned avvikelser. I visse fall kan man äventyra sin anstilling genom at rapportere. Med dette som bakgrunn vill Styrelsen i SFF ta initiativ til et møte mellom oss og representanter for Luftfartsinspektionen, der även STK deltar.

Leif Samuelsson,  
ordförande SFF



## Ser bedring tross nedgang

Publisert: 12.01.04

**SAS Gruppen hadde en nedgang i passasjertrafikken (RPK) på 0,3 prosent i desember 2003 sammenlignet med samme måned i 2002. Gruppens største selskap, Scandinavian Airlines, hadde isolert sett en nedgang i RPK på 2,6 prosent. SAS ser noe bedring i den generelle etterspørselen.**

Det opplyses i en pressemelding fra selskapet mandag.

### Fortsatt yield-press

Selv om SAS ser noe bedring, beskriver selskapet fortsatt utsiktene som "cautious" som følge av det fortsatte yield-presset. Yelden, eller enhetsinntektene, ble presset ytterligere rundt to til tre prosent i november 2003 fra samme måned året før etter priskutt i Skandinavia fra 26. oktober.

Dette er i tråd med hva SAS meldte ved trafikk tallene for november, oktober og september. Priskutt ble implementert innen Skandinavia fra og med 26. oktober, og har redusert yielden med 2-3 prosent fra november, sammenlignet med samme periode ifjor.

#### **Færre passasjerer**

Det totale antallet passasjerer for SAS Gruppen falt med 4,7 prosent til 2,1 millioner passasjerer. Kabinfaktoren falt med 0,1 prosentpoeng til 60,4 prosent, mens kapasiteten målt i ASK (antall setekilometer) falt med 0,1 prosent i perioden til 3.583 millioner kilometer.

For Scandinavian Airlines falt det totale antallet passasjerer med 7,4 prosent til 1,329 millioner passasjerer, mens kabinfaktoren steg med 0,5 prosentpoeng til 64,1 prosent. Kapasiteten målt i ASK falt med 3,4 prosent i perioden til 2.439 millioner kilometer.

SAS opplyser samtidig at restruktureringsprogrammet "Turnaround 2005" går som planlagt.

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



## **Manglet signatur – forsinket i 4 timer**

Publisert: 12.01.04

**Teknikeren som sjekket Braathens-flyet til Alta fredag glemte en signatur. Dermed ble morgenvangangen lørdag forsinket med over fire timer.**

– Man kan vel kalle det en prosedyremiss, sier informasjonssekretær Knut Løvstuhagen i Braathens til Altaposten.

De tidligere teknikerne på SAS sin Alta-stasjon mener den lange forsinkelsen er et bevis på at nedskjæringene i SAS-konsernet går ut over passasjerene. Teknikerne ble overflødige da SAS flagget ut av Alta. Braathens ville ikke overta teknikerne fra sin nye eier da selskapet begynte med flyvninger til Finnmark.

#### **Sårbart**

– Denne episoden viser hvor banal situasjonen er, mener Paul Pedersen, tidligere SAS-tekniker.

– Små, bagatellmessige mangler får store konsekvenser. Det viser hvor sårbart systemet er blitt, kommenterer han.

Etter at flymaskinen gjennomgikk en rutinesjekk på Gardermoen fredag, tok den av mot Alta. Braathens-maskinen stod natta over på

Alta lufthavn, og skulle 07.45 lørdag ta i overkant av 30 passasjerer med seg sørover.

Men så enkelt var det ikke.

#### **Flysendt**

Under sin sjekk før take-off oppdaget nemlig kapteinen at loggen som var ført i forbindelse med rutinesjekken manglet en signatur. Det var ikke feil på flyet, men teknikeren som hadde sjekket maskinen hadde glemt å signere ut at et filter i hjelpemaskinen var i orden.

Dermed forbød regelboka kapteinen å starte flyet.

I over fire timer ventet passasjerene før en tekniker kom flysendt med Widerøe fra Tromsø. Han sjekket raskt ut mangelen og signerte ut flyet. Klokket 12.04 lettet BU 444 fra Alta – fire timer og 19 minutter forsinket.

#### **Sjeldent problem**

– Viser dette eksempelet at Braathens kunne hatt behov for tekniker i Alta, Løvstuhagen?

– Vi utfører totalt 6000 flyvninger i måneden, og totalt sett er det veldig sjelden at vi opplever problemer som dette, der vi har slikt akutt behov for tekniker.

**– Men føler dere ikke et ansvar for passasjerene som blir så sterkt berørt?**

– Klart det. Vi beklager at det noen ganger blir slik. De som føler seg berørt, må ta kontakt med Braathens, oppfordrer Løvstuhagen.

Også i høst oppstod det

forsinkelser, da en liten feil på en Braathens-maskin ikke ble utbedret før en tekniker fra Tromsø var på plass.

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



## Planene om ett SAS-selskap i Norge: **Danske SAS-piloter rasler med sablene**

Publisert: 13.01.04

De danske SAS-pilotene lover bråk dersom konsernledelsen lar Braathens overta det norske innenriksmarkedet på bekostning av Scandinavian Airlines. - Vi vil ikke akseptere, at våre piloter eventuelt skal overflyttes til Braathens på andre vilkår, sier Mogens Holgaard som er leder av de danske SAS pilotenes forening.

De danske SAS pilotene frykter at konsernledelsen kommer til å satse på Braathens som operatør på de norske innenriksrutene.

Det kan det bety kroken på døra for mange av foreningens medlemmer eller overføring til Braathens på "dårligere" vilkår. Resultatet kan bli konflikter i SAS og Scandinavian Airlines:

- Vi vil ikke finne oss i at Scandinavian Airlines eventuelt trekker seg ut av

Norge, og vi vil ikke akseptere, hvis våre piloter eventuelt skal overflyttes til Braathens på andre vilkår, sier Mogens Holgaard som er leder av de danske SAS pilotenes forening.

SAS-konsernet vurderer å etablere et lavprisselskap også i Sverige, noe som kan bety ytterligere bråk med pilotene. Disse har nemlig en klausul i sine kontrakter som sier at SAS ikke må starte andre selskaper i Skandinavia uten å benytte egne piloter.

- Vi vil gjerne være en del av den lavprisløsningen i Sverige, så vi kan fly mer og dermed få utnyttet de innrømmelser om flere flytimer, som vi har gitt konsernledelsen, sier Holgaard til Jyllandsposten.

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



## Innføring av norsk vedlegg til JAR-66

Publisert: 13.01.04

**Luftfartstilsynet har besluttet å innføre nasjonale privilegier knyttet til JAR 66 Vedlikeholdssertifikat for Luftfartøy (VFL) kategori B1.**

**Dette gjøres blant annet for forenkle hverdagen for flyteknikerne og**

## effektivisere saksbehandlingen.

Privilegiene det er snakk om finnes i dag i ICAO-sertifikatet, men ikke i JAA-sertifikatet.

- Luftfartstilsynet mener det er hensiktsmessig å innføre et norsk tillegg (Annex) til JAR-66 sertifikatet som dokumentasjon for nasjonale privilegier på luftfartøy med startmasse over 5700 kg. Tillegget vil dekke gapet i privilegier som finnes mellom ICAO og JAA-sertifikatene. Hensikten er å gjøre ICAO-sertifikatet overflødig for de fleste flyteknikere i Norge. I tillegg vil det forenkle saksbehandlingen for Luftfartstilsynet, sier flyteknisk Inspektør John-Erik Kristiansen i utdanningsseksjonen.

Tilleggene til JAR-66 sertifikatet er:

- motorkjøring av helikopter med rotorertilkoblet
- taksing av fly
- betjening av radiostasjon i luftfartøy under opphold på bakken.

- Merk at privilegier for taksing og rotorkjøring forutsetter at kandidaten innehar gyldig flytelefonistsertifikat for flytekniker, i henhold til BSL C 7-13. Privilegiene er et tillegg til det norske JAR-66 sertifikatet og vil kun være gyldige i Norge, sier Kristiansen.

## Slik blir ordningen

Ordningen er beskrevet i JAA Administrative & Guidance Material, section two, part two, chapter 22,

appendix 2, og vil omfatte nasjonale privilegier som i dag er knyttet til et ICAO flyteknikersertifikat på luftfartøy med startmasse over 5700 kg.

Privilegiene vil kun være gyldig i Norge sammen med et relevant og gyldig JAR-66 VFL kategori B1 for de fartøytyper som er listet i tillegget (Annex).

Tillegget til JAR-66 VFL vil automatisk og kostnadsfritt bli utstedt til de som søker om fornyelse av sitt ICAO flyteknikersertifikat, forutsatt at vedkommende har relevant(e) nasjonal(e) privilegie(r) og er innehaver av et JAR-66 VFL kategori B1 sertifikat. Nasjonale privilegier kan også utstedes/utvides i Annex til JAR-66 VFL, dersom søker kan dokumentere relevant utdanning innen fagområdet.

Ordringen vil ikke dekke luftfartøy med startmasse under 5700 kg før Luftfartstilsynet har implementert EASA-sertifikatet Part 66.

Kilde: [Luftfartstilsynet](#)



## Norsk Reklame- ekspert : Navnet Braathens forsvinner trolig

Publisert: 13.01.04

**SAS kommer trolig til å legge Braathens- navnet dødt når konsernet samler sine norske innenriksruter under et felles varemerke. Det tror Elizabeth**

**Hartmann, som er daglig leder i reklamebyrået Siste Skrik. Hun mener også at SAS burde gjort dette grepet langt tidligere.**

-konsernet har planer om å samle de norske innenriksrutene som idag trafikkeres av Braathens og Scandinavian Airlines under et merkenavn - i et selskap.

Dette for å kunne stå sterkere i konkurransen mot lavprisselskapene Norwegian og Nordic Airlink.

Det store spørsmålet blir hvilket selskap SAS - konsernet satser på - og hva det skal hete.

– Markedet er ikke stort nok for to merkevarer som SAS og Braathens. De burde satset på én merkevare og jobbet for å differensiere produkter og målgrupper. Men dette arbeidet burde ha kommet rett etter sammenslåingen, sier Elizabeth Hartmann daglig leder i reklamebyrået Siste Skrik til bladet Kampanje.

Når det gjelder navnet på selskapet , så er hun ikke i tvil om at SAS-navnet kommer til å bestå i fremtiden - noe annet vil være umulig. Samtidig er det synd at Braathens-navnet står i fare for å dø som egen merkevare.

– Det er en flott historie som forsvinner og blir borte. Det er allerede for få sterke norske merkevarer, og vi er ikke flinke nok i Norge til å ta vare på merkevarene våre. Svenskene er mye flinkere til å ta vare på sine merkevarer, sier Hartmann til bladet Kampanje.

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



## Sola-verksted ansetter 50 nye

Publisert: 14.01.04

**Flymotorverkstedet Pratt & Whitney Norway Engine Center på Sola øker bemanningen med omkring 50 årsverk. Motorverkstedet på Stavanger lufthavn, Sola har en stadig voksende ordremengde. Bedriften skal derfor øke bemanningen med i underkant av 50 stillinger innen årets utgang, opplyser personal- og opplæringssjef Kjell Veire ved Pratt & Whitney Norway Engine Center.**

Verkstedet har i dag 135 ansatte. Disse vedlikeholder flymotorer fra flyselskap over hele verden.

Blant kundene er selskap som Braathens, Norwegian, Air Europa, Germania, Air China, China Southern, TUI, Easyjet og Air Jamaica. For disse og andre kunder vedlikeholder og kontrollerer Sola-verkstedet flymotorer av typen CFM-56.

Jetmotortypen er blant de mest utbredte i verden i dag. Den benyttes blant annet på moderne passasjerfly som Boeing 737 og Airbus A320.

**Solgt av Braathens**  
Den amerikanske flymotorprodusenten Pratt & Whitney overtok motorverkstedet på Sola fra Braathens sommeren 2000.

Målsetningen var å gjøre bedriften til et ledende kompetansesenter for forskjellige typer CFM-56-motorer i Europa.

Den stadig økende ordremengden gjør at selskapet trenger nye folk innen flere fagområder. Til produksjons- og inspeksjonsavdelingen behøves fagfolk både som flymotormekanikere og inspektører.

Videre er det behov for ansettelse av flere fagarbeidere, maskinarbeidere og verktøymakere. Til logistikkavdelingen trengs lagerekspeditører.

Personal- og opplærings sjef Veire opplyser at motorsenteret også trenger medarbeidere i andre støttefunksjoner. Blant annet skal det ansattes folk med ingeniørkompetanse til nye kundeteam.

Pågangen av nye oppdrag gjør at verkstedet satser på å vedlikeholde 72 forskjellige flymotorer i løpet av 2004. I fjor kontrollerte bedriften 50 motorer til jetpassasjerfly i lokalene på Sola.

Resultatet for 2003 blir godt, uten at Kjell Veire kan si noe eksakt. Regnskapet for i fjor er foreløpig ikke avsluttet.

#### **Konkurransesatt**

Vedlikeholdsarbeidet for CFM-56-motorene er blant de mest konkurransesatte i verden i dag. Stor kompetanse, internasjonal anerkjennelse og punktlig levering, gjør Sola-verkstedet i stand til å vinne kunder blant flere av verdens ledende flyselskap.

Pratt & Whitney Norway

Engine Center er del av den amerikanske Pratt & Whitney-gruppen med 30.000 ansatte. Selskapet regnes som en av verdens ledende produsenter og vedlikeholdere av flymotorer. Konsernet er del av United Technologies Company, som regnes blant verdens største og ledende industrigrupperinger.



## **Frustrerte Braathens-ansatte**

Publisert: 15.01.04

**Braathens-ansatte er frustrerte fordi det er skapt usikkerhet om hvilke kriterier SAS vil legge til grunn for valg av selskap som skal fly innenriks.**

Dagens Næringsliv skrev sist fredag at SAS-konsernet vil fjerne enten Scandinavian Airlines eller Braathens på norske innenlandsflyginger, og samle alt under en merkevare. Det skal styrke konsernet i konkurransen mot lavprisselskapene.

#### **Braathens billigst**

– Det er veldig viktig for oss å få bekreftet at det er det mest konkurransedyktige selskapet som skal være på norsk innland, sier Jone Killingland, leder for verkstedklubben i Braathens og en av tre ansatterepresentanter i Braathens-styret til Dagens Næringsliv. Killingland sier at hele organisasjonen vet at Braathens driver billigere

enn SAS.

#### **Strider mot eierens interesser**

– Hvis Scandinavian Airlines blir valgt, har ikke SAS-konsernet valgt den løsningen som tjener mest penger i konsernet. Det vil være en løsning i strid med eierens interesser og bedriftsøkonomiske prinsipper, mener Joakim Petersen, nestleder i verkstedklubben i Braathens til DN.

#### **Valgte feil**

Killingland og Petersen mener det historisk er tatt mange politiske beslutninger i SAS, som ikke har vært bedriftsøkonomisk gode. Nå frykter de det samme skal skje igjen.

– Sammenslåingen av bakketjenester som ble innlemmet i Scandinavian Ground Services, var et dårlig valg fordi egen Braathens-organisasjon utførte den tjenesten billigere enn det SGS gjør, sier Killingland til DN.

Han viser til at Braathens i mange år har vært igjennom kostnadsreduksjoner og tilpasset seg konkurransen i markedet.

Kilde: [Dagens Næringsliv](#)



## SAS- Streik kan få alvorlige konsekvenser

Publisert: 15.01.04

Det svenske fagforbundet "Transport" sendte fredag streikevarsel for sine 3.300 flymekanikere, flyteknikere og stuere fra den 30. januar. Forbundet retter i første streikevarselet direkte mot SAS-konsernet. - Dette kommer til å skade SAS alvorlig, og kan få uanede konsekvenser, dersom man ikke kommer frem til en løsning, sier pressesjef Ulf Thorné i SAS til [boarding.no](http://boarding.no).

Det svenske fagforbundet "Transport" varslet fredag streik blant sine 3.300 medlemmer innenfor den sivile flytrafikken fra den 30. januar.

Konflikten vil i første omgang ramme SAS og dets datterselskaper Scandinavian Airlines, Braathens, Spanair, Widerøes og Blue 1.

Fra og med fredag 30. januar vil forbundets medlemmer, som er ansatt i laste og lossevirksomheten, legge ned arbeidet fra kl. 05.00 til klokken 10.00 hver mandag og fredag.

Streiken vil ramme flyselskapenes trafikktopper

- før og etter helgene

Transport vil under streiken ikke godta vaktlisteendringer, overtidsarbeid og nyansattelser. Dermed blir tiltaket mer effektivt mot selskapet.

Lønnsavtalen som Transport vil ha endringer i, gjelder avtalen for 2003. SAS inngikk da en avtale med alle de 39 fagforeningene i konsernet om at lønningene skulle fryses i 2003, men nå venter selskapet et resultat på to milliarder svenske kroner.

- Dette kommer til å skade SAS alvorlig, sier SAS pressesjef Ulf Thorné til [boarding.no](http://boarding.no). Han frykter at streiken kan få uanede konsekvenser, dersom partene ikke blir enige innen 30. januar.

Nyheten om streikevarselet førte til at SAS-aksjen sank med fire prosent på Stockholmsbørsen fredag ettermiddag.

Fra og med den 23. februar blir det total arbeidsnedleggelse blant alle "Transports" 3.300 medlemmer innenfor sivil luftfart. Streiken vil da også ramme "tredjepart" - DVS, alle flyselskap utenfor SAS-konsernet.

- Vi har nå to uker hvor vi kan sette oss ned ved forhandlingsbordet. Vi er villige til å forhandle og har god tro på at vi kan finne frem til en løsning, sier Thorne.

Han tør ikke tenke på de økonomiske konsekvensene av en eventuell streik.

- Skulle vi derimot ikke nå frem til en løsning kan konsekvensen bli at man da må se seg om etter nye innsparinger på andre områder, fremholder Thorné.

Han vet ikke hvorfor "Transport" har valgt å fokusere på SAS-konsernet og dets datterselskaper i denne konflikten.

- Dette her behøver vi ikke slik situasjonen er for SAS-konsernet, sier Thorné, som frykter at en konflikt kan få konsekvenser for "spareavtalene" med de øvrige fagforbundene innenfor SAS konsernet.

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



## Braathens-jubileum for Svalbard-landing

Publisert: 17.01.04

**Braathens markerer i dag at det er 30 år siden selskapet landet for første gang med et av sine Boeing 737-200-fly i Longyearbyen.**

Det var første gang et stort jetfly landet så langt mot nord. I 1974 fantes ingen flyplass på øygruppen. Flyet landet i stedet på den frose tundraen i Adventdalen.

Blant Braathens besetning på flyet var flere med tilknytning til Sola og Stavanger. Besetningen besto av C.L. Larsen, Rolf

W. Johannessen, Ole B. Haugnæss og Gunnar Tajet i cockpiten. I kabinen arbeidet Inger M. Endresen og Anne Ki Furnes, mens Svein K. Ovenstad og Dagfinn Bakk var mekanikere og Egil Lein lastemester.

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



## SAS-Braathens avgjøres i mars

Publisert: 17.01.04

**Avgjørelsen om hvilket flyselskap innen SAS Gruppen som skal drive innenlandsflygingene i Norge i framtiden, ventes avklart i løpet av mars måned. Det opplyser informasjonsdirektør Knut Løvstuhagen i Braathens til Aftenbladet.**

De omkring 2000 ansatte i Braathens har blitt orientert om dette. Den endelige avgjørelsen tas av konsernledelsen i SAS.

Informasjonsdirektøren understreker at ingen per i dag vet om Braathens, Scandinavian Airlines Norge, et tredje alternativ med et nytt, felles SAS-Braathens selskap eller en hittil ukjent løsning, blir det endelige svaret i utredningen som pågår. Han kan derfor ikke svare på om det er aktuelt å overføre 11 Boeing 737 fra SAS til Braathens dersom sistnevnte overtar som operatør av det norske SAS-rutenettet.

Etter hva Aftenbladet kjenner til, er planen at de

norske SAS-rutene skal samles i ett selskap i løpet av høsten i år. Naturlig dato for overføringen er åpningsdagen for vinterprogrammet 2004-2005, som er satt til 31. oktober 2004.

Planene om ett SAS-selskap i Norge har også vakt sterke reaksjoner utover landets grenser. Ifølge nettavisen Boarding.no lover danskene bråk dersom konsernledelsen i SAS lar Braathens overta det norske innenriksmarkedet på bekostning av Scandinavian Airlines. - Vi vil ikke akseptere at våre piloter skal overflyttes til Braathens og får andre og dårligere vilkår enn i dag, sier Mogens Holgaard, som er leder av de danske SAS-pilotenes forening.

Velger SAS-ledelsen å satse på Braathens, betyr det kroken på døren for mange av foreningens medlemmer. Holgaard nekter å akseptere at SAS trekker seg ut av norsk innenriks, og truer med konflikter innen SAS og Scandinavian Airlines dersom Braathens velges som framtidig eneoperatør for SAS i Norge.

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



## OSL stevner egne ansatte

Publisert: 19.01.04

**Oslo Lufthavn skriver rettshistorie når de nå går til Arbeidsretten med det de mener var en ulovlig sykmeldingsaksjon blant ansatte i desember.**

Ledelsen i Oslo Lufthavn er sikre på at det høye sykefraværet i brann- og redningsvesenet ved juletider var en planlagt protestaksjon mot nedbemanningsplaner. At de ansatte hadde gyldige sykmeldinger hjelper ikke. De var ikke reelle, mener OSL. Enkelte dager møtte under halvparten av vaktlagene på 14 på jobb.

Ingen andre arbeidsgivere i Norge har våget å gå til retten med en påstått sykmeldingsaksjon tidligere.

### – Lett å bli smittet

– Det er oppsiktsvekkende at OSL tror de kan overprøve legeerklæringer, sier hovedtillitsvalgt Geir Larsen ved brann- og redningsvesenet på Gardermoen.

*– Er det ikke påfallende at fraværet føk i været rett etter styrevedtaket om nedbemanning hos dere?*

– Jeg registrerer at arbeidsgiveren tror vi har aksjonert. Det får bli deres sak. Fraværet kom midt i en influensaperiode. I tillegg jobber og bor våre folk sammen 24 timer i døgnet. Det er lett å bli smittet og syk, sier Larsen.

### Anstrengt forhold

Larsen legger ikke skjul på at nedbemanningsprogrammet i OSL har ført til et anstrengt forhold mellom de ansatte og ledelsen. Nå beskylder han ledelsen får å helle bensin på bålet.

– Vi står foran en tøff nedbemanning, i tillegg til nye lønnsforhandlinger. Da er det dårlig timing å stevne oss for Arbeidsretten også. Jeg synes ledelsen skulle

jobbe for å gjøre arbeidsmiljøet bedre, ikke verre, sier Larsen.

#### – Ikke i tvil

Flyplassdirektør Nic. Nilsen vil ikke kommentere saken overfor RB. Han sender oss videre til arbeidsgiverorganisasjonen Navo, som kjører saken for dem.

– Å påstå at ansatte med sjukemeldinger egentlig aksjonerer er noe av det vanskeligste en arbeidsgiver kan gjøre. Det er vel derfor slikt aldri er prøvd for retten tidligere. I dette tilfellet er vi imidlertid ikke i tvil, sier Lars Haukaas, administrerende direktør i Navo.

– *Hvordan kan dere være så sikre?*

– Fordi fraværet kom så plutselig og fordi reservemannskapene gjorde seg utilgjengelige. Vi har dessuten vitner som er villig til å fortelle retten at det pågikk en organisering av en aksjon på SMS de ansatte imellom.

#### Ingen sanksjoner

Navo og OSLS motpart i rettssaken er formelt sett LO Stat og Norsk Tjenestemannslag. Det er ikke de enkelte ansatte som ikke møtte på jobb som er stevnet.

– Vi håper en eventuell seier i retten vil virke preventivt, sier Haukaas.

– *Er det aktuelt med sanksjoner mot de ansatte som var borte dersom dere vinner?*

– Nei, det er ikke aktuelt i denne saken.

#### FAKTA:

#### Kostnadskutt i OSL

**4. desember** besluttet styret i Avinor å **kutte bemanningen med 25 prosent**.

Avinor, som i alt har **2.900 ansatte** på norske flyplasser, skal **spare 700 millioner kroner**.

Spareplanen, "Take off 05", fører til at **50 av 480 årsverk på Gardermoen skal bort**.

**Mest utsatt** er brann- og redningstjenesten, teknisk personell, skranke- og informasjonstjenesten og flytårnet.

De ansatte mener kuttforslagene **truer flysikkerheten**.

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



## ESA vil granske helikopterkjøp

Publisert: 20.01.04

**EFTAs overvåkingsorgan ESA ønsker å se nærmere på en norsk milliardkontrakt om kjøp av nye helikoptre til redningstjenesten.**

ESA har nå bedt norske myndigheter om en skriftlig redegjørelse om norsk redningstjeneste, skriver Stavanger Aftenblad.

Årsaken er at en av de aktuelle helikopterleverandørene har

klaget på den norske framgangsmåten, og hevder overfor ESA at helikopterkjøpet egentlig er en sivil sak i militær drakt.

Forskjellen er at som militær sak kan kjøpet holdes utenom regelverket for offentlige anbudsrunder, mens som sivil sak må den ut på anbud. På norsk hold har anskaffelsen hittil vært betraktet som en militær anskaffelse.

I forrige uke var en delegasjon fra Justisdepartementet i Brussel for å diskutere kjøpet av nye redningshelikoptre med overvåkingsorganet.

- ESA har tidligere bedt om å bli muntlig orientert om helikopterkjøpet. Nå ber de om å få en skriftlig redegjørelse innen 14 dager, sier statssekretær Jørn Holme i Justisdepartementet.

Kontrakten omfatter kjøp av ti nye redningshelikoptre til erstatning for de nåværende Sea King-helikoptrene, og har et omfang på rundt 2 milliarder kroner. Både innkjøp og drift av redningshelikoptrene skjer via Justisdepartementets budsjett.

En avtale om opsjon på kjøp av ti helikoptre til rundt 2 milliarder kroner, ble inngått mellom Forsvaret og europeiske NH Industries for to år siden.

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



## Bekymret for flysikkerheten i Norge

Publisert: 20.01.04

**Luftfartstilsynet mener norsk flysikkerhet kan være truet som en følge av den omfattende omstillingen i Avinor, og spør om Avinor må godkjennes på nytt.**

Avinor - tidligere Luftfartsverket – skal spare minst 400 millioner kroner årlig på å omstille virksomheten og kutter i den forbindelse 700 årsverk. Før jul fikk flyplassseksjonen og flysikringsseksjonen i Luftfartstilsynet den første faglige orienteringen, og det er på denne bakgrunnen at Luftfartstilsynet reagerer, skriver Aftenposten.

### Bekymring

I et oppsiktsvekkende krast brev til Avinor skriver tilsynet: "Det er riktig å antyde at deler av denne informasjonen har reist bekymring om sikkerheten vil bli opprettholdt på akseptabelt nivå for alle funksjoner". Tilsynet mener omstillingen er så omfattende at Avinor blir en ny organisasjon - som krever en helt ny godkjenning.

Avinor er overrasket over den kraftige ordbruken, og lover omfattende og gode svar slik at dette kommer på

rett kjøp.

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



## EASA-informasjon på nett

Publisert: 20.01.04

**Den europeiske luftfartsmyndigheten for sivil flysikkerhet EASA (European Aviation Safety Agency) vil i de kommende årene trolig overta hele virksomheten til JAA (Joint Aviation Authority). Dette får konsekvenser for norsk sivil luftfart. Luftfartstilsynet har utarbeidet informasjon om problemstillingen JAA - EASA. Fokuset på sidene er konsekvensene for bransjen.**

Overgangen til ny luftfartsmyndighet gjør at situasjonen kan være forvirrende med tanke på hvilket regelverk som gjelder. Vi vil bestrebe oss på å legge ut det vi vet om utviklingen så snart vi kan, sier underdirektør i luftfartsjuridisk seksjon Carsten Horn-Hanssen.

- Sidene forklarer hvordan EASA fungerer i forhold til Norge, norske luftfartsmyndigheter og EU-systemet. De gir innblikk i regelverkshierarkiet, har lenker til relevante nettsteder, nyheter og regelverksammenligninger.

Vi har også lagt ut informasjon om hvilke konsekvenser overgangen får for de ulike aktørene i norsk sivil luftfart, sier Horn-Hanssen.

Spørsmål til saksbehandlere vil bli besvart på de enkelte sidene så langt det er mulig.

Sidene finner du ved å følge denne linken, og heter [Fra JAA til EASA](#). Du finner den på høyre side.

Kilde:

[www.luftfartstilsynet.no](http://www.luftfartstilsynet.no)



## Direkte til Madrid fra Oslo og Stockholm

Publisert: 20.01.04

**Spanair åpner den 28. mars to nye direkteruter til Madrid fra Oslo og Stockholm. Rutene vil få seks ukentlige avganger med en Airbus A 320 - maskin. Den spanske SAS-datteren lover en lavprisprofil med "Snowflake" priser, samt et "business class" konsept - også det med lavprisprofil.**

SAS' spanske datterselskap Spanair vil fra den 28. mars ha direkteflygninger til Madrid fra både Oslo og Stockholm.

Det satses på morgenavganger med Airbus A 320 til den spanske

hovedstaden seks dager i uken.

Flyvningene vil få tilslutning til Spanairs innenriksnett i Spania - og SAS-gruppens ruter i Norge og Sverige.

I dag er det bare Iberia som i samarbeide med Finnair flyr direkte fra Stockholm-Arlanda til Madrid. Oslo har ingen direkteforbindelser med den spanske hovedstaden.

Nå kaster SAS-gruppen og STAR- alliansen seg inn på dette stadig økende markedet , skriver Flygtorget.se.

Spanair lover reiser til "Snowflake-priser" - det vil si fra 595 svenske kroner pluss skatter for en enkeltreise på økonomiklasse. Nytt er det at Spanair også tilbyr "Business Class" til lavpris. Prisene her vil ifølge flygtorget.se begynne på 1495.- svenske kroner pluss skatter for en enkeltreise.

Spanair vil presentere de nye rutene under en pressekonferanse i Oslo tirsdag 20. januar.

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



## Nytt Fra NFO Avd Braathens

Publisert: 23.01.04

**I disse neglebite-tider er det sannelig ikke godt å få ned noe meningsfylt for en stakkar flytekniker. For å starte med noe positivt, så er NFO BU enige med ledelsen i B1-B2 problematikken som har vært en het potet det siste året. Alle vil få en autorisasjon, med ca. to dagers c.t. Vi mener det var et klokt valg.**

Nå er landskampen i gang om hvem som er "best" i landet her, og under de fleste stener som må snus står det NFO. Det er meg helt ubegripelig at nettopp vi som i alle år har stått på både dag og natt, samt helligdager er sett på som en stor utgiftspost. Snu på det og si at vi er en ressursgruppe med høy kompetanse som er nødvendig for et flyselskap med respekt for seg selv.

Vi hører at meget godt skolerte teknikere i konsernet blir tilbudt jobb som fagarbeider, ja sågar som stuer? Dette er et hån mot oss flyteknikere, og noen må skjermes på godt norsk. Dersom en skulle forledes til å tro at ufaglærte kan gå inn og ta vår jobb kommer jeg på ordtaket, sitat: Det går ikke an å få en lort til å bli sjokolade om du pakker den inn i sølvpapir.

I stedet for å være kreativ og ta vare på ressursene i firma, og bygge for fremtiden, reduseres vi igjen. Jørgen Lindegaard sa noen kloke ord, sitat: Den som leverer den får. Avslutter mitt innlegg der, med oppfordring om å stå

på enda noen måneder og tenk positivt!

Hilsen Per Ramslie.  
Formann NFO BU.



## Handel og Kontor slakter SAS-planer

Publisert: 29.01.04

**SAS-ledelsen møter kraftig motbør fra Handel og Kontor for planene om å samle operasjonene i Scandinavian Airlines og Braathens i ett selskap. Målet med omleggingen er å kutte kostnader for å tjene penger når prisene er lave.**

SAS bekreftet i går planene om å samle Scandinavian Airlines og Braathens i en norsk enhet for å kutte kostnader. Denne omorganiseringen kan skje ved at ett av de to selskapene smeltes inn i det andre, eller at det opprettes en ny paraplyorganisasjon. De ansatte ble i løpet av gårdsdagen informert om planene. De planlagte endringene står og faller på om de ansatte godtar lønnskutt og endringer i arbeidsforholdene. Det kan bety oppsigelser blant deler av de ansatte.

### "Skrekkscenario"

Stein Kristiansen, 2. nestleder i Handel og Kontor, representerer mange av de ansatte i de to flyselskaperens organisasjoner. Han kaller omorganiseringen som et "skrekkscenario" som følge av at luftfarten ble liberalisert i Norge. Han aksepterer ikke at de ansatte må godta reduserte lønns- og arbeidsforhold som følge av at SAS-konsernet sliter økonomisk, og mener det har blitt drevet "sosial dumping" for å opprettholde den høye konkurransen i lufttrafikken.

- Det er de ansatte som må betale regningen for den konkurransen som har fått lov til å utspille seg i luftfarten, mener Kristiansen

Men aksepterer dere ikke argumentet om at dette trykker arbeidsplassene?

- Noe av dette blir et spill for media. Her har det gått utrolig mange milliarder ut av vinduet, uten at det har vært noen form for kontroll. Etter hvert som tapene har blitt større og større har de blitt presentert for de ansatte i selskapene, sier han.

### Dugnadsånd

John Lyng, leder av Norsk Kabinforening, opplever utspillet fra SAS som en invitasjon til dialog. Han er positiv til en reforhandling av tariffavtalene, noe som han mener på sikt vil trygge arbeidsplassene.

- Det vil garantert ryke arbeidsplasser, spørsmålet er bare hvor mange. Men selvfølgelig vil det også bedre konsernets levedyktighet og trygge arbeidsplassene. Jeg er overbevist om at

innstillingen til de ansatte er at de vil ta i et tak, og gjøre endringer i tariffavtalene på en måte som gjør at jobbene sikres, sier Lyng.

### Uklart om merkenavn

Nå skal SAS-ledelsen utarbeide et endringsforslag, som skal fremlegges styret 10. mars. Selv om lite foreløpig er endelig avgjort, valgte likevel SAS å offentliggjøre planene i går. Etter hva Aftenposten forstår var ønsket om å ende mediespekulasjonene en medvirkende årsak til at de løse planene ble offentliggjort. Det er foreløpig ikke tatt noen avgjørelse på hva som skal skje med merkenavnene Scandinavian Airlines og Braathens, eller hvilke destinasjoner disse skal fly til i fremtiden.

- Det er ingen tvil hos oss om at det riktige for å kunne skape et konkurransekraftig kostnadsnivå og lønnsomhet, er å skape ett selskap for hele virksomheten. Men hvordan de to varemerkene mest effektivt skal utnyttes i fremtiden, har vi foreløpig ikke tatt stilling til, sier informasjonsdirektør Simen Revold i SAS.

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



## SAS-kuttene kommer i Norge

Publisert: 29.01.04

**Det er først og fremst SAS-gruppens ansatte i Norge som må forberede seg på nedskjæringer. I motsetning til ved tidligere sammenslåinger, er SAS-gruppen nå helt klar på at ansatte i både Scandinavian Airlines og Braathens vil stille likt i kampen om jobbene.**

SAS-gruppen forventer å få presset gjennom lavere lønninger når Scandinavian Airlines og Braathens i mai etter all sannsynlighet blir slått sammen. Om ikke det blir tunge nok forhandlinger med fagforeningene for å få til det, er det heller ingen tvil om at det også blir oppsigelser i kjølvannet av sammenslåingen.

- Vi kan ikke si noe om det, men det er klart at når du slår to organisasjoner sammen til et selskap så blir det overtallighet. Det er det ingen tvil om, men hvor stor den blir er det for tidlig å si, sier informasjonsdirektør Simen Revold i SAS Norge til dn.no.

### Kutter i Norge

Og selv om SAS-gruppen varsler endringer i organisasjonene i Sverige og Danmark også, er det konsernets norske ansatte som må ta støytten med

nedskjæringer.

- Fokus ligger på situasjonen i Norge. Om det blir sysselsettingseffekter i Sverige beregnes de å bli ganske små, sier informasjonsdirektør Hans Ollongren i SAS til det svenske nyhetsbyrået TT.

### **Virksomhetsoverdragelse**

I meldingen fra SAS onsdag går det klart frem at en integrasjon av de to flyselskapene i Norge vil skje i form av en virksomhetsoverdragelse. Virksomhetsoverdragelse var selve nøkkelordet da SAS-ledelsen i fjor måtte møte i Asker og Bærum Tingsrett i forbindelse med sammenslåingen av bakkjetjenestene i Braathens og SAS.

Ved en virksomhetsoverdragelse får alle ansatte, uansett selskap, beholde sin ansiennitet og sin stillingsprosent. Deretter vil man, avhengig av ansiennitet, stille likt i kampen om de jobbene som blir igjen. Slik vil ikke de ansatte i et av de sammenslåtte selskapene stille svakere enn de i det andre.

I Braathens-saken mente de tidligere Braathens-ansatte at det var en virksomhetsoverdragelse, men SAS-ledelsen fikk igjennom at det ikke var det. Denne gangen er SAS-ledelsen klar på at det er en virksomhetsoverdragelse, men Braathens-saken er ikke grunnen til det.

- Nei, det er på ingen måte derfor. Det er fordi det er et naturlig spørsmål for samtlige medarbeidere å stille seg i prosesser som dette, der man snakker om

sammenslåing av virksomheter. Så vidt vi kan bedømme, så er konklusjonen på dette såpass tydelig at vi ønsket å gi den tilkjenne med en gang for å unngå unødvendig uro, sier Simen Revold til dn.no.

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



## **Kursras i Ryanair etter turbulens**

Publisert: 29.01.04

**Ryanairs aksjekurs styrtet på London-børsen i går etter en serie med dårlige nyheter. Hele selskapets forretningsmodell kan nå stå for fall, etter lekkasjer fra EU-kommisjonen om angivelig ulovlige flyplassubsidier.**

### **Opp og ned.**

Det er foreløpig uvisst hva konsekvensene blir for flyplassene i Haugesund og Sandefjord, som benyttes av Ryanair i Norge. Offentliggjøringen av resultatene fra de siste tre månedene i 2003 sjokkerte flybransjen og aksjemarkedet i går. Det var ikke tallene i seg selv som var negative, men utsiktene fremover ser svært bleke ut.

Med bakgrunn i den økte konkurransen i flybransjen generelt og blant lavprisselskapene spesielt, frykter selskapet at

overskuddet vil falle med 10 prosent dette regnskapsåret, sammenlignet med året før. Billettprisene de opererer med er rett og slett for lave for å tjene nok penger pr. flysete.

*Det har haglet med dårlige nyheter for Ryanair de siste dagene:*

Gårdagens resultat fra siste kvartal og prognoser for det inneværende kvartalet. Presentasjonen sendte aksjekursen på børsen i London ned med over 25 prosent i formiddagstimmene i går. Aksjen var inntil nylig verd rundt åtte pund, men raste i går ned til fem pund. EU-kommisjonen mener ifølge Financial Times at Ryanairs økonomiske fordeler på den offentlig eide flyplassen Charleroi i Belgia er ulovlig, og vil kreve mange millioner kroner tilbakebetalt. Avgjørelsen vil bli offentliggjort på tirsdag. EUs medlemsland har denne uken godkjent innføringen av automatiske utbetalinger fra flyselskapene til passasjerer som blir forsinket eller kastet av overbookede fly. Dette vil ramme lavprisselskap som Ryanair spesielt hardt. Samlet truer disse nyhetene hele forretningsmodellen som Ryanair og andre lavprisselskaper er basert på. For å kunne tilby slike lave billettpriser har selskapene inngått avtaler med flyplasser rundt om i Europa. Avtalene innebærer i de fleste tilfellene at lavprisselskapene betaler reduserte landingsavgifter og mottar andre subsidier mot at de etablerer seg på disse flyplassene.

Nå har EU avgjort at et slikt tilfelle av reduserte avgifter er ulovlig i henhold til EU-

rett. Kommisjonen vil neste uke kreve at Ryanair tilbakebetaler flere millioner euro til lokale belgiske myndigheter, etter at de flere år har nytt godt av subsidier fra Charleroi-flyplassen.

- Denne avgjørelsen vil sende sjokkbølger gjennom bransjen. Vår verste frykt er blitt bekreftet, sier avdelingsdirektør James Callaghan til Financial Times om avgjørelsen. Ryanairs nordiske sjef Lotta Lindquist-Brosjö vil foreløpig ikke kommentere om eventuelle konsekvenser for rutene fra Torp i Sandefjord og Haugesund.

- Vi vet ennå ikke om denne avgjørelsen vil skape presedens for alle europeiske offentlige flyplasser. Men vi håper at offentlige flyplasser skal få konkurrere på lik linje med private flyplasser. Hvis ikke blir konsekvensen at de vil få mindre trafikk og til slutt ingen trafikk, sier hun.

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



## SAS tjener milliarder på svak dollar

Publisert: 29.01.04

Som en av få bransjer nyter luftfartsindustrien godt av øyeblikkets svake dollar. Gjennom driftsutgifter og investeringer i fly sparer

### alene SAS over to milliarder kroner i året.

Hårdt prøvede SAS henter uventet store gevinster på over to mia. kr. som følge af øyeblikkets svage dollar. For den skandinaviske luftfartskoncern fører den lavere dollarkurs alene på den daglige drift til besparelser på op imod 1,3 mia. kr. Dertil kommer yderligere omkring 800 mio. kr. i besparelser på flyselskabets massive investeringer i nye fly.

»Taler vi om rene omkostningsbesparelser, ja, så kan man godt tale om besparelser for 2-2,5 milliarder svenske kroner, fordi vi har store udgifter i den amerikanske dollar, men det er ikke besparelser, vi får glæde af på bundlinjen i samme størrelsesforhold,« siger direktør Sture Stölen fra SAS' afdeling for investor relations.

Som tommelfingerregel medfører et fald i dollarkursen på ti procent i forhold til den svenske krone en besparelsesgevinst for SAS på 700 mio. s.kr. Dermed kan dollardykket få en positiv indvirkning på SAS-koncernens storstiledede kamp for at skære i omkostningerne.

### Dollar-drevet branche

Luftfartsindustrien er en såkaldt dollar-drevet branche på grund af udgifter til brændstof samt køb og leasing af fly, og derfor får hele rækken af europæiske flyselskaber glæde af den fortsat faldende dollarkurs. Det betyder, at en del af gevinsten i sidste ende havner hos kunderne i konkurrencens navn, understreger Sture Stölen.

»En del af besparelsen

ender selvfølgelig på bundlinjen, men en stor del går videre til kunderne. Vi er ikke det eneste selskab, der har glæde af en faldende dollar, og derfor får kunderne glæde af en stor del af gevinsten, fordi det sætter billetpriserne under pres. Specielt i en tid med overkapacitet,« siger han.

Med indtægter i hovedsagligt euro og kroner fra sine kunder er SAS' økonomiske fordel imidlertid relativt større end eksempelvis British Airways med mange dollar-betalende amerikanere om bord på sine fly, påpeger luftfatsanalytiker Dominiqui Edridge fra Commerzbank i London. Blandt andet derfor er det umuligt at fastslå den samlede besparelse på dollarfaldet for hele den europæiske luftfartsindustri. Omkring syv procent af SAS' trafik går til USA.

Hvor stor en andel af gevinsten, der ender hos kunderne, er umuligt at sige, påpeger Sture Stölen.

SAS har over en årække været igennem et gigantisk investeringsprogram i en ny flyflåde til mellem- og langdistanceflyvningerne. Selv om dele af betalingen er faldet, har det fællesskandinaviske flyselskab fortsat stor glæde af dets politik med ikke at kurssikre sine dollarbetalingen.

### Vand på møllen

Spådommene om et yderligere fald i dollarkursen vil således være vand på SAS' mølle, påpeger luftfatsanalytiker Brian Børsting fra Jyske Bank.

»SAS har gennem lang tid undladt at sikre sig over for dollaren, da man har ment,

dollaren var overvurderet. Det kostede dyrt i begynnelsen, da man foretog de store investeringer, fordi dollaren steg. Men efterfølgende har selskabet nydt stor gevinst af den politik,« siger han.

Først for nylig er SAS begyndt at kurssikre enkelte af sine dollarbetaling, oplyser SAS-direktør Sture Stölen. Med afskrivninger på flyinvesteringer over typisk 15 år effektueres den del af dollargevinsten først på længere sigt, påpeger han.

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



## Tror Braathens er ferdige

Publisert: 29.01.04

**I mai 2001 lovet SAS-ledelsen at Braathens skulle bestå. Allerede i mai i år kan det være slutt for varemerket Braathens.**

Etter alle solemerker skal det nye selskapet hete Scandinavian Airlines, sier flyanalytiker Bjørn Bakkevig i DnB Markets til VG. De ansatte kan bli taperne og forbrukerne vinnere. Det er konklusjonen etter at SAS-ledelsen i går - for første gang siden de i mai 2001 overtok flyselskapet Braathens - offentliggjorde at Braathens som vi kjenner det, er historie.

### Tøffe lønnskutt

Nå skal et nytt selskap stige opp av asken etter de to selskapene SAS og Braathens.

Det skjer etter at flere tusen ansatte har måttet gå. Og de som er igjen, må tåle tøffe lønnskutt.

- Det som nå skjer, setter i gang reaksjoner hos de ansatte. Vonde minner vekkes, og man frykter at jobben ryker. Samtidig er vi blitt vant til at kostnadskutt går ut over oss ansatte, sier klubbleder Peggy H. Følsvik i Braathens.

Navnet på det nye selskapet er ennå ikke kjent. Men det blir neppe Braathens, mener Bakkevig.

- Men kostnadene skal ned på under Braathens-nivå. Slik sett kan du si at det er lavprisplattformen til Braathens som tas videre. Han tror forbrukerne kommer til å merke endringene på to måter: For det første får de ett merkevarenavn å forholde seg til, ikke to, som i dag.

### Billigere billetter

For det andre får de lavere flypriser.

- At billettprisene vil synke, er helt klart, sier Bakkevig. SAS-ledelsen varsler nå tøffere tider for konkurrenten Norwegian, som på kort tid har tatt 15 prosent av det norske markedet.

- Omstillingsproblemene i konsernet har gjort at vi underveis har mistet fokus på selve konkurransen. Det har gitt Norwegian tid til å operere fritt. Nå lukker vi det tidsvinduet, sier informasjonsdirektør Simen Revold i SAS-konsernet. Han sier at det vil komme oppsigelser, men vil ikke gå inn på hvor store.

Tiden SAS-ledelsen har gitt seg selv til å smelte de to selskapene sammen, er frem til inngangen av mai måned.

Norwegian-sjef Bjørn Kjos er ikke overrasket over meldingen som i går kom fra SAS.

- Det viser bare at ord og handling ikke alltid henger sammen, sier Norwegian-sjefen lakonisk til VG.

- Det som nå har skjedd med Braathens, var jo det alle trodde kom til å skje, legger han til.

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



## Sola forsvinner fra Stavanger lufthavn

Publisert: 30.01.04

**Avinor har bestemt at lufthavnene skal ha navn etter nærmeste by. Så nå blir det slutt på å fly fra Sola til Flesland.**

Nå må du ta flyet fra Stavanger lufthavn til Bergen lufthavn. Før var de kjent under navnene Stavanger lufthavn, Sola og Bergen lufthavn, Flesland. Eller kort; Sola og Flesland.

- Prinsippbeslutningen er tatt i Avinor, men det vil ta noe tid å innarbeide de nye navnene, sier kommunikasjonsdirektør Ove Narvesen i Avinor. Nye skilter vil komme etter hvert på de lufthavnene som får skiftet navn.

Avinor gjør dette for å harmonisere navnene. Stort sett har lufthavnene hett det samme som nærmeste by, så eksempelvis Flesland og Sola har vært unntak fra denne regelen.

- Dette er også noe som blir mer og mer vanlig ellers i Europa, forteller Narvesen, så det var egentlig en enkel beslutning.

Kommunikasjonsdirektør Narvesen sier at han ikke har noe eksakt tall på hvor mye denne omleggingen av navnepraksis vil koste. - Men budsjettet for navneendringen fra Luftfartsverket til Avinor, er såpass stort at disse ekstra endringene ikke vil bety så mye.

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



## NFO Representantskapsmøte 2004

Publisert: 30.01.04  
Oppdatert: 31.01.04

**NFO's representantskapsmøte 30. - 31. januar 2004 ble holdt på Quality Airport hotell, Sola. INFO Redaksjonen oppsummerer her hovedpunktene fra møtet.**

45 medlemmer var samlet første dag da årets representantskapsmøte ble åpnet av leder Terje Rading,

som ønsker alle velkommen til Sola, på vegne av NFO avd Braathens som i år står for arrangør av møtet.

Etter en kort presentasjonsrunde av medlemmene ble ordet gitt til vår advokat Arve Due-Lund. Han er imponert over det arbeid NFO har gjort opp gjennom tidene, men mener NFO fortsatt har noe arbeid å gjøre både med tanke på skolering av tillitsvalgte om det tariffrettslige stillingsvern, og for framtidig mål for NFO. Samtidig må vi drøfte politiske standpunkter innad mellom de forskjellige avdelingene. Det er viktig at NFO som gruppe klarer å framstå samlet spesielt med tanke på den omstilling som venter oss i form av de sammenslåinger SAS konsernet ser ut til å ha planer om. Likeledes bør man vurdere omfanget av tariffområdet.

Due-Lund informerte medlemmene om sin rolle og litt om avtalen NFO har med hans firma. Due-Lund, som er spesialist på arbeidsrett, har hovedsakelig vært engasjert for arbeidsgiversiden i tidligere nedbemanningsprosesser. Derfor er det en fornøyelse å høre han når han ramser opp alle de feil SAS har gjort og gjør i sin nedbemanningsprosess. Due-Lund tilføyer til slutt at alle NFO's medlemmer kan ringe han eller hans firma 24 timer i døgnet uten at dette faktureres, noe medlemmene satte stor pris på. For mer info om vår advokats firma, henvises til [www.sbdI.no](http://www.sbdI.no)

Årsmøtet fortsatte med videre dagsorden i.h.t. sakliste, noe som ville være

kjedelig å gjengi her. Likevel nevnes at TU (Teknisk Utvalg) fortsatt jobber hardt med saken om krav til ufaglært personell som skal operere systemer fra Cockpit. Dette med tanke på at SAS har gitt tillatelser at tuere med 1 dags opplæring pr. flytype skal operere flysystemer fra cockpit. NFO sendte i desember et brev til myndighetene og STK (Skandinaviske TilsynsKontor) som etterlyste dokumentasjon for denne godkjenningen. Tilbakemeldinger fra STK viser at de nok har store problemer med å finne dokumentasjon for denne tillatelsen. Noe formelt svar har ennå ikke kommet.

Mye tid ble brukt til diskusjon om NFO bør åpne døren for medlemskap for "ikke-sertifisert" personell. Diskusjonen er fortsatt åpen, og møtets første dag er formelt avsluttet.

Forsamlingen fortsatte med sosialt samvær med felles middag og lokal underholdning på Kvalbein Gård ute på Jæren.

---

### Dag 2:

Etter en meget hyggelig aften på Kvalbein Gård på Jæren, åpnet Terje dag 2 med neste post på dagsorden: Budsjett. Naturlig nok ble spørsmålet om advokatsalær tema for en åpen og luftig diskusjon. Uten videre utdypning ble konklusjonen at advokatbistand i en slik prosess som NFO er oppe i, er viktig for foreningen samtidig som at vi har, og også i fremtiden vil ha midler

til denne utgiftsposten.  
Ellers var det ingen store kommentarer til budsjettet.

Neste tema dreide seg om vedtektsendringer om tariffområdet og om det skal åpnes for medlemskap for flyfagarbeidere. Sentralstyret vil ta med seg synspunktene som kom fram, og ta tak i dette i fremtida.

På nytt dreier diskusjonen over på ufaglærtes operasjoner med flysystemer fra cockpit, og representantskapet vil på det sterkeste oppfordre alle medlemmer til å rapportere slike hendelser til TU (Teknisk Utvalg) slik at dette kan dokumenteres i framtiden.

Medlemmer i NFO har til tider blitt uthengt i media for å være vanskelige å samarbeide med ved situasjoner som handler om å reparere andre selskapers fly. Såkalt Single Event Authorisation (One time approval) er i slike situasjoner blitt misbrukt kanskje på grunn av uvitenhet. Regelverket tillater ikke at slike autorisasjoner blir brukt på fly som er i normal drift, men kun ved "diversions" for å få flyene hjem.

Retningslinjer for kommende års drift skapte mye diskusjoner i salen. Alle er enige om at det er viktig å styrke samholdet innad i NFO på tvers av selskapene. Andre sentrale stikkord kan være bedre samarbeid med pilotforeninger, profilering av flyteknikeren og hans oppgaver, innflytelse på opplæringsrådet, og ikke minst; la det faglige stå i fokus.

Til slutt sto valg på agendaen, og det nye sentralstyret for kommende år består av:

Formann: Terje Rading  
Nestformann: Per Ferskaug  
Org. Sekretær: Arild Nyheim  
Kasserer: Nils Terjesen

Representantskapsmøte i 2005 vil bli arrangert i regi av NFO avd WF.

Møtet ble hevet kl. 16:10.

Per Erik Nesvold

## Vi har hört at...

### **Flygmekaniker tar avstånd från strejk!**

Konflikten - som bryter ut i morgon mot i första hand SAS - handlar inte om löner. Det är istället en maktkamp mellan de två av de högst avlönade grupperna inom LO och Transports avtalsområde enligt brevväxling som @irmail fått ta del av. Det handlat om cirka 100 flygtekniker - med löner upp till 35.000 kronor/månad - som inte vill släppa ifrån sig ensamrätten att utföra vissa tekniska jobb till vanliga flygmekaniker.

Flygmekanikernas klubbstyrelse (CFF klubb 12) tar avstånd från strejken och skriver i ett brev under gårdagen att: -Konflikten handlar om att cementera en skyddad tillvaro för en relativt mycket välbeställd minoritetsgrupp (c:a 100 man) i Transportarbetarförbundet. - Vidare kan vi inte tänka oss att lastarna är villiga att gå i konflikt för transports 100 flygtekniker, när de väl får reda på vad konflikten egentligen handlar om!

Medlingsförhandlingarna för att lösa konflikten ledde till att flygarbetsgivarna gick med på att personalen fick behålla stora lönetillägg, komplement, klämdagar samt andra lättnader för att kunna komma överens om frysta löner inom SAS. Men frågan om flygteknikernas ensamrätt ville man inte skriva in i avtalet. EUs nya certifikatbestämmelser (JAR)möjliggör för flygbolag att använda flygmekaniker

till vissa uppgifter, men det vill flygteknikerna ha ett undantag från.

Flygmekanikerna anser att det är fel att bakbinda SAS i ett system som är oekonomiskt.

Flygmekanikernas klubbstyrelse avslutar brevet med att: ...av dessa skäl tar vi avstånd från en eventuell konflikt och kommer inte att medverka i det praktiska arbetet kring en konflikt.

Den nu pågående konflikten innebär att flygbranschen i allmänhet tappar kunder till bil och tågresor samt att SAS i synnerhet tappar kunder till utlandsägda flygbolag. Detta är ett resultat som på lång sikt kan få förödande effekt för alla som jobbar enligt svenska avtal i flygbranschen.

[www.flytorget.se](http://www.flytorget.se)

### **SAS Not Among Air Lithuania Bidders -- Report**

Baltic News Service reports that Airlines System (SAS) said it is not on the list of potential bidders for Air Lithuania, a subsidiary of Lithuanian Airlines. SAS previously had expressed interest in the carrier.

According to the report, Lithuanian Airlines says that 13 potential bidders have emerged, including 11 domestic and two foreign organizations.

Based in Lithuania's second largest city, Air Lithuania operates ATR-42 turboprops after replacing its last

Russian-built aircraft last year. Lithuanian Airlines operates four Boeing 737-500s and three Saab 2000s.

### **Japan Air System Making MD-80 Engine Inspections**

Japan Air System (JAS), a member of the JAL Group, announced today that it is inspecting the engines of MD-81s and MD-87s in its fleet after cracks were discovered in the engines of two of its planes.

The checks of the Pratt and Whitney JT8D-217 series engines will take a few days, grounding planes and forcing the cancellation of about 120 JAS domestic flights today -- About a third of its schedule. Future flight cancellations will be decided later today.

After experiencing engine problems in an aircraft on Jan. 6 in Fukuoka, and in Kagoshima in a similar aircraft on Jan. 7, JAS had the engines involved inspected by Pratt & Whitney at its technical center in Christchurch, New Zealand. This inspections found damage in the stator sections of the high-pressure compressors in the engines of both aircraft

JAS currently has 25 of the types in service, 17 MD-81s and eight MD-87s, dispersed at eight airports throughout Japan.

## ***Dramatic Photos Of Rumored No-Hydraulics Landing...***

Although no one in officialdom has publicly confirmed it, the landing of a DHL Airbus at Baghdad Airport after being hit by at least one surface-to-air missile last Nov. 22 has been rumored as one of last year's most incredible feats of aviation. Extensive damage to the aircraft's left wing may have rendered the aircraft's three hydraulics systems useless, leaving the pilots with only differential engine thrust to control the aircraft. DHL has not publicly elaborated on the attack and the resulting heroism of the pilots (which stands, regardless of the true extent of damage). For those with a flair for the dramatic, AVweb has obtained a PowerPoint presentation of the incident that includes photos of the landing, the damage, and text that may give some insight into the specific nature of the damage. The A300 had just left Baghdad on a mail flight when it was almost certainly hit by at least one missile, widely suspected to be a shoulder-fired ground-to-air device. The incident fueled pre-existing concerns about the vulnerability of airliners to such attacks and perhaps helped quench any potential desires to initiate commercial service into Baghdad.

## ***AirBaltic 2003 Passengers Up 28 Percent, More Planes to be Added in 2004***

AirBaltic received its first 737 in 2003, will acquire four more in 2004

AirBaltic yesterday announced that it carried 336 thousand passengers in 2003, which is 28 percent more than in 2002. In 2004, as Latvia joins the European Union, AirBaltic plans to add several additional routes, four more Boeing 737s, and at least one Fokker 50.

As with Estonian Air, which recently reported a 30 percent passenger increase in 2003, AirBaltic attributes its passenger increase to its new one-way pricing structure introduced last year. Average load factor also increased by nine percent to 61 percent. Additionally, 95.5 percent of flights departed on-time.

"Our operating results show that AirBaltic has successfully combined the best features of the so-called low-cost airlines with those of traditional airlines. That is, a one-way pricing structure and low ticket prices with the service levels of traditional airlines, including flights to the largest airports with extensive networks of connecting flights" said AirBaltic President Bertolt Flick.

AirBaltic is jointly owned by SAS Group and the Latvian government.

## ***Flying Finn Files for Bankruptcy Protection***

Reuters reports that Finnish low-cost airline Flying Finn said on Thursday it had won court protection from creditors as talks continue to find a immediate cash injection needed to avoid the carrier from being grounded. The airline's flights are continuing in the meantime.

"We need around €2.5 million euros within three to four weeks. Then we need another €3.5 million later in spring to acquire new aircraft," said Chief Executive Officer Peter Sevelius, who has been in his position for less than a week, said.

Sevelius said if the cash is not found in time, Flying Finn may have trouble renewing its air traffic license and a foreign partner may then be sought to carry its passengers. But if the carrier can secure the cash, Sevelius says it is still on course to profitability next month and should end 2004 with a profit.

Flying Finn, which flies MD-80s, began operations less than a year ago.

## ***Star Order Still in Play***

Embraer President Maurício Botelho told reporters Friday that an expected order from the Star Alliance for about 100 70-110 passenger jets remains in play, despite an order from Star Alliance member Air Canada for 90 Embraer and Bombardier jets announced Friday.

"Absolutely still in play," Botelho said of the Star joint procurement process, which he said was overcome by Air Canada's need to make a decision on new aircraft. In competition with Embraer are Bombardier, Airbus and Boeing.

Botelho said that Embraer has been focused over the past few weeks on concluding a deal with Air Canada, as it became clear that other Star Alliance members would not be ready to conclude a deal this year.

In addition to Air Canada, Austrian Airlines Group, Lufthansa and Scandinavian Airlines are expected to place orders for 70-110 passenger regional jets.