



Nyhetsbrev fra INFO-redaksjonen. November 2003

Hovedsak: Store oppsigelser innad i teknikerkorpset i SAS!



Roald Jung



Førmannen:	3
Redaktøren	4
Nytt fra NFO Avd Braathøns	5
Skotske flyteknikere uten godkjente papirer	6
Arbeidstakere mister innflytelse	7
Ny medisin mot trøtthet	8
Dobler omsetning og kutter ansatte	9
Vil lage nytt lavprisselskap	10
Flere utenlandsruter med mindre jetfly	11
Sprekkdannelse årsak til understells kollaps hos Spanair	12
SAS' teknikere hjelper til hos Spanair	12
INFO-redaksjonen informerer	14
Valg i NFO sentralt	14
Ber om Ryanair-boikott	15
Litt informasjon fra NFO avd. SAS' Årsmøte 25. november	15
Exit Norge?	16
NFO avd NAS informerer	17
Boeing 777-300ER på Svalbard	18
SAS nær beslutning om regional jet	18
Kjære SAS. Hvorfor gå til en dyr krig, når freden er gratis?	18
Flyteknikere må flys landet rundt	19
Hedret - og oppsagt etter 30 år	20
SAS uten flyteknikere i Finnmark	21

Velkommen til Novemberutgaven av INFO's nyhetsbrev. Vi ønsker med dette å lage en trykksak som alle og enhver kan skrive ut og ta med seg.

Tilbakemeldinger ønskes på info@nfo.no. Flere nyheter finnes som alltid på www.nfo.no

Formannen:	3
Redaktøren.....	4
Nytt Fra NFO Avd Braathens.....	5
Skotske flyteknikere uten godkjente papirer.	6
Arbeidstakere mister innflytelse.....	7
Ny medisin mot trøtthet.....	8
Dobler omsetning og kutter ansatte.....	9
Vil lage nytt lavprisselskap.....	10
Flere utenlandsruter med mindre jettfly	11
Sprekkdannelse årsak til understells kollaps hos Spanair	12
SAS' teknikere hjelper til hos Spanair.....	12
INFO-redaksjonen informerer	14
Valg i NFO sentralt	14
Ber om Ryanair-boikott.....	15
Litt informasjon fra NFO avd. SAS' Årsmøte 25. november.....	15
Exit Norge?.....	16
NFO avd NAS informerer.....	17
Boeing 777-300ER på Svalbard	18
SAS nær beslutning om regional jet	18
Kjære SAS. Hvorfor gå til en dyr krig, når freden er gratis?.....	18
Flyteknikere må flys landet rundt.....	19
Hedret - og oppsagt etter 30 år.....	20
SAS uten flyteknikere i Finnmark.....	21

Formannen:



SAS Raserer flyteknikerkorpset

Kontroll over kostnader, større effektivitet og større inntjening er begrep som alle aktører innen bransjen har stor fokus på. Reduksjon av personell innen flere områder er virkemidler som lett tas i bruk, og som raskt gir synlig økonomisk effekt.

Signalene innen SAS indikerte at det innen teknisk avdeling var definert en overtallighet, men at man ville prøve å unngå oppsigelser. Overraskelsen var derfor stor da det overfor fagforeningen og de ansatte ble erklært en overtallighet på hele 106 personer, hvorav 56 var flyteknikere stasjonert på det norske linjenett. Som en ekstra spiker i kista for flyteknikerkorpset på linjenettet, besluttet SAS at overtalligheten skulle tas lokalt.

Etter å ha gjennomført AML § 57 møter, ble det raskt avdekket at samtlige definerte overtallige flyteknikere var gitt sparken. Gjennomsnittsalder på disse er på godt over 45 år, og flere har lojalt stilt opp for arbeidsgiver over lang tid, ja noen sågar i hele 40 år. De representerer både en svært

høy faglig status og ikke minst kompetanse. Men SAS vil helst ikke bruke dem til noe som helst. Dette gjenspeiler en rå kynisme, og signaleffekten innad i bedriften til de resterende lojale medarbeidere er temmelig krystallklar. De oppsagte teknikerne representerer dessverre en aldersgruppe som ikke er særlig ettertraktet på arbeidsmarkedet, og flyteknikermarkedet i Norge er temmelig stabilt og stramt. Den personalmessige behandling i prosessen er noe SAS ikke bør være stolt over.

Bakgrunnen for oppsigelsene er at Operativ Avdeling i SAS ikke lenger vil "kjøpe" tekniske tjenester av Teknisk Avdeling, spesielt på linjenettet. Pilotene skal selv ivareta den tekniske standard til enhver tid under ofte særdeles barske værforhold. Ikke nok med det, så er tidligere flytekniker oppgaver overført til ikke faglært bakkepersonell. Disse skal i stor skala gjennomføre 2 dagers kurs for å kunne utføre spesifiserte tekniske oppgaver. I praksis vil dette personell få adgang til cockpit og håndtere diverse flysystemer! For de reisende innebærer dette flere forhold. Når det oppstår feil som pilot helt klart ikke kan ta av med, må det sendes ut tekniker fra Oslo for å utbedre feilen. Dette vil resultere i forsinkelser eller kanselleringer. Pilotene kan dessuten bli utsatt for press for å komme seg til hjemmebase med feil av ulik karakter.

Flysikkerhetsmessig vil det være svært kritisk i overgangsperioden der flyteknikerne fjernes fra flyenes daglige operasjonsmønster, til

ufaglært personell og pilot tar over flyteknikers ansvar. Sikkerhet handler om flere elementer. Marginer er et av mange viktige elementer. Når marginene tøyres, svekkes flysikkerheten.. Ved å fjerne flytekniker, fjerner man også et meget viktig bidrag til flysikkerheten. Vi representerer sikkerhetsnettet, og det har man av strategiske årsaker besluttet å fjerne.

Norsk Flytekniker Organisasjon er urolig over utviklingen i bransjen. Vi er bekymret fordi vår faglige samvittighet gir oss grunn til bekymring. Vi er bekymret fordi økonomiske hensyn presser ned "liggetiden" på flyvedlikeholdet. Vi er særdeles bekymret over sikkerhetsaspektet ved at flyene overlates til seg selv i stadig lengre tidsrom uten tilsyn av kvalifisert flyteknisk fagpersonell. Det må imidlertid understrekes at denne utvikling ennå ikke følges opp av samtlige operatører i det norske markedet.

Terje Rading. 01.12.03.

Redaktøren



Oppsigelser.

Bakgrunnen for disse meningene kommer fra alle de som ringer eller skriver til meg for å luften sin frustrasjon. Og frustrasjonen er rettet mot det selskapet de startet i for 10, 20, 30 og opptil 40 år siden. Dette selskapet vender nå ryggen til disse.

STS er inne i en prosess nå hvor mange teknikere er varslet overtallige, og kan påregne seg oppsigelser.

Bakgrunnen for disse oppsigelsene er noe uklar. Men noe vet vi. De ansvarlige i STS (ikke SAS) har tatt en "strategisk beslutning om at morgendagens teknikere og mekanikere i hovedsak skal være i hangaren på de tre hovedbasene". Vi skal med andre ord jobbe når flyene er tilgjengelig i hangaren. Og alle vet jo når det er. Mer natt.

Jeg synes det er besynderlig at de ansvarlige i vår bedrift (STS) velger denne løsningen. Motivet skal vist nok være økonomi. Uten at det kan dokumenteres. Hvordan kan en sjef for et firma – med åpne øyne – gi fra seg massevis av arbeid? Han må jo forstå at det går ut over antall ansatte.

Jeg skal her nevne et eksempel på "effektivitet". Siden linjestasjonene ikke

får lov til å ta en s.k. Daily Check, så må vi gjøre dette her på hovedbasen når flyet kommer hit. Og da skjer følgende: Ground stop, 35 min. Teknikeren tar Daily Check, Piloten tar External Inspection og Stueren tar en Departure Check. Samtidig! Og på toppen av dette så manglet det et extension belt. Dermed kom tekniker nr. to ut med det.... Må jeg si noe mer...?

På et møte hvor en konsulent fra firmaet som av SAS er valgt som støttespiller for de ansatte, svarte han at "SAS har valgt den verst tenkelige fremgangsmåten i oppsigelsesprosessen. Det var faktisk godt å høre. Det betyr jo at det ikke bare er vi som er misforstår budskapet fra SAS.

Jeg har en nabo. En god nabo. Han jobbet tidligere i toppledelsen her i Norge i et stort, verdensomspennende dataselskap. Han hadde hva man kan kalle en millionlønn. Men så sluttet han der. Og grunnen til det var at "han følte seg ikke komfortabel, og kunne ikke identifisere seg med de holdningene konsernledelsen påtvang han å ha". Det står det respekt av!

Ærede kollegaer. Vi er alle inne i en vanskelig situasjon. Selv om den i høyeste grad er uforskyldt – må vi takle den. Jeg tror det er viktig at vi alle står med rak rygg. Har et godt grep om sertifikatet, og gjør et sikkert og godt stykke flyteknisk arbeid når vi blir utkalt. Husk vi er ryggraden i "det sikre fly". At økonomene ikke skjønner seg på flyteknikk, får være deres problem. Vi skal til en hver tid gjøre hva vi kan for at passasjerene setter seg i sikre fly.

Vær stolt av jobben du gjør. Husk vi ligger på topp når det gjelder utdanning. Hvordan selskapene her i landet ligger når det gjelder lederskap – er uvist.

Til slutt vil jeg bare nevne at jeg driver på med en sammenligningsliste, hvor jeg ser på hva, og hvor ofte forskjellige items blir sjekket i de forskjellige selskapene. Jeg tar for meg B737, og ser på tre norske og tre utenlandske selskaper. Jeg er på langt nær ferdig, men det kan se ut som om vi i Norge er et stykke under resten av Europa....

Arild Nyheim 25.11.03



Nytt Fra NFO Avd Braathens

Publisert: 01.11.03

Her i Braathens kjemper vi en kontinuerlig kamp for å redusere utgiftene og øke inntektene i alle ledd. Så vi er selvsagt ikke noe unntak i forhold til andre operatører i flybransjen. I den anledning så ønsker jeg å gi skryt til vår ledelse på teknisk som har klart å forhandle i land masse arbeid fra eksterne kunder til vår tekniske vedlikeholdsbase på Sola.

Blant annet så har de inngått kontrakter med Germania, Estonia og Ford om C og D-sjekker på flere fly i løpet av det neste året. Dette gjør at begge produksjonslinjene på Heavy maintenance er fullt belagt fra nå av og ut hele 2004 og nesten helt fullbooket for 2005. Lakkavdelingen har hatt et meget travelt år med lakkering for SAS i tillegg til våre egne fly. Komponent avd. har fått en 5 års avtale om vedlikehold av diverse komponenter for Germania.

Men alt er ikke rosenrødt her i Braathens. Siden i vår har det blitt jobbet med et kostnadsforbedringsprogram hvor ledelsen på teknisk har hatt en gjennomgang av det som blir definert som overheadkostnader på

teknisk. (dvs alle støttefunksjoner som ikke deltar i direkte arbeid på fly eller komponenter) Dette arbeidet går mot slutten og her er det blitt definert en synergi etter omorganiseringer og justeringer som har resultert i en besparelse på ca 26,5 årsverk på teknisk. En del av dette har gått utover vår undervisnings avd. som driver med teknisk opplæring. Avdelingen har fungert meget bra i mange år og har bygget seg opp en enorm kompetanse over flere år. Instruktørene har levert høy kvalitet både faglig og pedagogisk på alle typer kurs innen teknisk opplæring.

Akkurat i disse dager er vi midt inne i en effektiviseringsprosess når det gjelder teknisk opplæring som ennå ikke er avsluttet. Det vi fra NFO Braathens er veldig opptatt er kvaliteten på teknisk opplæring i framtiden, vi håper selvsagt at ledelsen vår er like opptatt av kvaliteten som vi er og at de ikke raserer det som har tatt mange år å bygge opp.

Siste tilskudd på stammen over kostnadsbesparinger er at tarmac kontorene på SVG og TRD er oppsagt for Line Maintenance. På SVG fikk vi tilfeldigvis vite det da bygningsavd til Braathens sammen med representanter for Avinor kom innom og ville se hvor mye oppussing som trengtes siden vi skulle flytte ut 1 desember. Teknikerne som var på jobb satt jo som store spørsmålstejn. Vi har vist at det har pågått en prosess der våre mellomledere har fått i oppgave fra toppledelsen på teknisk å utrede om vi kan klare oss med mindre areal og hvilke konsekvenser det vil få for den daglige driften.

De har tatt oss med på råd og fått masse innspill fra oss. Mellomledelsen innstilte da tilslutt at vi kunne klare oss med et mindre areal på tarmac, men da måtte en del andre ting ordnes slik som verktøybil, pauserom, håndlager og div andre ting. Etter dette hørte ingen noe før Avinor plutselig sto i døra. I ettertid har vi vært på et infomøte på NFO's forlangende slik at vi kunne få hvide hva som skjer. På dette møtet ble det klart at avgjørelsen var tatt og dette var ikke noe å forhandle om. Alle argumentene som vi har kom med ble avfeid. Det som vi syntes var det mest arrogante var, at siden vi jobber 12,5 timers økter i helgene så har vi dispensasjon fra arbeidstilsynet der det heter at disse øktene er å se som hvilende vakt der arbeidspresstet er mindre en normalt. I dispensasjonen står der krav til pauserom/hvilerom og vi mente at vi måtte i det minste få et skikkelig pauserom avskilt fra arbeidsrommet inne i hangaren. Dette ble avfeid med at arbeidsrommet vi har er godt nok. Inntrykket vi sitter igjen med er at hele prosessen har bare vært et spill for galleriet. Avgjørelsen har blitt tatt lenge før mellomlederne ble satt på oppdraget.

I denne prosessen har vår toppledelse på teknisk vært lite smart. Istedenfor å la oss få gjennomslag for noen av våre forslag, slik at vi følte vi var med på å bestemme og at vi kunne ha fokusert positivt på prosessen. Så har teknisk ledelse klart å få de fleste av oss som jobber på line SVG til å fokusere bare på det negative. Og alle vet at misfornøyde ansatte blir ikke

akkurat mer produktive.

Jim Halvorsen



Skotske flyteknikere uten godkjente papirer.

Publisert: 01.10.03

Det nye Astec-verkstedet i Aberdeen er blitt drevet med britiske flyteknikerne uten godkjente sertifikater.

DISPENSASJON:

Avdelingsdirektør Jan Bengtson i Luftfartstilsynet bekrefter overfor Aftenbladet at helikopterwerkstedet Astec UK har hatt flere flyteknikere uten den nødvendige formelle kompetanse og utdanning ifølge norske og europeiske krav.

Verkstedet fikk midlertidig dispensasjon av de norske tilsynsmyndighetene for å opprettholde driften inntil saken var ordnet.

Astec UK er datterbedrift av Astec Helicopter Services AS på Stavanger lufthavn, Sola. Verkstedet ble etablert for ett år siden og har i dag rundt 100 ansatte. Aberdeen-avdelingen drives på norsk lisens med godkjenning fra Luftfartstilsynet i Oslo.

Direktør Bengtson sier at tilsynet i Oslo tidlig ble kjent med at flere av de britiske

medarbeiderne ikke tilfredstilte kravene med tilstrekkelig formell grunnutdanning ifølge de nye, europeiske fellesreglene for luftfart. Britene måtte dermed jobbe med midlertidig norsk godkjenning uten å ha godkjent kompetanse etter norsk regelverk.

Fra Astecs side ble det lovet at de nødvendige sertifikater skulle ordnes raskest mulig. Forutsetningen var at de britiske sertifikatene ble utvidet til nivå med de nye europeiske fellesbestemmelser kalt Jar 66 utarbeidet av EU.

Ifølge Bengtson har Luftfartstilsynet oppfattet det slik at alle de aktuelle britiske teknikerne etter hvert har fått ordnet sine papirer. Deres sertifikater skal nå tilfredsstillende både den norske og europeiske fellesstandard.

I gråsone

Direktøren nekter for at den midlertidige overgangsordningen var en glipp. Alternativet var å stenge det skotske verkstedet inntil det formelle omkring sertifikatene var ordnet.

- Det er mulig den midlertidige tillatelsen befant seg i en gråsone. Luftfartstilsynet har også fått enkelte mot-reaksjoner for å ha gitt dispensasjon til Astec UK i en overgangsfase, vedgår Jan Bengtson.

Luftfartstilsynets ansvar er å føre tilsyn med hele virksomheten innen Astec, og utstede de internasjonale godkjenninger som er nødvendig for å opprettholde og utvikle verkstedets aktivitet. Tilsynet skal også involveres ved alle utstedelser av nye kontrakter, nye kunder, nye

kapabiliteter, nye lokaliteter, modifikasjoner og reparasjoner.

Datterbedrift

Det var på slutten av fjoråret Astec-ledelsen på Sola besluttet å etablere et datterselskap i Aberdeen. Vedtaket ble begrunnet med at den britiske bedriften skulle avlaste hovedverkstedet på Sola. Virksomheten på Stavanger lufthavn hadde så mye å gjøre at det til tider oppsto plassmangel i hangaren. Ved å overta ansvaret for britiske helikoptere tilhørende CHC Scotia, skulle arbeidspresset lette på Sola, hevdet ledelsen i Astec.

Det ble samtidig understreket at anlegget i Stavanger fortsatt skal være den tekniske hovedbasen for CHC-konsernet i Europa. I høst ble det imidlertid kjent at alt tungt vedlikehold på CHC Helikopter Service sin 20 Super Puma skal overføres til Astec i Skottland.

Mangel på dialog

Hverken tillitsvalgte eller ansatte i Astec har foreløpig fått nærmere informasjon om flytteplanene. Intet er hittil opplyst fra Astec eller CHC-ledelsen om tidspunkt for flytting, eller hvor mange medarbeidere på Sola som rammes. Fagforeningene klager over mangel på dialog med eierne av CHC-konsernet i St. Johns på Newfoundland. Siden overtakelsen i 2000 har det ikke vært noen kontakt mellom partene.

De tillitsvalgte har ikke fått respons på sine henvendelser. Heller ikke er det fra eier-siden tatt noe initiativ for å oppnå kontakt. Et avtalt møte i Stavanger eller Aberdeen mellom fagforeningene og konsernsjef Sylvain Allard

fra den kanadiske CHC-ledelsen tidligere i oktober, ble aldri holdt. Konsernsjefen møtte ikke fram noen av stedene.

Kilde: www.aftenbladet.no



Arbeidstakere mister innflytelse

Publisert: 03.11. 03

Norske arbeidstakere har mindre innflytelse i arbeidslivet i dag enn for tjue år siden. - Folk blir frustrerte og konsekvensene kan bli flere på uføretrygd, mener forsker Inger Marie Hagen. Mens trenden på 1970- og 1980-tallet var en stadig større demokratisering av arbeidsplassen, tyder både norsk og svensk forskning på at arbeidstakere på flere nivåer har fått mindre innflytelse i arbeidslivet siden slutten av 1990-tallet.

MINDRE INNFLYTELSE

- Den viktigste årsaken finner vi i den moderne måten å organisere en bedrift på. Det er i stadig større grad markedsprinsippene som styrer – også i offentlig sektor. Styringsprinsippene fra privat sektor er blitt allmenne for hele arbeidslivet, forteller

arbeidslivsforsker Inger Marie Hagen.

En fersk undersøkelse fra det svenske statistiske sentralbyrået SCB viser at mens 50,9 prosent av kvinnelige arbeidstakere i 1991 mente de hadde innflytelse på sin egen arbeidsplass, hadde tallet sunket til 45,2 prosent i 2001. 62,3 prosent av svenske menn mente på begynnelsen av 1990-tallet at de hadde innflytelse, mens bare 58,2 prosent svarte det samme i 2001.

STYRES AV RUTINER

- I Norge ser vi det samme når vi spør hvor mange som mener de kan styre sine egne tidsrammer og hvor mange som styres av rutiner. Statistisk sentralbyrå har blant annet spurt i hvilken grad ansatte mener de kan bestemme arbeidstempo selv. Mens 50 prosent av de ansatte i 1980 svarte at det kunne de i stor grad, hadde andelen som følte det slik sunket til under 30 prosent i 2000, sier Hagen.

Samtidig er det stadig flere som mener de kan planlegge sitt eget arbeid selv. Likevel minsker ikke følelsen av frustrasjon. - Du kan bestemme selv om du skal gjøre A eller B først, men ikke tidsfristen for levering. Mange føler dessuten at arbeidet styres av kunder og klienter. Dette ser vi særlig i forbindelse med den økte brukerorienteringen i offentlig sektor, sier Hagen.

FRUSTRERTE

- 1970- og 1980-tallet var arbeidsdemokratiets gullalder. Tanken var at delaktighet og innflytelse var bra både for produksjonen og helsen, sier professor Töres Theorell ved Institutt for psykososial miljømedisin

i Sverige til bladet «Du & jobbet».

Han mener endringen i denne utviklingen skjedde på slutten av 1990-tallet og legger skylda på nedskjæringer og omorganiseringer.

- Studier viser blant annet at når man slår sammen arbeidsgrupper, så øker sykefraværet blant de ansatte kraftig, sier han. Også Hagen er bekymret for at den nye trenden med mindre individuell innflytelse i arbeidslivet kan resultere i økt antall sykmeldinger og uføretrygd.

- Det store paradokset i norsk arbeidsliv er at mens mange oppgir at de trives på jobben, er det svært mange uføretrygdede. Vi har et arbeidsliv som i stor grad sliter ut folk. Når tiden til å utføre en oppgave kortes ned og du føler du ikke får gjort en god jobb, blir du frustrert. Resultatet av denne utviklingen blir at folk blir mer frustrerte og mindre interesserte. Det vil slå tilbake på de enkelte bedriftene, sier hun.

Kilde: www.dagsavisen.no



Ny medisin mot trøtthet

Publisert: 03.11.03

Den nye «våknedisinen» fungerer som koffein, men er mye sterkere. - Suveren, mener søvnforsker. En ny medisin med navnet modafinil, som tar bort sykkelig trøtthet hos narkoleptikere og folk med snorkesyke, er i ferd med å testes ut også på personer uten alvorlige søvnlidelser.

En fersk amerikansk studie viste at mennesker som har skiftarbeid ble piggere og fikk lettere for å konsentrere seg når de tok piller med virkestoffet modafinil.

- Det er en suveren substans, ettersom man ikke blir avhengig. Den eneste bivirkningen er at man får vanskelig for å sovne om kvelden, hvis man tar medisinen for sent på dagen, sier den svenske søvnforskeren og professoren Torbjörn Åkerstedt til Aftonbladet om medisinen.

Modafinil selges både i Norge og Sverige under navnet Modiodal. Medisinen er imidlertid svært ny i Norden, og det er strenge restriksjoner på den. «Preparatet skal bare forskrives av lege med spesiell erfaring i diagnostisering og behandling av narkolepsi», heter det i den norske

Felleskatalogen.

Advarer mot egenmedisinering

Medisinen er også å få kjøpt via Internett, men forskere advarer sterkt mot å benytte den uten i samråd med lege.

- Jeg ville i hvert fall ikke brukt meg selv som forsøkskanin på denne medisinen. Det trengs mye mer forskning på bruken av den blant vanlige mennesker, sier søvnforsker Reidun Ursin ved Universitetet i Bergen til Dagbladet.no.

Ursin synes den amerikanske forskningen blant skiftarbeidere høres svært interessant ut. Men hun tror ikke at medisinen reduserer søvnbehovet i lengden.

- Jeg tror ikke den tar bort behovet for søvn, eller at den er noen løsning for folk som ønsker å redusere et stort søvnbehov, sier Ursin. Heller ikke Torbjörn Åkerstedt mener stoffet er noe å basere daglig- eller yrkeslivet sitt på.

Han sammenlikner modafinil med koffein, men mener at det bør være reseptbelagt siden det er et langt sterkere medikament. Det kan brukes en gang i blant, men bør ikke brukes for mye, mener han.

- Det kan finnes situasjoner hvor man har slurvet med søvnen og trenger å kjenne seg pigg. Men man kan ikke bygge en yrkeskarriere på medisiner, sier Åkerstedt.

Bivirkninger

Ifølge den foreløpige forskningen ser det ut til at medisinen gjør folk våknere og øker konsentrasjonsevnen, og ikke påvirker de kognitive

funksjonene. Modafinil skal foreløpig synes langt tryggere å bruke på narkoleptikere enn amfetamin og ritalin gjør.

Torbjörn Åkerstedt sier til Aftonbladet at det ikke er noen bivirkninger knyttet til modafinil og Modiodal. Ifølge den norske Felleskatalogen er det imidlertid registrert en del mindre bivirkninger ved Modiodal, deriblant disse:

«Forbigående episoder med indre spenning, opphisselse, aggressivitet, søvnløshet og anoreksi. Disse bivirkningene forsvinner vanligvis ved fortsatt behandling med uforandret eller redusert dose. Sjeldne tilfeller av mavearmforstyrrelser har vært rapportert. Dette avtar vanligvis dersom tablettene tas til måltid. Tilfeller av hodepine og kløende hudutslett er også rapportert.»

Dopingmiddel

Stoffet står også oppført på idrettens dopinglister. Det amerikanske sprinttalentet Kelly White testet positivt under friidretts-VM i Paris for bruk av modafinil, som er virkestoffet i Modiodal. Hun hevdet at hun lider av en arvelig sykdom i familien og derfor benytter medikamentet, men bli likevel fratatt VM-medaljene sine.

Søvnfakta

Skulle forskerne komme fram til at modafinil kan benyttes også av folk uten alvorlige søvnproblemer, så venter et enormt marked på stoffet:

- Nesten 60 prosent av norske 15-åringer sier at de føler seg trøtte om morgenen mer enn

fire dager i uka. Det plasserer Norge på verdenstoppen i antall trøtte ungdommer.

- For 40-50 år siden sov vi i gjennomsnitt åtte og en halv time hver natt. Nå sover vi i snitt bare seks og en halv time.
- Tall fra Norsk Medisinaldepot viser at 230 000 nordmenn, eller ca 5 prosent, bruker medikamenter for å få sove eller roe seg ned. I tillegg kommer naturmidler som selges i helsekostforretningene.
- I USA er det hele 15 prosent som sier at de bruker sovemedisiner, de fleste for innsovning. En av fire amerikanere mener selv at de får for lite søvn.
- Tre av fire, eller 74 prosent av amerikanerne, sier at de sliter med en eller annen form for søvnforstyrrelse.
- Mellom 10 og 20 prosent av nordmenn klager over søvnproblemer. Omtrent halvparten har alvorlige problemer

Kilde: www.dagbladet.no

Dobler omsetning og kutter ansatte

Publisert: 21.11.03

CHC-konsernet skal øke sin samlede europeiske omsetning fra 2,5 milliarder kroner til 5 milliarder kroner årlig innen tre år. Dette skal skje gjennom økt konkurranseevne og effektivitet samt satsing på oppdrag over hele Europa, opplyser administrerende direktør Atle H. Strømme i CHC Helikopter Service, til Aftenbladet.

Den store omsetningsøkningen ventes å bli resultatet av en samlet omorganisering av CHC-konsernets virksomheter i Europa. Målet er å samkjøre alle stabs- og støttefunksjoner under et tak. Blant satsingsområdene blir ambulanseflyging samt søk- og redningsberedskap.

I Norge berøres særlig ledelses- og støtteapparatet innen CHC Helikopter Services nåværende 390 ansatte. Fagforeningene er varslet om at ingen flygere eller annet direkte operativt personell som teknikere vil bli overtallige etter omleggingen.

Mellom 15 og 25 norske ansatte ventes å bli overtallige. Disse arbeider i dag innen selskapets stab og ledelsesapparat.

Lederstruktur

Den nye organisasjonen kalt CHC Europa blir ingen selvstendig juridisk enhet. Endringen består av en ny ledelsestruktur med egne operasjonelle enheter i de enkelte land hvor CHC-

konsernet er representert.

- I den nye europeiske ledelsesmodellen vil all teknisk og flyoperasjonell virksomhet bli styrt fra den norske hovedbasen ved Stavanger lufthavn, Sola. CHC-konsernet satser fortsatt på å videreutvikle helikoptermiljøet i Rogaland, understreker Strømme.

Den fire mann store ledergruppen til CHC Europa skal bestå av to nordmenn og to briter. Av de åtte mest sentrale stillingene i den nye organisasjonen vil fem bli besatt av nordmenn og lokalisert til Stavanger.

Sjef for CHC Europa blir britten Niel Calvert som i dag leder CHC Scotia i Aberdeen. Blant norske topposisjoner blir Jens Kørte sjef for teknisk service i Europa, mens Tore Villard skal lede flyoperasjoner og Kjetil Bjørnsen får ansvaret for konsernets europeiske ressurser. Jakob Bae som inntil i vår var selskapets norske leder, er markedsdirektør for CHC Europa.

Også direktør Atle H. Strømme får en sentral topprolle. Utenom den norske lederstillingen skal han være ansvarlig for konsernets forretningsutvikling i Europa.

Rammer Sola

Omorganiseringen omfatter totalt 1020 ansatte i Norge, Storbritannia, Irland og Danmark. Av disse blir 120 personer direkte berørt av den europeiske samordningen.

- I Norge vil endringen også føre til etablering av 25-30 nye jobber. Dermed blir ikke overtalligheten innen CHC Helikopter Service større enn 15 til 25 nordmenn. Sola-selskapet vil dermed få

en bemanningen på rundt 370 personer, sier direktør Strømme.

Han lover samtidig at bedriften skal hjelpe med å skaffe ny jobb til de berørte. Samtlige vil også bli tilbudt sluttpakker på inntil 15 måneders lønn.

Som før i Astec

I søsterselskapet Astec Helikopter Service lover rådgiver Jens Kørte at ingen av verkstedets 380 ansatte rammes av flyttingen av det tunge vedlikeholdet av Super Puma-flåten fra Sola til Aberdeen. I den skotske oljebyen skal bare helikopternes skrog overhales, mens alle komponenter, gearbokser, motorer og annet avansert utstyr skal vedlikeholdes som før ved Stavanger lufthavn.

For neste år vil prosessen bare omfatte tre av CHC Helikopter Services 20 norske Super Puma. Det betyr at bare fem prosent av Astecs virksomhet flyttes over Nordsjøen i 2004. På sikt kan den skotske andelen øke til rundt 15-20 prosent av totalarbeidene ved helikopterverkstedet.

Jens Kørte sier at årsaken til flyttingen er oljeselskapenes krav til stadig lavere priser for helikoptertransport. Overføringen til Aberdeen har ikke møtt motstand hos selskapene, hevder Kørte.

Kilde: www.aftenbladet.no



Vil lage nytt lavprisselskap

Publisert: 13.11.03

SAS vil videreføre suksessen med billig-konseptet Snowflake, og vurderer nå å innføre et eget lavprisselskap i både Norge, Sverige og Danmark.

Mens SAS sliter med å friste passasjerene, kan lavprisselskap som Norwegian, Ryanair og EasyJet vise til kraftig økning i antall reisende. I et intervju med den danske avisen Børsen sier konsernsjef Jørgen Lindegaard at det kan være aktuelt å legge innenrikstrafikken, samt rutene mellom de tre skandinaviske landene, over på et nytt lavprisselskap.

Det nye selskapet skal operere med et kostnadsnivå på linje med rivalene Ryanair og Easyjet, som igjen vil gjøre det mulig å fly til vesentlig lavere priser enn det SAS tilbyr i dag.

Jobber med planene

Chief of investors relations i SAS, Sture Stølen, bekrefter overfor TV 2 Nettavisen at selskapet jobber med planer for en omlegging.

- Ja, vi ser på dette. Men ingenting er konkretisert, sier Stølen torsdag formiddag.
- Som et ledd av

omleggingsarbeidet for SAS-gruppen blir det foretatt en gjennomgang av alle markedsområdene. Vi er et stort konsern med mange forskjellige flyselskaper, og vi må finne modeller som er tilpasset hvert enkelt markedsområde, sier han videre.

SAS har måttet tåle stadig økende konkurranse på hjemmeområdene. Norwegian har tatt opp kampen på norsk innenriks, mens Nordic Airlines og Ryanair kjemper om passasjerene på ruten mellom Oslo og Stockholm. Mellom Norge og Danmark kjemper SAS mot Sterling, og samtlige av lavprisselskapene har varslet ekspansjoner i nær fremtid.

Selv om nedgangen i passasjertrafikken virker å ha nådd en bunn, sliter fortsatt SAS med inntjeningen. Presset på billettprisene gjør driften vanskelig for konsernets flaggskip, Scandinavian Airlines.

Ikke aktuelt for Snowflake

Samtidig har SAS nytt suksess med sitt nye lavpriskonsept Snowflake, som flyr til typiske turistorienterte destinasjoner rundt i Europa. Det er imidlertid lite trolig at SAS vil videreføre Snowflake også inn på innenriksmarkedene i Skandinavia.

- Vi har ikke sett på dette. Snowflake retter seg mot typiske soldestinasjoner og storbyer i Europa, sier direktør i Snowflake, Ludmilla Lindecrantz, til TV 2 Nettavisen.

Hvis SAS gjennomfører planene om å innføre et nytt lavprisselskap i Skandinavia, vil det gå på

bekostning av Scandinavian Airlines. Det som blir igjen for Scandinavian da blir oversjøiske flygninger og deler av rutenettet til Europa.

Kilde: www.nettavisen.no



Flere utenlandsruter med mindre jetfly

Publisert: 21.11.03

SAS bruker for store fly på flere av selskapets ruter i Norge. Med mindre jetfly hadde det vært lettere å åpne nye utenlandsflygninger, fra blant annet Sola.

FLYPRISER: Både Stavanger og Bergen kunne hatt flere internasjonale forbindelser til europeiske destinasjoner dersom selskapet hadde hatt mindre regionale jetfly med plass til færre enn 100 passasjerer, opplyser Stein Nilsen som er direktør for Scandinavian Airlines Norge, til Aftenbladet.

Stein Nilsen er nytnevnt leder for den nye norske enhet innen Scandinavian Airlines. Flyselskapet delte 1. september i år sine virksomheter i de skandinaviske land i tre nasjonale deler med stor intern frihet uten at disse er

definert som selvstendige juridiske enheter.

Virksomheten i Norge har ansvaret for all ruteflyging innen og ut av landet. Til driften disponeres den norske enheten en flåte på 24 Boeing 737 og MD-80. I tillegg kommer de fem Fokker 50 fra SAS Commuter som flyr for søsterselskapet Braathens langs kysten av Vestlandet.

SAS har i flere år vurdert å anskaffe mindre jetfly til ruter med mindre og tynnere belegg. Forutsatt at lønnsomheten bedrer seg i selskapet er målet at de første flyene kan settes i trafikk fra 2006.

Brukes av Lufthansa

Flytypen er allerede i bruk i Norge og på Sola. SAS tyske partnerselskap Lufthansa bruker fly i RJ-serien med 50 og 72 seter på sin nye rute mellom Stavanger og Frankfurt.

- Med disse flyene går flygingen til Tyskland med tilfredsstillende resultat. Det hadde ikke vært mulig med større fly med 120 seter eller mer, sier direktør Nilsen.

Forbindelsene som er aktuelle fra Sola og Flesland er dessuten for langt borte til at SAS kan bruke sin egen propell-drevne Dash 8 Q400. Med flytid på mer enn to timer er det dødfødt å tilby propellfly, fastslår den 37 år gamle SAS-direktøren.

Hvilke destinasjoner Nilsen tenker på vil han ikke si noe om. Han hevder imidlertid at dagens to SAS-ruter fra Stavanger til London og København drives med tilfredsstillende resultat uansett størrelsen på fly.

Han legger likevel ikke skjul på at konkurransen om flypassasjerene blir stadig

hardere. I Stavanger og Bergen er nederlandske KLM en aggressiv og tøff konkurrent som kaprer mange norske reisende.

Ny prisnedgang

Direktør Nilsen regner med at flyprisene vil synke ytterligere, ikke minst på norske ruter og innen Skandinavia. På lengre flygninger over to timer forlanger folk mer komfort og service under reisen og er derfor mindre opptatt av pris.

- Det betyr at europeiske flygninger og interkontinentale reiser er mindre utsatt for prispress enn kortere flygninger, fortsetter Stein Nilsen.

At konkurransen er stor også på lengre ruter merker SAS på flygingen mellom Oslo og New York. Også her er kampen om passasjerene særlig hard fra KLMs side.

Det norske markedet forlangte direkterute til New York. Etterspørselen er imidlertid så liten at forbindelsen er i fare for å bli innstilt til våren dersom ikke belegget bedrer seg betydelig.

Nærmere Norwegian

For å møte den økende konkurransen fra lavprisselskaper som Norwegian, senket SAS sine priser med 20 prosent i Norge og Skandinavia fra 26. oktober. Dette betyr at fullprisen i SAS og Braathens bare er noen få hundrelapper høyere enn lavprisselskapet Norwegian.

Snittprisen for alle billettversjoner er det derimot verre med. Her ligger SAS rundt 30 prosent høyere enn Norwegian.

Betydelige kostnadsutt, større effektivitet og økt

konkurranssevne er årsaken til prisnedgangen til SAS-selskapene. Utenom lavere priser skal de tre søsterselskapene SAS, Braathens og Widerøe fortsatt satse på stor fleksibilitet og god rutedekning med mange avreisemuligheter.

Konkurransetilsynet

Det er derfor med stor undring direktør Stein Nilsen møter kritikk fra Konkurransetilsynet på prisnedgangen. Tilsynet tror ikke på realiteten i priskuttene. De forlanger å se SAS nærmere etter i kortene.

Innen 1. mars neste år skal Konkurransetilsynet ha svar på om SAS driver såkalt predasjonsprising. Det vil si at prisene settes lavere enn kostnadene.

Tilsynet skal da ha mottatt produksjonspriser for hver måned. De skal også studere ruteregnskaper og se hvilken fortjeneste selskapet har av hver passasjer på samtlige aktuelle strekninger.

Nilsen er særlig lei sef for at saken er blitt kjent for offentligheten. Han reagerer på at Konkurransetilsynet gjorde den kjent i media. Etter hans syn burde de ventet med utspillet inntil saken var avgjort.

- Ved å fremme beskyldningen offentlig på dette tidspunkt kan vår konkurransevne påvirkes, frykter direktør Stein Nilsen.

Kilde: www.aftenbladet.no



Sprekkdannelse årsak til understellts kollaps hos Spanair

Publisert: 21.11.03

En mikroskopisk sprekk på understellet til en MD-80 fra Spanair var årsaken til at flyet med 45 passasjerer om bord måtte evakueres etter at understellet knakk da det traff bakken under landing. Nå er rapporten etter uhellet kommet og den viser at det hadde vært fire forskjellige tekniske sjekker før uhellet hvor en slik sprekk burde ha blitt oppdaget men ble det ikke.

Det var under en landing etter flyturen fra Palma til Liverpool i mai 2001 at Spanairs MD-80 knakk understellet da det traff rullebanen og flyet havnet på buken.

Det ble øyeblikkelig satt i gang nød prosedyrer for evakuering av passasjerer og mannskap, og samtlige kom seg ut ved hjelp av nødskliene, kun en passasjer kom seg ut gjennom nødutgangen over vingen.

Rapporten som er utarbeidet etter uhellet, viser også til at det under evakueringen oppsto en del usikkerhet i forhold til hvordan små barn og babyer skulle evakueres på best mulig måte via skliene. Rapporten fra AAIB

peker på at det må legges mye klarere retningslinjer for denne typen fremgangsmåte

AAIB påpeker også at det før denne hendelsen har vært to like uhell av samme type uten at de retningslinjer og oppfordringer som da ble gitt ser ut til å ha blitt tatt til følge siden et tredje uhell kunne skje melder News Today

Kilde: www.hangar.no



SAS' teknikere hjelper til hos Spanair

Publisert: 21.11.03

Seks personer fra SAS' tekniske avdeling har nettopp vært nede på Mallorca for å utføre en Convenience Check og Boroskop på en MD80's motorer. Mandag reiste vi og verktøyet nedover. Reiseruten var fra Oslo via Frankfurt via Barcelona til Palma di Mallorca. Men så greit skulle det ikke gå...

TO fra Oslo gikk knirkefritt. Men i det vi passerte Sør-Danmark startet flyet nedstigningen. Litt tidlig syntes vi. Og våre antagelser ble bekreftet av skipperen. Lufthansa hadde bestemt seg for å gå nedom Hamburg for å hente noen passasjerer som var stuck

der siden "deres" fly hadde blitt utsatt for lynnedslag. Så da rakk jo selvfølgelig ikke vi vår connection i Frankfurt. Men for all del, en representant skulle jo møte oss og sørge for at vi kom oss greit videre. Har enda ikke sett noe til den personen. Så vi kjempet oss frem til gaten hvor neste flight skulle gå fra. Og der hadde de overhode ikke hørt om oss. Men vi fikk da plass. Men vi fryktet for bagasjen.... Turen videre gikk fint. Men uten bagasje. Vi fikk handlet det viktigste slik at vi kunne møte nypusset på jobb neste dag.

Dagen etter fikk vi bagasjen og kunne sette i gang på oppgavene. Men verktøyet manglet. Det var havnet i Madrid! Men Teknikerne hos Spanair var hjelpsomme, og lånte oss verktøy slik at vi kunne få gjort noe.

Convenience Check går ut på å skifte alt av filter og olje på motoren. I tillegg en del inspeksjoner av tilstanden både utvendig og innvendig med hjelp av boroskop. Jobben gikk stort sett greit. Det er en utfordring å utføre jobb i fremmede miljøer. Men vår eminente reiseleder - Arild Andresen - løste oppgavene meget godt. Det må jo alltid tas høyde for språk barrierene som i stor grad påvirker resultatet. Ikke minst var de meget hjelpsomme på delelagret. Spesielt en kar der hadde full oversikt på alt av deler og verktøy.

Vi jobbet to dager til ende. Og kom til slutt i mål med alt det vi kunne gjøre. Turen ble avsluttet i baren på hotellet med landskampen mellom Norge og Spania som "underholdning". I tillegg fikk

vi løst alle problemene SAS og STS står ovenfor. Dermed vil det - slik vi ser det - kunne gå bedre heretter.

For å komme oss hjem valgte vi den beste løsningen. Nemmelig direkteflight med Braathens til Oslo. Det er alltid god å komme ombord på et fly og høre norske flyvertinner. Da er man nesten fremme....

Arild Nyheim



SAS: Alle flyteknikerne må gå

Publisert: 22.11.03

Alle de åtte SAS-flyteknikerne ved Tromsø lufthavn må gå. Innen utgangen av november vil SAS-ansatte flyteknikere motta oppsigelsene fra ledelsen, bekrefter teknisk driftssjef hos SAS, Per Stokke. Ikke overraskende er det økonomiske kalkyler som ligger til grunn for at SAS-flyteknikere over hele landet nå må gå.

– Vi sparer et titall millioner på omleggingen i teknisk sektor på landsbasis, sier Stokke.

Rune Thuv, hovedtillitsvalgt for flyteknikerne i SAS, reagerer kraftig på ledelsens varslede oppsigelser. – Dette er dramatisk. Vi er varslet om at ledelsen ønsker å fjerne 40 prosent av flyteknikerne i SAS. Men vi har ikke fått noen dokumentasjon på at dette er en besparelse for selskapet, sier han.

Løftebrudd

Thuv betegner oppsigelsene som et løftebrudd fra SAS-ledelsens side. – Vi føler oss lurt og ser på dette som et avtalebrudd. Vi inngikk en avtale i 1996 om at vi skulle være med å effektivisere stasjonene, mot at de ikke sa opp folk. Vi har bidratt ved å lære opp folk og å holde kostnadene nede, sier han.

Per Stokke avviser at oppsigelsene innebærer noe løftebrudd fra ledelsens side. – Det er uenighet mellom partene om det i det hele tatt ble inngått en avtale. Vi mener at det ikke ble inngått en slik avtale, sier han. Oppgavene som til nå er gjort av flyteknikerne, skal overtas av annet bakkepersonalet i selskapet SAS Ground Services (SGS). Unntaket er den tekniske sjekken, som skal tas av pilotene.

– Et flyselskap bør ha flyteknikere. Det er folk som er hentet inn fra gata som nå skal gjøre jobben vår. I dag har vi teknikere med 5-6 års utdanning bak seg. Nå vil vi bli stående uten flyteknisk kompetanse, sier Thuv. Han peker på at dette ikke vil innebære noen trussel mot sikkerheten til passasjerene. Men de vil oppleve dårligere punktlighet og regularitet, noe teknisk sjef Stokke ikke benekter.

– Får vi tekniske feil på flyene, må vi fly inn flyteknikere fra Bergen eller Oslo, sier Stokke.

Dårlig personalpolitikk

Hovedtillitsvalgt Thuv er kritisk til hvordan ledelsen har behandlet dem som nå mister jobbene sine. Han sier at flyteknikerne i Tromsø med opptil 40 års ansiennitet, blir stående uten jobb.

– Det er dårlig personalpolitikk at flyteknikerne som mister jobbene sine ikke er blitt tilbudt å bli med i den nye avdelinga på bakken, sier han.

Stokke sier at noen vil få tilbud om å fortsette videre som bakkemannskap.

– Noen i Tromsø vil få tilbud om å fortsette i SGS, men vi har ikke tilbud til samtlige, sier han.

Han bekrefter at ansiennitetsprinsippet vil gjelde ved tildeling av tilbud. – Men jeg kan ikke garantere samme lønn, for det er annen stilling, sier han.

Flyteknikerne ved Tromsø lufthavn ville ikke uttale seg om saken til «Tromsø» i går, fredag.

Kilde: [Bladet Tromsø](#)



INFO-redaksjonen informerer

Publisert: 25.11.03

INFO-redaksjonen har igjen avholdt møte. Og for at liv og lære skal gå sammen, publiserer vi her et sammendrag av hva vi har på agendaen.

Per Erik informerte om status på den nye debattsiden. Her vil alle gis personlig logon. Dette vil fungere på følgende måte. Når man går inn på de nye dabattsidene vil man ved hjelp av kombinasjonen lønnsnr., fødselsdato og navn kunne søke på tilgang. Alle fullt betalende medlemmer skal kunne gis tilgang. Lokalavdelingene må fremskaffe oppdaterte lister over medlemmer som har gått eller går over i ledende stillinger. Disse vil ikke gis adgang. Redaksjonen vil – på bakgrunn av medlemslisten og avdelingsinfo – tildele medlemmene rettigheter. Lanseringsdatoen er ikke satt, men det jobbes på spreng for å få produktet ferdig og publisert.

Tilgang på stoff er begrenset. Bortsett fra Roald, Jim og Morten, kan man vel si at de lokale skribentene ligger litt etter. Håper dette bedrer seg.

Når det gjelder formennene i lokalavdelingene, så vil vi trekke frem SAS og BRA. De har alltid levert. Det er flott at de bidrar.

Det ble vedtatt at vi skal produsere et "Nyhetsbrev" en gang i måneden. Det skal lages på den måten at alle artiklene i løpet av en måned flyttes over i en PDF-fil som sendes ut til lokalavdelingene med oppfordring til å sende dette ut til alle medlemmene.

INFO-redaksjonen oppfordrer alle tillitsvalgte eller vanlige medlemmer om

å sende inn forslag på reportasjereiser. Har DU lyst til å reise en plass som utskremt INFO-medarbeider? Ring redaktøren, så dekker han kanskje reisen og oppholdet....

Andre som ønsker å bidra med innlegg, vil bli belønnet på egnet måte!!
Skriv om nesten hva som helst. Husk at et bilde ofte sier mer enn 1000 ord.

NFO fyller 65 år, 6/12-03. I den forbindelse ønsker vi å se litt tilbake i tid ved å hente frem gamle artikler fra "før i tia".

Ved omlegging til nytt debattforum, vil passordet til videosidene bli frigjort.

Redaksjonen ønsker å se på likheter og ulikheter på innenlandske og utenlandske flyselskap. Er vi best i Europa? Mer om det senere....

Arild Nyheim



Valg i NFO sentralt

Publisert: 25.11.03

I følge valgkomiteens vedtekter pkt. 3, - skal valgkomiteen gå ut til medlemmene med anmodning om forslag til kandidater til valg, senest 2 måneder før Representantskapsmøte.

Valgkomiteen ber med dette alle medlemmer av NFO om å komme med forslag på kandidater som står på valg. I år er følgende verv på valg:

1. Nest formann 2. år
2. Org. sekretær 2. år
3. INFO sekretær 1. år
4. Valgkomité 1. år leder
Valgkomité 1. år medlem
Valgkomité 1. år medlem
5. Revisorer 1. år
Revisorer 1. år
6. Støttekasse 1. år
Støttekasse 1. år
Støttekasse 1. år

Valgkomiteen må ha mottatt skriftlige forslag senest 29. desember.

Forslagene må være skriftelig og sendes til Valgkomiteen's formann:

Knut Grønscar
Kjekstadvn.100, 4888
HOMBORSUND
e-mail :
knut.gronskar@sas.no
SAS co-mail: KRSOM

Det poengteres at forslagstiller er ansvarlig for at de foreslåtte kandidater er forespurt og har sagt seg villige til å stille til valg. Forslaget skal inneholde kandidaten(es) navn, selskap, samt forslagsstillers underskrift.

For Valgkomiteen: Knut Grønscar



Ber om Ryanair-boikott

Publisert: 26.11.03

LOs største forbund, Fagforbundet, mener flyselskapet Ryanair er fagforeningsfiendtlig, og ber de 300.000 medlemmene sine om å boikotte selskapet.

Fagforbundet mener de ansatte i selskapet betaler prisen for billige billetter.

-Dette handler om solidaritet i praksis. Derfor ber vi medlemmene holde seg unna Ryanair, sier Gerd Kristiansen i toppledelsen i Fagforbundet til Dagens Næringsliv.

To belgiske fagforbund og Den europeiske transportarbeiderføderasjon en (EFT) demonstrerte nylig mot flyselskapet utenfor Charleroi-flyplassen i Belgia. EFT hevder at Ryanair ikke godtar fagforeninger og at de ansatte er redde for å miste jobben hvis de organiserer seg. EFT hevder også at selskapet ikke respekterer nasjonale lover for ansattes jobtrygghet.

Ryanair avviser kritikken fra EFT, og sier at grunnen til at de ansatte ikke organiserer seg er at de tjener mer på forhandle direkte med ledelsen.

Den norske Forbruker-rapporten hadde i februar en [artikkel](#) der tidligere ansatte i Ryanair kom med kraftig kritikk av arbeidsforholdene. Ifølge artikkelen sitter pilotene i opptil elleve timer i cockpiten uten pause.

Kilde: www.vg.no



Litt informasjon fra NFO avd. SAS' Årsmøte 25. november

Publisert: 27.11.03

Nærmere 100 medlemmer hadde møtt frem til Årsmøte som NFO avd. SAS avholdt på Gardermoen den 25'ende november. Dette er ny frammøterekord. Året som har gått har vært sterkt preget av den vanskelige økonomiske situasjonen SAS er oppe i. NFO har valgt lojalt å stille opp på alle de sparetiltak som har blitt iverksatt. Det er derfor synd at SAS snubler på oppløpssiden og at det hele har endt med full krig mot bedriftsledelsen. Tvisteprotokoller og munnhuggeri. Krigen står ikke på at om det finnes en overtallighet, men måten SAS har bestemt å gjennomføre nedbemanningen på.

Hele NFO området står samlet i sitt syn på at skal det nedbemannes, så får man følge ansiennitet. Sist inn – først ut. Dette er det en aksept for hos alle. I stedet har SAS råkjørt og sier opp geografisk uavhengig av ansiennitet. Dette har NFO protestert på og tvisteprotokoll er skrevet. Samme dag som Årsmøtet ble avholdt, holdt SAS fest for ansatte som feiret 30 år i

firmaet. To av våre medlemmer fikk Norges Vels Medalje for lang og tro tjeneste. SAS sin gullnål med diamanter. Etterpå fikk de oppsigelsen. Usmakelig og uverdlig. Delingen SAS har gjort ved å prosentvis dele oppsigelsene utafra hvilken fagforening du tilhører er helt klart usakelig. Noe lignende har aldri vært sett før i det norske rettssystemet.

Årsmøtet ble naturlig nok veldig fokusert rundt overtalligheten. Mange hadde vanskelig for å forstå at det var en overtallighet, når overtidsforbruket er rekordstort og SAS leier inn utenlandske flyteknikere til å gjøre arbeid, begrunnet med at vi ikke har nok egne ressurser.

Forholdet til SAS Commuter og inngåtte avtaler som regulerer dette ble belyst. Det må være noe galt når SAS leier inn eksterne teknikere til å jobbe i Bergen, samtidig med at SAS sier opp sine egne teknikere i Bergen. For å få gjort sjekk og kontroll på Q400 sendes det dansker opp for å utføre dette. I mens går vi ved siden av og ikke får lov å røre disse flyene. På tross av at vi har avtale som gir oss rett til det. Uansett er dette en dyr løsning for SAS.

STS har også levert inn et tilbud på alt vedlikehold på SAS Commuter sine fly i Norge. Avtalen er undertegnet men ikke effektuert. Noen i SC i Danmark stoppet prosessen. . Hvorfor? Fordi tilbudet lå betydelig under det SAS Commuter kunne utføre jobben for selv.

NFO har sikret seg en meget dyktig advokat i Arve Due Lund. Han ga en fyldig orientering til de fremmøtte

rundt de juridiske aspektene ved oppsigelser og hvordan han så på den prosessen SAS nå kjører mot NFO. Det var vel ingen på møtet som ikke satt igjen med inntrykket av at SAS hadde en meget dårlig sak og at rettsakene kommer til å bli mange.

Arve Due Lund har tidligere ledet nedbemanningsprosesser for arbeidsgiversiden. Blant annet en bedrift som skulle nedbemanne med 1600 mann og en annen med 1400, uten at det endte opp med en eneste rettsak. Forutsetningen er samarbeid mellom ledelse og fagforening. Og et ryddig løp i henhold til spillereglene. Vi har utvilsomt fått tak i en meget dyktig rådgiver og advokat.

Innimellom fikk vi også avholdt det formelle valget av nytt styre. Det er ikke lett i disse dager å få frivillige til å stille som tillitsvalgte. Valgkomiteen holdt på med intens lobbyvirksomhet under møtet. Til slutt greide man å få kabalen til å gå opp. Et fyldig Årsmøtereferat vil bli distribuert til alle medlemmer i e-mail, ikke all for fjern framtid.

Referentene



Exit Norge?

Publisert: 27.11.03

Jeg har fulgt spørsmålet

om Elopak fabrikkens skjebne med spenning. Ikke fordi jeg tvilte på resultatet, men for at jeg ville se hvilken begrunnelsen som kom for å flytte bedriften ut av lokalsamfunnet, ut av Røyken og ut av Norge ! Som hovedtillitsvalgt i mange år og som konserntillitsvalgt styrerepresentant arbeider jeg tett inntil maktens innerste sirkler. Jeg slutter aldri å bli forbauset! Iskald kynisme, med et eneste mål for øye jager alle beslutninger: Bunnlinjen og balansen!

Der det finnes mer penger å hente på bunnlinjen, dit flytter produksjonen, helt uavhengig av hva konsekvensen er for alle de som støttet virksomheten fra begynnelsen av. Historien er i så henseende uinteressant! Det er fremtiden som er viktig, for det er jo tross alt der vi skal tilbringe resten av vår tid! Våre arbeidslivsrelasjoner har sine røtter langt tilbake i tid, faktisk nesten tilbake fra århundreskiftet. Den gangen tok de fleste i Norge sitt samfunnsansvar for i fellesskap å kunne skape arbeidsplasser og velferd. Politikere, bedriftseiere og ansatte arbeidet sammen om felles mål noe som selvfølgelig også kom fellesskapet til gode. Balansen mellom eiere, ansatte og kundene var på plass og den skandinaviske og den norske velferdsmodellen oppstod! Nå står alt dette for fall, både Elopak og SAS er gode eksempler på det! Globaliseringen med fri flyt av kapital herjer hensynsløst med kommuner og nasjonalstater, langt over politikernes evne (og vilje ?) til å styre og kontrollere

kapitalkreftene. Nå er det fritt frem.
De ansatte med de tillitsvalgte i spissen gjør nesten hva som helst for å redde arbeidsplassene. Ledelsen på sin side får nesten aldri nok og bruker anledningen til å presse arbeidsvilkår og lønn maksimalt! Det er i dårlige tider at de har muligheten, så her gjelder det å ta tilbake det "tapte".
Jeg forstår så uendelig vel hvordan de tillitsvalgte og ansatte i produksjonen på Elopak har det. De har helt sikkert arbeidet dag og natt med problemstillingene og dessuten argumentert på en overbevisende måte uten å nå frem.
For makten (eierne), den har forlenget seg bestemt seg: Det er bunnlinjen og balansen!
At det forsvinner arbeidsplasser er sekundært i den diskusjonen. De oppstår et annet sted i et annet land, der arbeidskraftens pris er vesentlig lavere.
Er det virkelig slik det norske samfunn skal formes i fremtiden? Er det slik vi vil ha det? Er det slik å forstå at vi ikke skal engasjere oss i eller bry oss om dette?
Er det akseptabelt å være ute av balanse?
Det tror ikke jeg!
Jeg tror ikke at vi i Norge vil sitte stille lenge, før noe skjer med oss og reaksjonene vil bli deretter. Resultatet vil vises i politiske valg, i konflikter i arbeidslivet og belastninger på våre arbeidslivsrelasjoner.
Det vil stå oss dyrt!
For noen år tilbake holdt Harald Norvik (eks. styreformann i SAS) et innlegg i regi av Administrativt Forskningsfond og tema var: Hva blir avgjørende suksessfaktorer for norske ledere og bedrifter de neste ti årene?

Dette sa Norvik:
Bedrifter som kun prøver å maksimere avkastning til eierne på bekostning av bedriftens øvrige interessenter vil snart gå dukken!
Slike bedrifter vil miste sine ansatte, sine kunder og sine partnere. Gradvis vil bedriften forvitne helt til den ikke lenger kan utføre oppgavene sine.
Lederne blir i økende grad nødt til å trekke inn andre interessenter enn bedriftens egne, når beslutninger skal tas og strategier formes.
Blant disse er ansatte, myndigheter, leverandører, partnere, kunder og lokalsamfunnet. Felles for disse er at de har en fundamental interesse for at bedriften lykkes i å nå sine mål.
Sammen med bedriften deler de ulike typer av risiko. Videre sa han blant annet følgende: Lederskap i bedrifter vil i økende grad handle om å avpasse ulike hensyn og avveie interesser.
Bedrifter som ønsker å leve videre må finne måter å avveie ulike hensyn på. Og ikke minst, de må greie å ivareta interesser som ikke nødvendigvis har noen motpost på den bedriftsøkonomiske bunnlinjen.
Slik snakker en næringslivsleder med stor innsikt, lang erfaring og visjoner.
De ansatte og tillitsvalgte i produksjonen på Elopak har forlenget forstått dette, men tydeligvis ikke det sittende styre med tilhørende ledelse i samme firma.
For dem er det bare en ting som regnes nemlig: Bunnlinjen og balansen!
Exit Norge!

Jon Lyng - ansattes representant i SAS' styre



NFO avd NAS informerer

Publisert: 27.11.03

Som de fleste forstår har det vært ganske travelt hos oss her i Norwegian siste året. Vi har 8 B737 og 2 F50 i fullt kjørt gjennom hele året. F50 operasjonen opphører fra årsskiftet, og alle F50 er for salg eller tilbakelevering etter leasing.

Noen og enhver kan føle seg litt usikker når ledelsen tar raske avgjørelser om nye ruter og antall fly som skal i tjeneste. Men dette har nok styret i bedriften litt mer erfaring og innsikt i enn oss "vanlige", og vi har sett at de har vist kjennskap til markedet.

Vi er for tiden 19 teknikere og en fagarbeider, av disse er 2 teknikere ansatt ut året på Andøya. I tillegg er det 2 teknikere innleid på OSL, og vi har hatt en del innleie for å dekke opp SVG pga kurs. I disse dager har vi 5 teknikere fra SVG på B737 kurs, pluss to fra engineering på samme kurs. Kurset holdes av SAS på Gardermoen og tilbakemeldingene om kurset er gode. Vi regner med at kandidatene er ferdig med praksis og beståtte oppkjøringer i løpet av begynnelsen av desember. Som alle nok har fått med seg har vi søkt etter teknikere og intervju er allerede i gang etter det jeg forstår. Det er ikke opplyst hvor mange som skal

ansettes, det blir i forhold til antall fly fra sommerprogrammet kan man anta. I denne forbindelse er det og noen som bytter arbeidsplass mellom SVG og OSL. Avdelingen har på årsmøte valgt nytt styre, og det er da på sin plass å takke de som har hatt verv til nå for vel utført arbeid!

Hilsen fersk formann
Arnstein Mjelde



Boeing 777-300ER på Svalbard

Publisert: 27.11.03

Boeing 777-300ER (extended range) landet på flere Russiske flyplasser denne uken som en del av flyets generelle testprogram. Boeings nye longer-range fly landet på flyplassene i Novosibirsk, Yakutsk og Petropavlosk. Disse er tre av ca 15 som fungerer som alternative landingsplasser for flygninger over blant annet polene, Russland og transsibiriske ruter.

B777-300ER driver nå på med flygetester med tanke på ETOPS sertifisering. Som en del av denne, vil flyet lande på ni av disse flyplassene som benyttes i planleggingsøyemed som alternativer.

Bildet her er tatt etter landing på Yakutsk Airport. Yakutsk er beskrevet av noen som "arguably the coldest city on Earth."

Mer info:

www.newairplane.com/777

Arild Nyheim / Kilde: Boeing



SAS nær beslutning om regional jet

Publisert: 27.11.03

SAS-gruppens CEO Jørgen Lindegaard sa i dag at selskapet og tre andre av STAR-alliansens medlemmer er nær en beslutning om hvilken type regional-jetfly som selskapet planlegger å bestille sammen. SAS, Lufthansa, Air Canada og Austrian Airlines vurderer kostnadseffektive fly for direktetraffikk på trafikksvake ruter. Størrelsen man ser på er 70-120 passasjerer.

- Vi er nær en beslutning, sier Lindegaard til Reuters. - Det er et STAR Alliance-møte i Japan i begynnelsen av desember.... kanskje da. - SAS planlegger å implementere de regionale jetflyene i løpet av 2006, fortsetter Lindegaard.

Det totale ordrebøyet er i størrelsen 70 milliarder SEK. Det innebærer over 100 fly.

Alle fire ledende produsenter er med i budrunden. Boeing, Airbus, Embraer og Bombardier har alle fly i den aktuelle størrelsen. Det kan bli spørsmål om en delt ordre fra to av produsentene.

Hvert enkelt selskap beslutter når og hvor mange av de nye flyene som skal settes inn og hvordan de skal konfigureres. Fordelen med en fellesforhandling ligger i selve bestillingen og reservedeler, vedlikehold og utdanning.

Arild Nyheim / Kilde:

www.flytorget.se



Kjære SAS. Hvorfor gå til en dyr krig, når freden er gratis?

Publisert: 27.11.03

Dette er en spesiell dag for undertegnede. I dag fikk jeg oppsigelsen min rekommandert sendt i posten. Etter 32 års trofast tjeneste for SAS, hadde jeg ikke i min villeste fantasi trodd jeg skulle få oppleve noe sånt. Fra dag en har jeg vært en trofast medarbeider. Jeg har stilt opp på korteste varsel og sørget for at flyene har kommet sikkert og punktlig i fra A til B. Dag som natt. Sommer som

vinter. Alltid alene.

Jeg har ingen vanskeligheter med å skjønne at noe måtte gjøres for å få SAS skuta på rett kjørl. Jeg har ikke noe vanskelig med å akseptere at også vi flyteknikere må ta vår del av byrden. Det jeg ikke forstår er at ikke SAS kunne ha fulgt ansiennitetslistene. At de velger å si opp folk etter hvor de bor i landet. SAS har kostet på meg millioner i kurs og opplæring. Jeg har en kompetanse som overgår de fleste. I tillegg har jeg 224 bak meg på ansiennitetslista. Jeg har nesten 30 års lengre fartstid en 70 av de som står på listen. Hvor ligger logikken i å gjøre det på denne måten? Dette er å be om trøbbel? Jeg har ikke noe annet valg en å måtte prøve saken rettslig. Kjære SAS. Kan vi ikke prøve å gjøre ting i et samarbeid. Hvorfor tvinges jeg å gå til krig mot det selskapet jeg alltid har forsvart. Det er ikke lett og det gjør meg ondt. Spesielt fordi løsningen ligger så opp i dagen. Følg ansiennitet.

Det veivalget SAS har gjort er feil. Ingen kan forstå hvorfor det har blitt sånn. Ingen kan gi noe svar på hvorfor denne løsningen har blitt valgt for meg og 55 av mine kollegaer. Selv våre egne norske ledere synes at en oppsigelse begrunnet i geografisk plassering er feil. Nå vil det garantert bli nok en runde med mye mediestyr og negativ PR for SAS. Rettssakene blir mange. Enda flere kunder forsvinner over til konkurrentene. Vi kommer til å slå både Posten og NSB i negativ image. Det blir en dyr krig. Fred vinnes med kløkt. I dette tilfellet koster det ingenting heller.

Hilsen en trofast flytekniker



Flyteknikere må flys landet rundt

Publisert: 29.11.03

SAS beholder flyteknikere bare i Bergen og Oslo. Resten blir sagt opp. Konsekvensen er at teknikere må flys fra Oslo dersom det oppstår feil på flyene ute i landet.

Dårligere regularitet. 25. november fikk 56 flyteknikere i SAS brevet som fortalte at de ikke lenger var ønsket i selskapet. I utgangspunktet hadde selskapet varslet oppsigelse for 106 flyteknikere, men ombestemte seg da de fant ut at de trengte alle de hadde av denne gruppen fagfolk ved basen på Gardermoen. SAS må spare penger og nå var det flyteknikernes tur. I dag har SAS 11 såkalte linjestasjoner fordelt rundt i landet. I praksis betyr det at dersom det oppdages en feil på et SAS fly i Trondheim, så kan det umiddelbart rettes av en flytekniker på Værnes. Men fra 1. januar neste år må flyet bli stående til det er sendt en tekniker fra basen på Gardermoen. Det vil ramme passasjerene.

- Dette vil gå ut over regulariteten til selskapets fly og skape forsinkelser. SAS legger nå opp til en modell som gjør at det ikke skal være tekniske feil på flyene, sier hovedtillitsvalgt for flyteknikerne i SAS, Rune Tuv.

- Ja, det er riktig at vi må hente flytekniker fra Gardermoen dersom det oppstår en feil. Den risikoen tar vi. Vi er overbevist om at publikum ikke vil merke dette vesentlig, sier teknisk direktør Ørnulf Myrvoll i SAS.

Andre får jobben

Men feil oppstår. Flyteknikerne selv mener at arbeidsoppgavene deres ved stasjonene utenfor Oslo og Bergen i dag er fordelt med 10-20 prosent på retting av feil på flyene, og 80-90 prosent på deicing og alt annet som skal til for å ta i mot eller sende av gårde et fly. For selv om det finnes flyteknikere ansatt i andre flyselskaper på disse flyplassene, så kan ikke disse automatisk rette feil på et SAS fly. En flytekniker må ha eget sertifikat for alle flytyper han eller hun skal arbeide på. Sertifikatet er utstedt av Luftfartstilsynet. Og SAS har i dag ikke nok fly av samme type som Braathens bruker, til at Braathens teknikere kan dekke opp flyene fra SAS. Ledelsen i SAS gir nå ansatte i en annen del av virksomheten, Scandinavien Ground Service (SGS), i oppgave å utføre deicing og alle andre arbeidsoppgaver som skal til for å få et fly opp i luften eller ned på bakken.

- Ja, det foregår en opplæring av personell i SGS, sier Myrvoll. SGS er ikke et eget aksjeselskap, men er definert som et såkalt eget

virksomhetsområde i SAS.

- SGS er i ferd med å lære opp 156 personer ved disse stasjonene, for å utføre arbeid som vi tidligere gjorde. Vi skjønner at SAS må spare penger. Men vi ser på teknisk avdeling og SGS som to avdelinger samme selskap. Vi krever ikke annet enn at våre medlemmer får tilbud om full jobb i SGS. Og disse medlemmene er villige til å gå ned i lønn for å slippe oppsigelser, sier Tuv.

Til nå har 24 av medlemmene fått tilbud om 50 prosent stilling og fem er tilbudt 25 prosent stilling i SGS. I følge ledelsen i SAS er det dette som er behovet i denne delen av virksomheten.

Rettsaker

Til nå har ikke SAS gitt flyteknikerne det de mener er et tilfredsstillende svar på hvorfor de ikke kan få jobb i SGS å arbeide som stuer, eller i en annen stilling som hjelpearbeider. Torsdag var partene hos Næringslivets Hovedorganisasjon, NHO, til forhandling uten å bli enige.

- Norsk Flytekniker Organisasjon vil forsvare de ansatte og ta rettslige skritt for hver enkelt oppsagt, sier organisasjonens advokat Arve Due Lund.

- SGS er et annet virksomhetsområde i SAS. Vi nedbemanner i det virksomhetsområdet hvor det er overtallighet og på stedet det er overtallighet. Vi mener vi har gjort dette riktig, slik våre jurister har anbefalt og som det er rettspraksis for, sier personaldirektør Svein Oppegaard i SAS Norge.

Kilde: www.aftenposten.no



Hedret - og oppsagt etter 30 år

Publisert: 29.11.03

SAS med ledelsen i spissen feiret Trond Hedsten for hans 30 år i selskapet. Neste dag overrakte den samme ledelsen ham oppsigelsen.

Ikke fortjent. Onsdag 26. november om formiddagen fikk Trond Hedsten overlevert brevet som fortalte at SAS ikke lenger ønsket ham. På litt over en side fortalte SAS at 30 års lojalitet til selskapet ikke lenger hadde noen betydning.

- Jeg hadde ikke ventet å få en slik behandling. Dette er tungt for både meg og familien, sier Hedsten. Til daglig er han ansatt på Værnes. Aftenposten treffer ham utenfor den tekniske basen til selskapet på Gardermoen. Hedsten er på familiebesøk i Akershus. Den siste uken har kontrastene i yrkeslivet vært sterke.

Fest på Bristol

Dagen før han mottok oppsigelsen inviterte SAS til fest på Bristol i Oslo. Sammen med 122 andre skulle Trond hedres for å ha vært i selskapet i 30 år. Vin, mat, taler, overlevering av medaljer og diplomer. Fra kl. 18.00 til 22.00 ble

selskapets trofaste slitere feiret. Personaldirektør Svein Oppegaard antydte imidlertid at noen av de som fikk medaljer, kunne være blant de overtallige. Han rakk knapt å løfte medaljen ut av etuiet før han oppdaget baksiden.

- Åtte og en halv time etter at jeg gikk fra Bristol fikk jeg oppsigelsesbrevet overrakt over bordet. Jeg har stått på 110 prosent for selskapet og fortjener ikke dette, sier han. Hedsten var imidlertid en av to som fikk tilbud om 50 prosent stilling som hjelpearbeider i SGS. Om han skal takke ja, er han usikker på. For tiden er det mye som er usikkert.

Fra 1973 til 1990 var han ansatt på Fornebu. Så trengte selskapet flere folk på Værnes, og Hedsten tok med seg familien og reiste. Etter at han ble ansatt har SAS ansatt ytterligere 213 flyteknikere. I dag hjelper det lite.

- Det er ikke noe spørsmål fra SAS om jeg ønsker å flytte tilbake til Oslo. Jeg synes selskapet utviser en nedlatende og arrogant holdning. For mange er dette veldig tungt. Jeg hadde forutsett at dette kunne skje, sier han.

Kilde: www.aftenposten.no



Pilotene overtar teknisk sjekk

- Frykter for

sikkerheten

Publisert: 30.11.03

Flyteknikerne frykter at passasjerenes sikkerhet skal bli dårligere når pilotene nå overtar mer av rutinesjekken før avgang. Et sikkerhetsnett fjernes, sier leder Terje Rading i Norsk Flytekniker Organisasjon (NFO), som reagerer på at SAS har varslet oppsigelse av 106 flyteknikere over hele landet. Gardermoen og Flesland blir de eneste basene med flyteknikere.

- Pilotene er under press fra selskapene for å holde punktligheten, og jeg er veldig skeptisk til at SAS nå kvitter seg med så mye kompetanse, sier Rading.

- Med det enorme fokus som har vært på flysikkerhet etter terrorangrepene i New York 11.september, er det et tankekors at passasjererne sjekkes grundig, mens det nå er slutt på at flyteknisk fagpersonell kontrollerer flyene før avgang.

Mellom hver flight sjekker piloten om hjul og vinger er i den tilstand de bør være, men pilotene har jo ikke den samme fagkunnskapen som oss.

Mens SAS for åtte - ti år siden foretok en teknisk inspeksjon av flyene hvert eneste døgn, er dette intervallet nå øket til hvert åttende døgn. Dette er fortsatt innenfor det internasjonale rammeverket som selskapet opererer etter og er godkjent av Luftfartstilsynet. Men enkelte andre selskaper velger fortsatt å ta en teknisk sjekk hvert døgn.

Strengt regulert

- Alt med flysikkerhet er strengt regulert av internasjonale standarder. Vi kontrollerer at selskapene holder seg innenfor regelverket, men hvordan hvert enkelt selskap gjør dette, legger ikke vi oss opp i, sier informasjonsdirektør Robert Haast i Luftfartstilsynet.

- Frykter dere at det å kutte ut flyteknikere vil gå ut over sikkerheten?

- Sikkerhet har alltid førsteprioritet, og det er klart at fartøysjefen har et tungt ansvar for passasjerer, mannskap og fly når han tar av, men det er ikke noe krav om hvem som skal sjekke flyet, sier Haast.

Kilde: www.aftenposten.no



SAS uten flyteknikere i Finnmark

Publisert: 30.11.03

Flytekniker Øystein Sandnes tjener inn nesten hele SAS-lønnen sin på oppdrag han utfører for andre selskaper. Men nå er 42-åringen varslet om at jobben som flytekniker opphører fra nyttår.

Her i Kirkenes har vi blant annet også det tekniske

vedlikeholdet på Lufttransports ambulansefly, noe vi fakturerer dem med over 30 000 kroner i måneden, påpeker Øystein Sandnes.

- Hva SAS nå sparer på å kutte min stilling, skjønner jeg ikke.

For de fleste flyteknikerne i SAS Technical Services kom bølgen av oppsigelser som et sjokk. Bare noen få har fått tilbud om ny jobb i SAS Ground Service, som nå skal overta mange av de oppgavene flyteknikerne før hadde. Men tre-barnsfaren Sandnes, med erfaring som flymekaniker fra 1986, er ikke en av dem.

- Jeg er spent på hvordan de skal rekke å stable på bena en helt ny organisasjon i løpet av bare én måned. Vi sitter jo på en enorm erfaring, som SAS nå velger bare å kvitte seg med, sier han.

Hittil har fire SAS-teknikere dekket Finnmark; tre i Alta og Sandnes i Kirkenes. Ved ferier eller fravær har det kommet en reisetekniker for å dekke opp.

- Småfeil har vi rettet opp på stedet. Det er ikke tvil om at SAS blir mer sårbar når det er igjen flyteknikere ved bare to av basene; Gardermoen og Flesland. Passasjerene kan jo bli stående og vente svært lenge før flyet blir reparert, sier Sandnes.

Han synes mye har forandret seg i SAS i løpet av bare det siste året.

Da han ble ansatt, opplevde han personalpolitikken som flott og inkluderende. Etter hans mening har den nå snudd fullstendig.

Kilde: www.aftenposten.no



Skal bli til 11 flyselskaper: **SAS innfører ny selskapsstruktur**

Publisert: 30.11.03

Det skal bli flere flyselskaper i SAS-konsernet . I løpet av kort tid skal antallet økes fra dagens fem til i alt 11 flyselskaper under SAS-paraplyen. Prosessen med å dele flyvirksomheten opp i mindre selskaper står sentralt i spareplanen "Turnaround 2005".

I dag er det fem flyselskaper under SAS-paraplyen: Scandinavian Airlines, Braathens, Widerøes, Blue1 og Spanair. Snart vil SAS - konsernet ha 11 flyselskaper under sine vinger. Dette skal blant annet skje ved å "splitte" opp dagens Scandinavian Airlines - det gamle SAS , i flere resultatenheter.

SAS-konsernets informasjonsdirektør Hans Ollongren bekrefter ovenfor boarding at flyvirksomheten skal "splittes" opp, blant annet for å få bedre oversikt over de enkelte selskapene. - Noe stor dramatik ligger det ikke i dette, sier Ollongren til boarding.no

Men hvordan skal dette gjennomføres ?

- Vi tar dagens fem flyselskaper under SAS

paraplyen og plusser på med Air Baltic og Estonian Air. Da er vi oppe i sju selskaper. Så trekkes Scandinavian Airlines ut og erstattes av et "Airlines" i hvert av de tre eierlandene, pluss den interkontinentale delen. Det blir fire selskaper. Tilslutt legges Snowflake til og da er vi oppe i 11 flyselskaper, forklarer Ollongren ovenfor boarding.no.

Vil det si at dagens Scandinavian Airlines vil fremstå som et eget "konsern" innenfor moderkonsernet SAS ?

- Ja, du kan godt si det på den måten.

Omleggingen til flere og mindre enheter i SAS-konsernet er drevet frem av at det er de små flyselskapene som både økonomisk og trafikkmessig har vist seg mer tilpasningsdyktige i dagens situasjon.

- Etter at vi er kommet gjennom omleggingen av SAS-konsernets struktur, har vi tid til å finne de riktige selskaper til de enkelte rutene, sa konsernsjef Jørgen Lindegaard til Jyllandsposten under et strategiseminar i Stockholm denne uken.

Oppdelingen i mindre og mer oversiktlige selskaper med egne regnskaper er et sentralt element i spareplanen Turnaround 2005, som skal redusere SAS konsernets kostnader med 14 milliarder kroner innen år 2005.

Kilde: www.boarding.no