



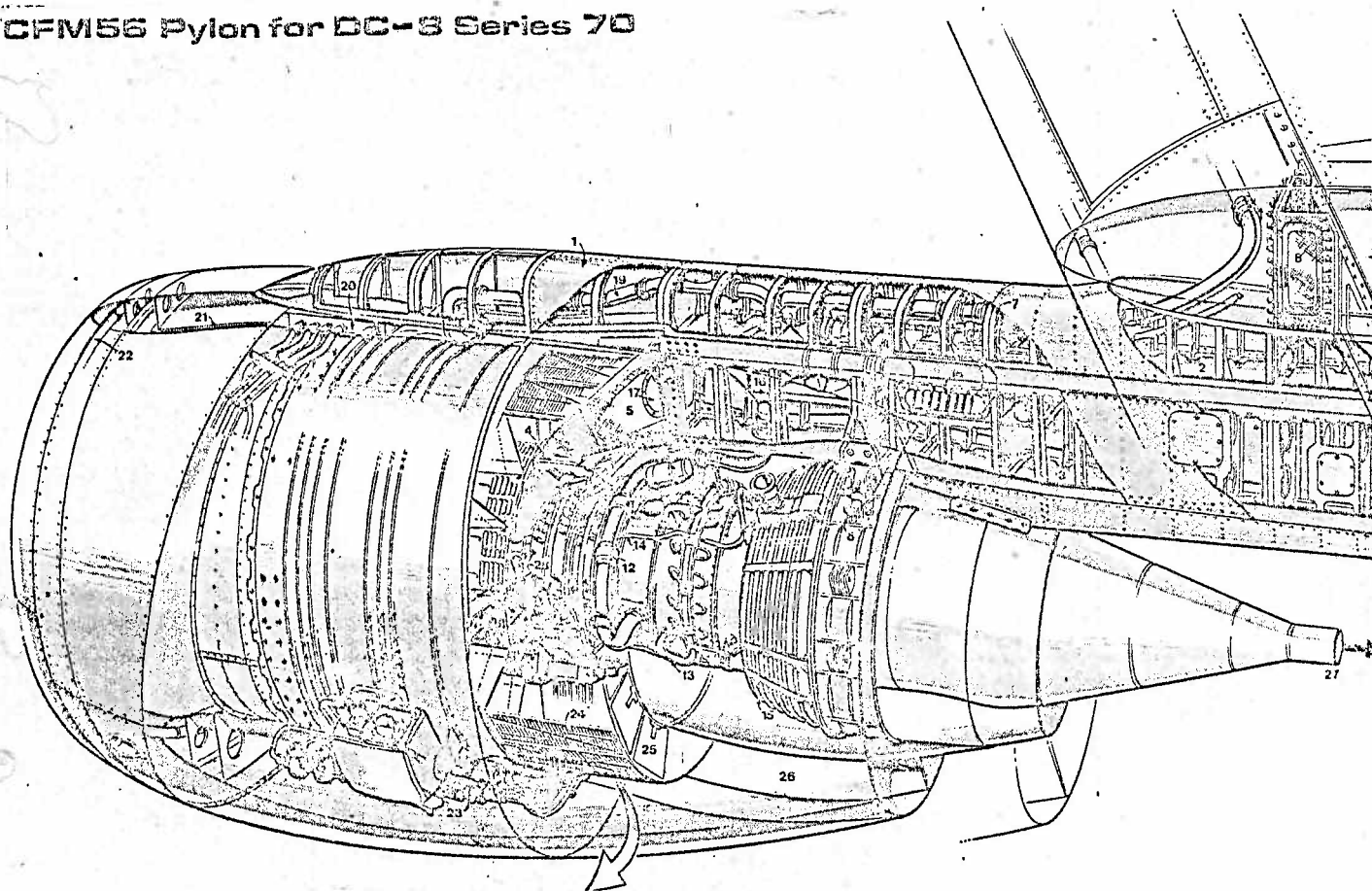
MEMBER OF
AIRCRAFT ENGINEERS INTERNATIONAL

NFO: Den eneste norske organisasjon som ivaretar autoriserte flyteknikers interesser.

MEDLEMSBLAD

FOR norsk flytekniker organisasjon

CFM56 Pylon for DC-8 Series 70



nummer 3 1981

INFOMedlemsblad For
Norsk Flytekniker Organisasjon

Utkommer 4 ganger pr. år.

Redaksjon: Terje Tveten, TS-E
SAS.Adresse: Postboks 60, 1330,
Oslo Lufthavn.

Tanker og meninger i "INFO" behøver ikke å være NFO's offisielle syn. Ettertrykk og sitat er tillatt ved oppgivelse av kilde.

N.F.O. SENTRALSTYRET:Formann: J. GIÆVER, SAS
Telef. (02) 133669Nestformann: J. LANGEBO
Braathens SAFE, Sola,
Telef. (04) 651586Sekreter: E. THRONDSSEN, SAS
FornebuKasserer: D. LANGELAND, FOF,
FornebuRepresentant Braathen SAFE:
T. HJELMERVIK, Fornebu
Telef. (02) 243819Representant Fred. Olsen:
E. HØSTAKER, FornebuRepresentant SAS:
K. PAULSEN, Fornebu
Telef. (03) 850575Representant Sterling:
S. PEDERSEN, GardermoenRepresentant Widerøe:
T. TESSEM, Bodø
Telef. (081) 24808**KJÆRE LESERE!**

Så er det høst, valget er over og jakten har begynt.

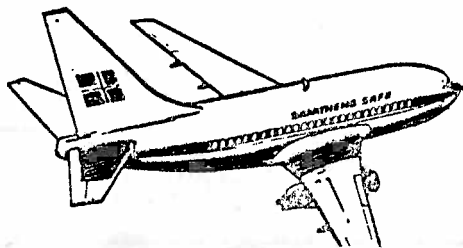
Det er en noe urolig tid vi har å se tilbake på hittil denne høsten. Vi har passert to markeringer allerede, og flere vil vel følge? Det ser ut til at det er forbi med den norske organisasjonsfriheten, vi har i steden fått et diktatur som heter LONAF. Det er snart ingen organisasjon i dette land som fritt kan føre sine forhandlinger hvis de ikke er tilsluttet LO.

Når det gjelder våre markeringer, og resultatet av disse så må en vel trygt kunne si at dette har vi klart med æren i behold. Vi kan vel stort sett si at dette har skaffet oss mer positiv enn negativ p.r. Selvfølgelig er det enkelte som ikke ser noe positivt i dette, men de har stort sett samme syn på alle ting ellers også.

At NFO ikke har 100 % oppslutning i alle våre selskaper er bare å beklage, noe vi da også gjør. Resultatet av dette er nemlig at selskapene ikke rammes likt ved slike markeringer. Vi får nå håpe at de som enda ikke er tilsluttet vår organisasjon innser at det er i NFO de bør stå, og ingen annen plass.

Når det gjelder INFO denne gang, så er den tynnere enn på lenge, hvem som er skyld i det vet jeg ikke, men at det finnes flere skribenter blandt våre lesere betviles ikke. Det jeg nå håper er at alt dere har brent inne med dette året vil komme i vårt neste nr., julenummeret.

red.



Innhold

- Side..2. Kjære lesere
- Side..3. Forman har ordet
- Side..4. Mens vi venter
- Side..5. Flykjønning
- Side..6. Nytt fra F.O.F.
- Side..7. Trafikkregler
- Side..7. SAS-priser i og utenfor Norge
- Side..8. Noen ord fra våre teknikere i Chamery
- Side..9. Angående vår egen fortreffelighet
- Side..9. SAS ansatte skal lære å yde service
- Side.I0. Til ettertanke
- Side.II. Politiske hensyn er lik i lasten

lik i lasten forts.

Vi har et høyt ambisjonsnivå med høye omkostninger når det gjelder kunderelaterte områder. Derimot har vi meget, meget lave ambisjoner når det gjelder andre områder som f.eks administrative funksjoner med tilsvarende lavt kostnadsnivå. Vi kan ikke lenger ha andre omkostninger eller funksjoner enn de kundene vil betale for. Vi må se i øynene at den vekst i industriproduksjon, levestandard osv som vi opplevde i 50-, 60- og begynnelsen av 70-årene og som gjorde at vi ikke alltid så nøye på kostnadene — den vekst kommer vi aldri til å se igjen, det vet både politikere og bedriftsledere, men fortsatt er det mange som taler til folk som om vi stadig levde midt i en storslått vekstperiode. Det gjør vi ikke, og det vil jeg at alle i SAS både skal forstå og ta konsekvensen av.

FORMAN HAR ORDET.

Jeg synes selv jeg har hatt gode grunner til å virke litt overrasket og en smule tatt på sengen hver gang jeg har fått beskjed om at INFO skal i trykken. Redaktøren har aldri godtatt mine unskyldninger, ei heller denne gang. Man får vel ta natten til hjelp.

NFO har alltid hatt mange jern i ilden, for tiden har de grua full. Dette i lys av at PRIFO har et par medlemmer til kan være en foreløpig forklaring på min manglende litterære virksomhet, enn skjønt jeg har vel aldri skrevet så mye som nå.

Det er forresten ganske interessant som en nå gjør, å sitte noe på sidelinjen å kunne iakta NFO og de reaksjoner vi skaper i samfunnet. En ting er sikkert, man har respekt for NFO og dens meninger. Fra de mest uventede hold får man sympati. Det kunne være interessant å nevne fra hvem, men det ville være taktisk uklokt å røbe alle sine supportere. De kan bli gode å ha i fremtiden.

NFO blir regnet for å være en stor og tung organisasjon, som blir sett på som et eksempel til etterfølgelse, både når det gjelder vårt tillitsmannsapparat, vår fantasi og vår fagforeningsmetodikk.

Vi blir oppfattet som en torpedo i det frie norske organisasjonsliv, og bra er det. Men det krever gode skyttere med stor treffsikkerhet, for man kan lett få rykte på seg som "Gunslingers".

Vi skriver fagforeningshistorie når vi nå "tåler Roma midt imot" og det gjør vi med stil! La oss fortsette slik.

J.G.

MENS VI VENTER

Lille NFO i kamp med NAF, LO, nemder, departementer, rettsvesen og bedrifter. Hvordan i himmelens navn har vi klart å rote oss opp i dette? Vel, det var ingen tilfeldighet. Vi var lei av stemoderlig behandling, av ovenfra og nedad tonen som åreviss har møtt oss, så også denne gang.

Som et raskt resyme vil jeg nevne at vi i vår første tariff forhandling med NAF i år fremla et anstendig krav i tråd med regjeringens reviderte nasjonalbudjet og i.h.t. de hjemler vår tariffavtale gir. Det har vi gjort før også.

NAF legger LO/NAF-oppgjøret på bordet og sier de tør ikke annet p.g.a. LO. Den har vi hørt før. Vi svarer at vår avtale ikke kan tilpasses årets LO-oppgjør p.g.a. juridiske ulikheter.

NAF erklærer at de gir fanden i hele jussen, blir fyk forbannet og vil ha saken til Riksmeglingsmannen. Det har de også gjort før.

De forteller oss at vi ikke har en snøballs sjanse i helvete (noe omskrevet av undertegnede) og at vi vil få Rikslønnsnemd med LO-oppgjøret tredd ned over ørene på oss. Det har de også gjort før.

De ber oss oppgi vår forhandlingsrett, ber oss begå fagforeningspolitisk selvmord, ber oss akseptere et LO/NAF-diktatur, ber oss ta hensyn til nasjonens økonomi og ber oss hjelpe DEM med å unngå bråk med LO.

Det har de også gjort før.

Hos Riksmeglingsmannen gjentok det årvisse showet seg, NAF suttret og bar seg, appellerte til ydmykhet fra vår side, fortalte om sin vanvittige reddsel for LO. Vi på vår side kom dem i møte ved å akseptere LO's økonomiske ramme.

Det har vi gjort før.

Det var ikke nok for NAF, de ville ha oss til å begå lovbrudd ved å godta realitetsendring av ordlyden i vår avtale.

Da sa NFO stopp !

NAF dro oss til Komunal og Arbeidsdepartementet, fortalte hvor farlig det var for kongerikets økonomi at vi fikk beholde våre forhandlingsdemokratiske rettigheter, og forlangte Rikslønnsnevnd.

Det har de gjort før.

NAF fikk det som vanelig slik de ville, trakk seg tilbake til sine dype stoler, satte seg godt til rette og tenkte vel at det var det.

NFO blir forbannet, går til streik og helvete bryter løs. Fy-ropene hagler, statsråder blir panisk hostet frem og NFO fikk streike mot Rikslønnsnevnda i et ½ døgn.

Det har vi aldri gjort før.

NFO tok en titt på nemdas sammensetning. Maken til kvasidemokrati skulle man lete lenge etter.

Fem faste representanter, en fra NAF, en fra LO og tre med tilknytning til et parti utgått fra LO.

At nemdas forman går bort og erklærer seg selv inhabil fordi han også er flyselskapsrepresentant, gjør bildet bare enda mer grellt. Snakk om rått parti! Politisk nøytrale NFO ble politisk forbannet og gikk til politisk streik. Til streik mot LO's nærvær i nemda, mot LO, NAF og forgangene regjeringers byggver! av udemokratiske styringsledd med sikte på å samle all makt på tre hender, eller kanskje bare EN.

Det har aldri noen gjort før oss.

NFO ble kallt inn på "matta" og NAF truet og svor på at NFO og alle som støttet oss ville bli stillet økonomisk ansvarlig.

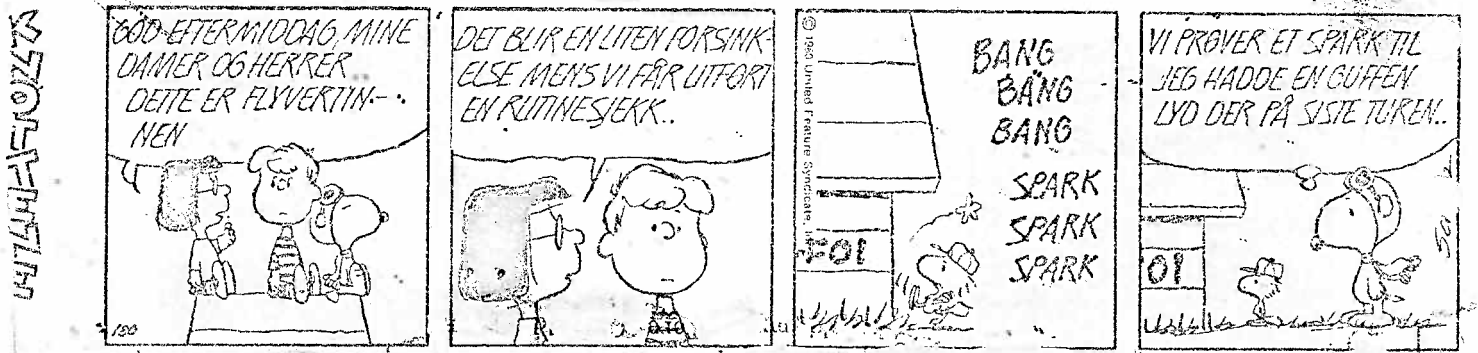
Det vil bli en gripende forestilling, da det har kommet inn støtteerklæringer fra frie organisasjoner med tilsammen 200.000 medlemmer. Dessuten bør de vel vinne den rettssaken de har stevnet oss og YS for først. I Arbeidsretten sitter selvfølgelig LO, igjen som vår representant, noe vi har sagt ifra at vi ikke kan godta.

Mens vi venter.:

I skrivende stund vites ikke når retten settes, men vi er innkallt til Rikslønnsnevnda den 21.10, kl.0900 i regjeringsbygget.

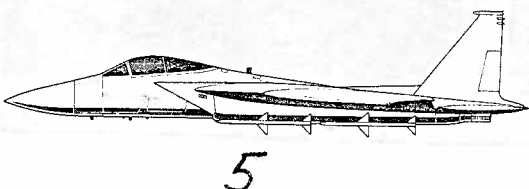
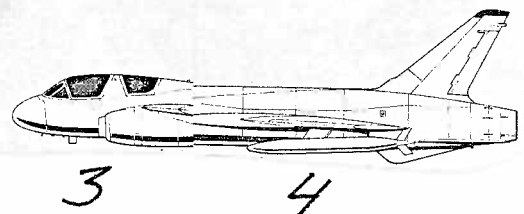
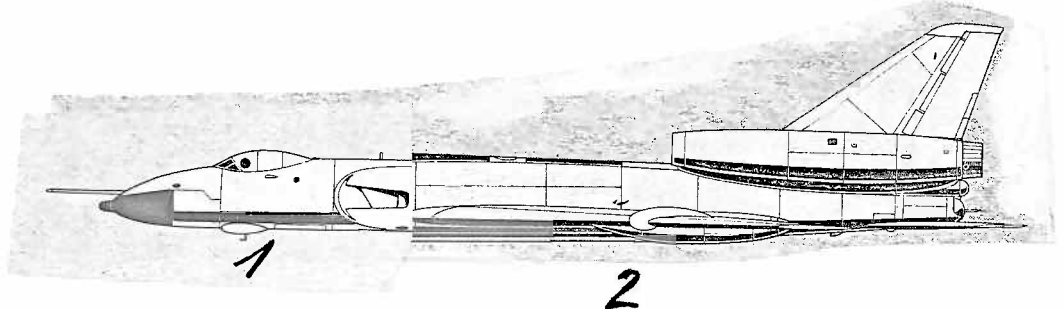
Avslutningsvis vil jeg love at vi skal gi våre motstandere kamp "To the bitter end" med alle midler vi besitter, til fagforeningsdemokrati er innført i kongeriket NORGE.

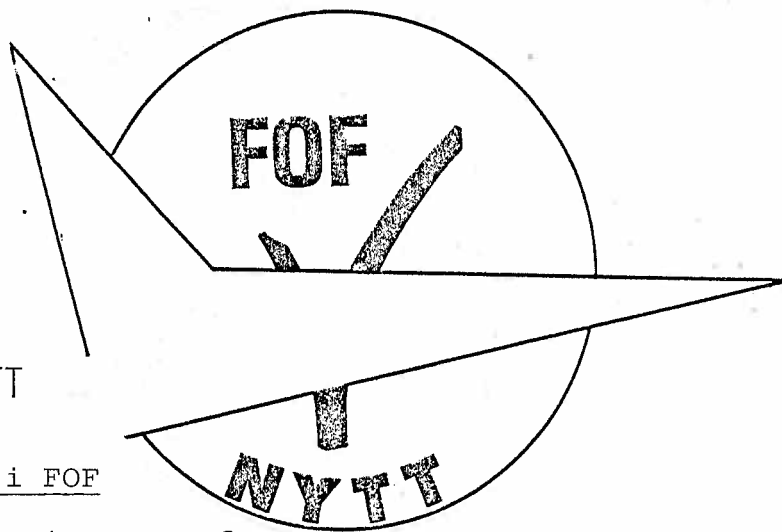
J.G.



HVILKE FLYTYPER ER DETTE ?

Løsning finnes på en annen side.





FOF- NYTT

Direktør skifte i FOF

Vår direktør P.L.Nissen er fra I-II-8I ansatt i Widerøe, som ny direktør i FOF er ansatt tidligere kontorsjef A.Lange. NFO/FOF ønsker begge lykke til og håper på et godt samarbeid med våre nye direktør i tiden fremover.



Garderobeforholdene i FOF

Forholdene i den ene av våre to garderober har vært under all kritikk gjennom lengre tid. Dette har vært gjenstand for utallige oppfordringer fra tillitsvalgte i NFO, uten at selskapet har tatt klagen til følge. Arbeidstilsynet i Sandvika har sogar vært på befaring og satt fristen for utbedring av garderoben til 1.sept. -8I. Dette har heller ikke bedret forholdene.

Mandag 2I september kl.0700 tok brukerne av garderoben saken i egne hender og nektet å skifte. Aksjonen pågikk til kl.0900 hvorpå direktøren lovet at garderoben skulle påbegynnes og bringes i orden med det første.



Lønns- og personal politikk i FOF

Hva misnøyen angår kan det virke som denne er på topp for tiden. Det er kanskje ikke så rart når man har fått avslag på "mini-tariff" kravet på kr.2.38 pr. t. og blitt tvunget inn i en inhabil rikslønnsnevnd hvor LO sitter og overvåker at flyteknikerne ikke skal få mer enn ca.4,5% lønnstillegg totalt i løpet av 198I.

Bedre blir det heller ikke når en har fått bekreftet av ledelsen i FOF at formenn og øvrige funksjonærer har fått sine lønninger justert med gjennomsnittlig 8% i jan.8I og det samme i juli mnd

Styret i NFO/FOF kan vanskelig forstå at slike skjevheter kan skape gode arbeidsforhold og øket produktivitet.



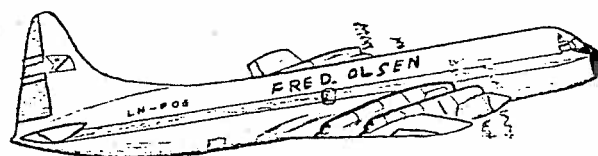
Nye medlemmer i NFO/FOF

Roger A.J. Shorter
Harald Ruud
Tore Lund
Odd G. Nilsen



Videre vil vi gratulere Carl L. Nilsson med 50 års dagen 3I august.

E.Høstaker



TRAFIKKREGLER !

I Arbeiderbladet I6/9 kan vi lese at flyteknikerne har streiket mot at LO har fast representant i Rikslønnsnemda. Vel det er ikke annet å vente fra Arbeiderbladet, de er jo programforpliktet til å holde med sine egne.

Jeg lurer på hvilken reaksjon vi ville fått fra jern & met. dersom de hadde fått en representant fra YS som arbeidstakerrepresentant i Rikslønnsnemda ? Tro om det ikke ville blitt noe høylytt snakk fra den siden også.

Arbeiderbladet skriver videre at dette er streiker og protester vi tror få har særlig sans for.

Arbeiderbladet skal ikke være så sikker på det, det er mange misfornøyde LO-medlemmer for tiden og mange av disse har sans for nettopp slike saker. Jeg tror at også Arbeiderbladet nå burde stikke fingeren i jorda for å kjenne hvor de står. Det er tross alt ikke bare flyteknikerne som står utenfor LO. Det vil igjen si LO ikke lenger bare kan sitte å bestemme hva andre grupper, tilsluttet andre hovedorganisasjoner skal tjene. Forhåpentlig blir det vel snart slutt på denne store monopol-organisasjonen.

Når det så gjelder trafikkreglene til Arbeiderbladet så har NFO hittil ikke forbrudt seg mot noen av de som gjelder i Norge.

Det skal bli artig å lese noe av det som vil bli skrevet i Arbeiderbladet ved kommende års oppgjør, der herr Skytøen allerede har lovet jern-streik, kanskje det da blir snakk om andre trefikkregler?

T.T.



SAS-PRISER I OG UTEFOR NORGE.

I SASINFO av I6/9 kan vi lese: SAS-rutene i Sør-Sverige har i de senere år gitt SAS et kraftig underskudd, og for å holde oppe servicen på Norrkøping, Jönköping Vaxjö og Vasterås gjennomføres nå et radikalt redningsprogram. Man vil satse på lavpris (APEX) og en spesiell foreningspris eller gruppepris med 75% rabatt. Atter en gang skal prisene ned i Sverige, for å redde stumpene, men det blir ikke mer penger i kassen av slike tiltak.

Det eneste som kan oppnås er en bedre cabinfaktor, gir det noe å leve for så vet ikke jeg.

Nå kan jo de samme som reiste til full pris tidligere, reise med rabatt dersom de benytter seg av den ordningen som blir innført, gir dette mer penger. Vil den svenske ledelsen klare å øke belegget så mye at det vil bli penger til driften av disse rutene ? Problemet er jo like stort i Danmark, der også innføres det lavpris for at folk skal fly, et land hvor all ferdsel burde foregå på bakken.

Nei, nå må øynene rettes mot Nord-Norge og de prisene som folk der må betale, det er jo her vi henter subsidiene ?

T.T.

I.H.S.Vulcan
2.Tu-22 Blinder
3.Grumman EA-6B Prowler
4.F-105 Thunderchief
5.F-15 Eagle
LØSNING PÅ FLYKJENNING.

NOEN ORD FRA TEKNIKERNE I TAT/ CHAMBERY.



TAT (Touraine Air Transport) er et innenlands selskap i Frankrike som opererer med F-27 og F-28. Selskapet har ca. 1200 ansatte, med hovedkontor i byen Tours. Chambery er i denne sammenheng en bortgjemt utestasjon i de franske alper. TAT har overtatt et annet selskap som opererte her før, nemlig Air Alpes og dermed ble nier'n satt inn i rute mellom Orly og Chambery. En noe beklagelig konsekvens av dette er at ca. 30 mann i Air Alpes mistet sitt arbeide.

Fordelingen av teknikerne har hit til vært tre mann i Chambery, Thore Johansen, en svensk "transportare" og undertegnede. Foreløpig har vi hatt natt-stop 5 dager i uken. Etter at den andre nier'n blir levert må en av oss ned til Danskerne i Paris, og takk for det.

Det har ikke vært noen større problemer med operasjon av flyet, men det er omkring spare-parts de største diskusjonene har funnet sted, for de som kan fransk. De franske tollerne er tydeligvis en rase for seg selv, vi får ikke installere så mye som en splint i en mutter uten at det sendes toll-dokumenter i tre eksemplarer og masse armer og bein.

Her i Chambery har dette tross alt hanglet iveri, for vi har jo med en som snakker språket. Hvordan det derimot går i Paris, hvor ko-ordinatoren sitter, og som ikke kan et ord fransk mer enn undertegnede, det vites ikke. Det som vi i alle fall ikke forstår er at SAS kan velge en mann i en slik stilling som ikke behersker språket. Særlig underlig blir det også når vi i Norge har folk med gode fransk kunnskaper. Problemet er jo som vi alle vet, at stillingen ikke har vært skikkelig utlyst. For å avslutte dette avsnittet så vil jeg si at vi overhodet ikke trekker ko-ordinatorens faglige kompetanse i tvil.

Når det gjelder rent tekniske rutiner så er de helt klare, alt etter SAS policy så lenge vi er her, og det fungerer bra. Hvor lenge var Adam i paradiset? Etter vi reist så er jo TAT autorisert av de franske myndigheter og de teknikerne som nå er på sertifikatkurs i CPH vil etter alle solemerker få rett til å gi Maintenance Releas. Dette er også allerede godtatt av de danske luftfartsmyndighetene, så langt jeg har sett dokumentene. Det eneste som TAT har fått totalt avslag på, er å utføre pilot-check Dette er jo beklageligvis kjente toner for NFO, men vi har allerede tatt kontakt med foreningen her nede for å diskutere saken.

Som avslutning kan vi si at dette er ikke noe dårlig sted å være nå som det virkelig blir høst der nord.

6038 Throndsen

HORAIRES DES VOLS

CHAMBERY AIX ⇄ PARIS
ANNECY ⇄ PARIS



CHAMBERY - AIX — PARIS
60 MN DE VOL EN DC - 9 de 95 PLACES

valable du 14 septembre au 31 octobre 1981

AIRALPES TAT

ANGAENDE VÅR EGEN FORTREFFELIGHET

Det er jo en særdeles interessant tid vi flyteknikere nå er inne i. Politisk streik, ekstra medlemsmøte og store oppslag i presse, radio og fjernsyn.

Og over det hele hviler det en æra om hvor dyktige vi er, hvor kvalifiserte vi er, og ikke minst hvor selvstendige vi påberoper oss å være. Men akk, hvor lenge var Adam i paradiset? Det virkelig flyteknikerliv fortøner seg nok noe annerledes. Det jeg da særlig tenker på er selvstendigheten. Her ved OSL/SAS er den ikke helt på topp bestandig. *Vi kan nemlig ikke passe klokka engang!!* Hvor mange ganger pr. dag må vi minnes på avgang? Hvor mange ganger pr. dag kommer vi til flyet etter at dører og luker er lukket og anti-coll er på?

Bare spør senior-mek om hvordan det ligger an. Det jeg mener er at før vi går ut og skal slå oss på brystet, må vi stramme oss opp, og det på så enkle ting. Det er akkurat på dette området vi P.R.-messig kan score poeng, nemlig ved at alle vet at "mek'en" alltid er tilstede, og i allefall er der når han SKAL være der.

Så parolen må bli at: Avslutt politiske diskusjoner før, foreta et sjakk-trekk mindre, vent med kaffen til etter at flyet har gått og husk at oppstart begynner fem minutter før avgang!

E.G.

SAS ANSATTE SKAL LÆRE Å YDE SERVICE.

Dette er en av mange overskrifter i Aftenposten 17 sept. 81.

5000 (fem tusen) av de ansatte skal sendes på kurs for å lære å yde service. Jeg lurte på en ting i denne forbindelse, blir ikke folks evne til å yde service

vurdert når de blir ansatt og plasert i en service-stilling? Det skulle ikke være nødvendig å lære folk å yde noe, personlig tror jeg heller ikke at dette har mye for seg.

Det som først og fremst får folk til å yde noe, er at de har skikkelige arbeidsforhold, bra kollegaer og sist, men ikke minst, bra lønn. Dersom det ble forandring på minst to av disse punktene, tror jeg mye ville være gjort, i alle fall her på Fornebu. Det samme gjelder nok også for de fleste av våre andre stasjoner.

Men det er ikke her vår nye ledelse vil begynne, nei de vil først trekke mest mulig ut av de ansatte uten å yde noe tilbake.

Hva hjelper det f.eks. å sende trafikkfolk fra FBU på kurs, når de kommer tilbake til de samme dårlige forhold å arbeide under som da de reiste. Først og fremst må en bli inspirert på arbeidsplassen, slik at en får lyst til å yde noe.

Har vår ledelse sett noe på den siden av saken?, jeg bare spør.

Når det gjelder oss på den tekniske siden så er det ikke nødvendig med noe service-kurs, vi har jo ingen befattning med det færende folk. Hvisse forbedringer på arbeidsplassen ville likevel ikke være så dummt.

Nei, dropp alt dette tullet med kurser for ditt og kurser for datt, gå heller rett på arbeidsplassene å se hva som kan gjøres bedre for de som arbeider i service stillinger, forbedre deres arbeidsforhold og mye av problemene ville være løst.

Hva dette vil koste, nei det kan jeg ikke svare på, men jeg har stor tro på at både de reisende og de ansatte vil bli mer tilfreds.

tt.

Undertegnede er så dristig at han velger å antyde at en artikkel om PR i og utenfor SAS i INFO nummer 2 1981, kan ha bidratt til følgende demonstrasjon.

Dette kan bare betegnes som meget positivt, og det er derfor et bevis på at INFO tas serioest.

E T



SAS-FLY FULLT AV FOLK I LAVFLYGING

— Ekstra for passasjerer, veit Du!
Omlag slik var det vel Harald Heide Steen uttrykte seg i Tollen som Spantax-pilot, etter den sign-seeing-veinlige lavflygingen over Drøbak for noen år tilbake.

Av Marthin Nilssen

Da kommer nemlig kapteinen til å ta sin Airbus A 300 med plass til 240 passasjerer ned til ca 1000 fot - det vil si omlag 300 meter - og i denne høyde passere Jærtsberg flyplass utenfor Tønsberg som et innslag i et storslått flystev-

ne i regi av Tønsberg Flyveklubb.

Etter hva Dagbladet lærer er det første gang man i Norge foretar en lav overflyging med et så stort passasjerfly. Den store Airbus vil komme inn over Torp flyplass ved Sandefjord og følge den idylliske Vestfjorden langs Nøtterøy inn mot Jærtsberg flyplass.

Helt uten sammenheng med Spantax for øvrig vil det også bli litt ekstra for passasjerene på SAS's rute fra London til Oslo søndag ettermiddag.

Dermed bør det bli litt ekstra å se på både for passasjerene om bord og for publikumsmassen på bakken.

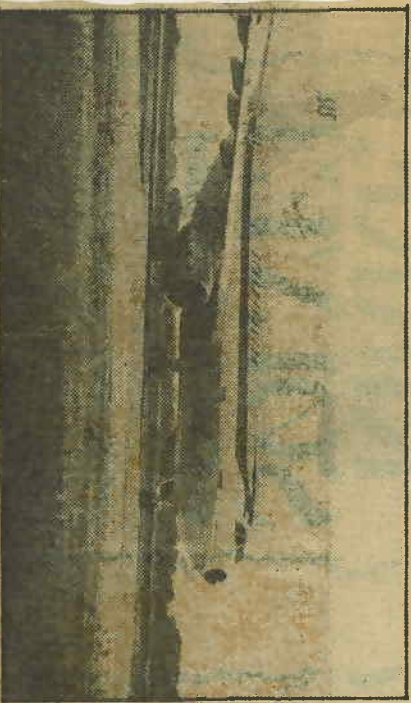
Også Braathens SAFE har tilsagt overflyging med en Fokker Friendship på vei fra Kristiansand til Oslo.

— Men vi skal ikke glemme vårt program for øvrig som byr på flyging i alle slags vari-

anter blant annet med brannstokking av Catalina-vannbomberen, oppvisning av F 16 og F 5-Prinetslager, helikoptere, seilfly, veterantfly, kunstfly-oppvisning og mye mer, sier Gunnar Ring-Nielsen i Tønsberg Flyveklubb til Dagbladet.

Stevnet antas å vare tre og en halv time.

En slik Airbus fra SAS på vei fra London til Oslo kommer søndag ettermiddag til å foreta en lavflyging som et innslag i et stort flystevne ved Tønsberg.



Nå stikker vi ut nesen.

Politiske hensyn er lik i lasten

— Jeg avviser kritikken fra norske politikere, sier den nye SAS-sjefen, Jan Carlzon.

Av Kjell Thompson
og Bjørn Nielsen

— Jeg ser ikke på kritikken fra norske politikere som berettiget. På kommersiell basis vil jeg avvise den. Muligens har vi på enkelte punkter ikke tilgodesett Norge i tilstrekkelig grad i den skandinaviske fordelingen. Men det skal vi rette opp. Stort sett vil jeg si at vi i Norge har gjort det som har vært mulig fra SAS — sett fra et forretningsmessig synspunkt. Vi har ikke råd til å ta kostnader av politiske eller ikke forretningsmessig karakter. De blir lik i lasten.

Det sier den nye SAS-sjefen, Jan Carlzon, i dette intervjuet med Økonomisk Rapport. Han sier videre: Det er ikke på tale å nedlegge virksomheter i Danmark eller Sverige for å overføre disse til Norge. Først etter at vi har gjort SAS til et lønnsomt selskap kan vi se på hvilke nye arbeidsplasser som kan legges til Norge. Jan Carlzon, som skal gjøre SAS til «The Business Man's Airline», regner med overskudd allerede i det regnskapsår som starter 1. oktober. I forbindelse med omleggingen lover han flere direkte ruter til utlandet fra Oslo.

— SAS hadde i 1. halvår (1. oktober 1980 til 31. mars 1981) tap på 270 mill n kr. Hvor stort blir tapet på årsbasis?

— For hele SAS-konsernet sier den siste prognose at det kommer til å ligge på omkring 150 mill n kr. En vesentlig usikkerhetsfaktor er dog de stadige forandringer i dollarkursen.

— Når vil SAS gå med overskudd igjen?

— Fra neste år, dvs fra kommende regnskapsår som begynner 1. oktober 1981. Det er en realistisk prognose. Men bare under forutsetning av at vi kan gjennomføre alle de tiltak som inngår i den plan vi la frem for styret i juni i år.

I denne planen inngår at vi skal ta tilbake markedsandeler, særlig på forretningsmarkedet for dermed å skaffe høyere inntekter. Vi skal bli mer effektive ved å skjære vekk alle unødige kostnader. Videre må vi selge eller leie ut overflødig flykapasitet. Ved å gjennomføre disse tiltakene skal vi igjen komme på plussiden.

— **Hva med datterselskapene?**

— Etter vår bedømmelse vil både SAS Catering, Vingresor og Nymann & Schultz, Olsson & Wrightek totalt viser et relativt bra overskudd. Dette går selvsagt inn i vurderingen av SAS' totale resultat.

— **Vil du klare å gjennomføre disse tiltakene?**

— Vi må. Det er helt nødvendig om SAS skal bestå som flyselskap. Vi må slåss for hver eneste krone og hver eneste passasjer.

— **Skal nedskjæringene skje ved oppsigelser eller naturlig avgang?**

— Vi kan ikke garantere at det bare skal skje ved naturlig avgang. Vi kommer til å overføre personer fra administrative funksjoner til servicefunksjoner, som nå rustes opp. Men det er jo ikke alle som passer i servicefunksjonene, og da kan vi ikke vente på naturlig avgang. Vi har ingen tall for hvor mange det kan bli aktuelt å si opp. Det vi sier er at kostnadene skal reduseres med minst 200 millioner svenske kroner på årsbasis.

— **Hva holder SAS sammen i dag og hva kan sprengt samarbeidet?**

— La meg først si at vi skandinaverna skal være meget stolte av at det har lyktes å etablere et felles luftfartsselskap. Det skal vi passe på å bevare. Meget få land i verden har avstått fra å etablere eget nasjonalt flyselskap. Ulempene ved det skandinaviske samarbeid er at vi er tvunget til å arbeide med flere baser for f.eks. teknikk, bemanning etc. Men vi er også det eneste flyselskap som har tre hjemmemarkeder hvor vi kan drive innenriks trafikk, og vi har den interskandinaviske trafikk som gir et økonomisk grunnlag for hele selskapet. Hvis rutene altså er lønnsomme — hva det ikke alle er ennå, men skal bli.

Dertil kommer at vi ved å betjene tre hjemmemarkeder lettere vil kunne leve opp til vår fremste målsetting: at SAS er til for å betjene skandinavisk næringsliv og forvaltning, slik at disse sektorer sikres

mulighet for å handle best mulig med omverdenen. Det gjelder både persontransport og på godssektoren. Jeg vil gjerne slå fast: Vi er til for skandinavisk industri, handel og forvaltning — ikke omvendt.

— **Men hva kan sprengt samarbeidet?**

— Det er alltid en risiko for at nasjonale strømninger som ikke er basert på bedriftsøkonomiske hensyn, blir så sterke at de tvinger oss til å gi avkall på den forretningsmessige målsetting. Slike tanker kunne man ha for 20 år siden da markedet ekspanderte med 20 pst pr år, da prisutviklingen på drivstoff var langsommere enn inflasjonen i den vestlige verden og da flyselskapene arbeidet i et kartellaktig miljø og delte markedet seg imellom.

Men i en situasjon der markedet står stille og hvor prisutviklingen for drivstoff er og skal være hurtigere enn inflasjonen, befinner vi oss plutselig i et hardt konkurransemiljø. I et slikt miljø kan man ikke tillate seg å ta med kostnader av politisk eller ikke forretningsmessig karakter. De blir lik i lasten. Hvis vi skal overleve må vi tenke forretningsmessig.

Avviser norsk kritikk

— **Hvordan reagerer du på den norske kritikken?**

Jeg har reagert ved å sette i gang en utredning som skal foreligge i slutten av september. Denne rapporten skal eksakt beskrive situasjonen m h t arbeidsfordeling, overskuddsfordeling, innkjøpsordningen etc mellom de skandinaviske land. Deretter må vi innenfor SAS bestemme oss for en policy når det gjelder hvor langt vi kan gå i skandinavisk fordeling, under hensyntagen til at vi skal være konkurransedyktige. Dette vil vi så presentere for de tre lands myndigheter ved å si: Så langt kan vi gå i samarbeidet på forretningsmessig basis. Dette skal vi leve opp til. En slik deklarasjon fra vår side er helt nødvendig. Slik det nå er må vi forsvare oss mot den norske kritikken fra gang til gang. Vi må bli ferdig med dette.

— **Er kritikken et norsk fenomen?**

— I Sverige finnes det ingen misnøye, heller ikke i Danmark. Jeg har heller ikke inntrykk av at det er utbredt misnøye hos almenheten i Norge, men om politikerne

spiller opp SAS-samarbeidet til et stort spørsmål, kommer det suksessivt til å skapes en mer almen misnøye. I den grad det finnes utilfredshet og kritiske holdninger, så er det et norsk fenomen, ja.

— **Ser du på kritikken fra norske politikere som berettiget?**

— Nei, det gjør jeg ikke helt. Muligens har vi på enkelte punkter ikke tilgodesett Norge i tilstrekkelig grad i den skandinaviske fordelingen. Men det skal vi rette opp. Stort sett vil jeg si at vi i Norge har gjort det som har vært mulig for SAS — sett fra et kommersielt synspunkt.

— **Rolf Presthus sier i et innlegg i Aftenposten 1. juli: «I adskillige år har ikke SAS-samarbeidet tilført Norge det antall arbeidsplasser som SAS-avtalen forutsetter. Sammenlignet med Danmark og Sverige er det for få nordmenn ansatt i SAS, og SAS kjøper for lite varer i Norge, sammenlignet med innkjøpene i Danmark og Sverige.» Avviser du dette?**

— Ja, fra et kommersielt synspunkt vil jeg avvise kritikken. Vi kjøper inn etter å ha innhentet tilbud fra leverandører i samtlige skandinaviske land, da viser det seg at norske bedrifter i mange tilfeller er mindre konkurransedyktige enn svenske og danske. Vi kan ikke lure oss selv ved å kjøpe dyrere bare for å kjøpe norsk. Norske bedrifter må bli mer konkurransedyktige. Så langt innkjøpene. Når det gjelder beskjeftigelse har Presthus sikkert rett i at det finnes en viss skjevhet. Men her skal man huske at både Norge og Sverige i et tre-lands samarbeid ligger dårligere til geografisk enn Danmark. Kastrup er tross alt den sentrale flyplass i Skandinavia. Jeg har forøvrig inntrykk av at når Presthus snakker om SAS, ser han bare på flyselskapet, ikke for eksempel på SAS-catering — hvor det er gjort veldig mye i Norge.

— **Hva kan flyttes til Norge, om man ser praktisk på tingene?**

— Det blir ikke på tale å nedlegge virksomheter i Danmark og Sverige for å overflytte disse til Norge. Vi må først skape et lønnsomt SAS, som kan gi flere arbeidsplasser. Så kan vi senere se om vi kan legge flere nye arbeidsplasser til Norge.

— **Får vi flere direkte avganger til utlandet fra Oslo?**

— Ja, både Stockholm og Oslo vil få flere direkte avganger til steder i Europa. Det vil skje i løpet av vinteren, når vi har forhandlet med de land det gjelder.

Jan Carlzon som overtok som ny konsernsjef i SAS 1. august, er siviløkonom fra 1967. Han begynte først som produksjonssjef i SAS-datterselskapet Vingresor AB. Siden ble han først marketingdirektør og i 1974 adm dir for selskapet. I 1978 overtok han som adm dir for Linjeflyg, det svenske innenrikselskapet hvor han oppnådde en betydelig suksess ved å senke billettprisene. I november 1980 ble han direktør for SAS' flyvirksomhet. Etter knapt ett år i denne stillingen avløser han nå Carl-Olof Munkberg.

— Hvorfor skal det være billigere å fly innenlands i Sverige enn i Norge?

— Jeg vil ikke uten videre godta påstanden. Man kan nok oppdage visse forskjeller hvis man sammenligner SAS i Norge med Linjeflyg i Sverige. Men poenget er at vårt assosierte selskap Linjeflyg ikke har anledning til å bruke sin kapasitet utenfor landet. Når vi har hatt for stor kapasitet i Linjeflyg har vi satt ned prisene for å få flere passasjerer å dele kostnadene på, mens det mest naturlige ville vært å overføre kapasiteten til utlandet. Vi arbeider nå med fordeling av ledig flykapasitet, hvorav Norge vil få sin del. En prisdifferansiering etter mønster fra Linjeflyg bør derfor i løpet av høsten kunne gjennomføres i Norge også.

— Hvorfor gikk det for alvor galt med SAS?

— De problemer SAS har i dag stammer fra den tid da ekspansjonen i lufttrafikken holdt opp og drivstoffutgiftene begynte å stige hurtigere enn inflasjonen. SAS oppdaget ikke tilstrekkelig hurtig at situasjonen på markedet gikk fra kartell til åpen konkurranse. Vi fortsatte noen år å drive SAS som om vi var i det gamle miljø. Isteden burde vi ha beskikket vårt hus og innrettet oss på at vi befant oss i en konkurransesituasjon. Det var på dette tidspunkt vi begynte å tape markedsandeler.

— Nå skal SAS gjøres om til

«The Business Men's Airline». Hvordan skal det skje?

— For det første fordi vi er til for skandinavisk næringsliv og forvaltning. For det annet at volumet i dette markedet er det mest stabile. Dertil kommer at forretningsmarkedet ikke er særlig prisfølsomt, man vil alltid kunne betale hva det koster å produsere en flyreise. Videre har dette markedet helt spesielle behov som fører til at man vil kunne profilere seg sterkere ved å utvikle en service som er rettet mot de reisende i dette marked. Endelig — og det er ikke minst viktig — mener jeg at SAS i dag savner en entydig profil. Vi har forsøkt å være gode for alle, men intet selskap kan samtidig dekke alles behov. Når vi nå konsentrerer vår virksomhet, så skal det vi gjør gjøres godt. Misforstå nå ikke. Det er ikke bare spørsmål om å innføre business class med gratis drinker. Det er, slik noen har gjort det, bare å sminke problemet. Vi må se på hvert enkelt ledd i den service vi gir vårt publikum, fra første øyeblikk man får kontakt med selskapet via innsjekking og reise, til man lander. Der vil vi være bedre enn våre konkurrenter på hvert eneste felt. Vi vil være en prosent bedre i hundre detaljer, ikke hundre prosent bedre på ett enkelt område. Når vi så en dag har oppfylt beslutningstakernes behov slik at de føler å ha fått valuta for pengene, kan vi langt mer aggressivt og direkte gå ut og konkurrere om turistmarkedet med lavere priser.

— Skal Kastrup fortsatt være hovedsenteret for SAS?

— En del av vår strategi for forretningsmarkedet er at vi skal forsøke å utbygge våre direkte ruter fra Sverige og Norge. For en forretningsmann er det bedre å fly direkte til Frankfurt enn via mellomlanding på Kastrup. I dag har vi store problemer på Kastrup. Det skyldes ikke personalet, men alle de problemer vi overfører til Kastrup fra andre deler av systemet. Det henger også sammen med at Kastrup ikke er blitt utviklet til en attraktiv gateway i samarbeid mellom SAS og den danske stat. I dag taper vi millioner fra svenske og norske forretningsfolk som gjør hva som helst for å unngå Kastrup og derfor reiser med SAS eller et annet selskap til Zürich, Amsterdam eller London for å skifte til interkontinentale ruter der. Et Ka-

strup som fungerer godt er mer enn god service. Det er også en god forretning for den danske stat og for SAS. Jo flere passasjerer vi kan få til å bruke Kastrup som gateway, jo bedre forretninger for danskene, for SAS og for dansk turistnæring. Derfor vil vi nå diskutere forretning med den danske stat.

— Hva gjør SAS internt for å få gjennomført den nye politikken?

— Vi har laget en femte divisjon «traffic service» som skal gjennomføre vår trafikk og levere tjenestene fra kundene etter oppgave fra vår kommersielle divisjon som selger reisene. Når vi opprettet «trafikk service»-divisjonen, skyldtes det at jeg snart fant ut at publikums oppfatning av SAS' service på bakken og i luften var klart forringet. Likeledes oppfatningen av vår punktelighet. Folks følelser omkring Kastrup var negative, det var overhode ingen som trodde at SAS kunne ta av eller ankomme i tide.

— Men en spesiell divisjon kan da umulig klare dette alene?

— Når man skal forandre et helt selskap og når det skal skje gjennom målrettet innsats mot et spesielt delmarked, må ingen ansatte glemme at vi er en service-virksomhet. Man kan i prinsippet se bort fra alle våre fine fly, våre store tekniske anlegg osv. Det eneste verdifulle er tilfredse passasjerer og tilfredse frakkunder. Alt annet er kosmetikk, men vi kan ikke dreie på et par skruer og endre hastigheten ved samlebandet. Skal vi ha suksess, må vi skru på de mennesker som formidler vår service til passasjerer og frakkunder.

«Nå skal vi begynne å sloss»

— Hvordan gjør man så det?

— Ved å informere om de mål vi arbeider mot, slik at våre ansatte vet hva som kreves av dem for å få gjennomført den nye politikken. Jeg setter derfor mye inn på at alle ansatte blir kontinuerlig informert om hvert eneste skritt i den forandningsprosess som nå foregår. Det startet med en liten rød bok som heter «Nå skal vi begynne å sloss», og i begynnelsen av juni kom vi med en sammenfatning av de konkrete planer som var godkjent av styret og utviklet på grunnlag av ideskissen. Vi begynner nå et stort utdanningsprogram i høst, hvor tusenvis av arbeidsledere, kursere, kapteiner, stasjonssjefer, formenn på verksteder osv skal lære hva SAS Business Airline er for noe.