

Alt for Norge

- ✓ Én kontrollsentral
- ✓ Færre og større innflygingskontroller
- ✓ Sentral aktør i luftromsblokk
- ✓ Må ta kraftige innsparinger
- ✓ Departementet: Norges interesser styrer satsingen

SIDE 6-9 og 12-19

ÅRSMØTET: Gjøttes ny formann SIDE 20

BEMANNING: Trenger færre flygeleder SIDE 30

UTDANNING: Jentene slår tilbake SIDE 36



DRAMATISK: Voldsomme omkalfatringer i flygekontrollen. FOTO: YAYMICRO

flygelederen

NUMMER 1 APRIL 2011 • ÅRGANG 39

Heri opptatt NFF-Nytt

Ansvarlig redaktør: Terje Dahlseng Eide

Layout: Frode Antonsen

Trykk: Grøset™

Innlegg, tips og henvendelser vedrørende distribusjon sendes til:

Flygelederen

v/Terje Dahlseng Eide

Gjerdåsveien 12b • 8010 Bodø

E-post: flygelederen@natca.no,

terje.dahlseng.eide@avinor.no



Norsk Flygelederforening

Norwegian Air Traffic Controllers Association

Pb. 141, 1330 Fornebu

Telefon: 64 82 04 30

Telefaks: 64 82 04 31

E-post: office@natca.no

www.natca.no

E-post: webmaster@natca.no



NFFs styre

Robert Gjønnnes

formann

Olav Aadal

1. viseformann

Christian Berge

2. viseformann

Frode N. Bøe

sekretær

Tom-Snorre Skaret

kasserer

Birthe Heggren

1. styremedlem

Sverre Ivar Elsbak

2. styremedlem

Bendik Heggelund

1. vararepresentant

Thomas Haugland

2. vararepresentant

Webmaster: Anders Forseth

Redaksjonen avsluttet 11. mai 2011

ISSN 0804-0397 (Trykt utgave)

ISSN 1504-906X (Elektronisk utgave)

lederen

Turbulente tider

Flysikringsdivisjonens Strategisk plan inneholder radikale tiltak som man mener er nødvendig å gjennomføre for å overleve som tjenesteyter i et luftfartseuropa i omveltning.

Man kan si hva man vil om svulstige mål og visjoner fra hjertet av EU. Men de får så absolutt konsekvenser også for oss i utkanten av Europa, der trafikk tettheten og behovet for kapasitetsøkning på langt nær er like påtrengende som lenger sør. Norge blir underlagt det samme regimet med ytelsesstyring og bindende prestasjonsmål innen områdene kosteffektivitet, kapasitet, miljø og sikkerhet.

Etter en turbulent vinter i arbeidet med den nordeuropeiske luftromsblokk NEFAB (som først førte til skilsmisse med Sverige og Danmark, før det ble en slags forsoning og forløsning med både Sverige, Danmark, Storbritannia og Irland i Borealis) virker prosessen rundt NEFAB å være mer konstruktiv nå.

Internt kan det imidlertid og bli turbulent fremover. Dramatiske endringer er i vente:

Målet er å redusere fra tre kontrollsentraler i Norge til én innen 2017. I samme tidsrom skal innflygingskontrollene sentraliseres, foreløpig uvisst hvor store og hvor mange de skal bli.

«For ytterligere effektivisering», som det heter i Strategisk plan. Foreløpig uten stadfestet forventet gevinst i kroner og øre eller i redusert personalbehov. Det skal man i de neste månedene finne svar på.

Utredningene skal starte før sommeren og rede grunnen for beslutninger som ventelig fattes i første halvdel av neste år. Men allerede har inntrykket festet seg om at kontrollsentral Norge skal ligge på Røyken/Østlandet, mens Stavanger blir storapproach med offshore og Bodø med sine TMA-er på Helgeland, Hammerfest og snart Lofoten.

På tårn- og innflygingskontrollenhetene råder det for manges del frykt og spekulasjoner om hvor fremtidige storapproacher skal være. I bakgrunnen lurer konkurranseutsetting, fjern-

kontrollerte tårn og remote tower centres.

Dersom konklusjonene virker klare på forhånd, er det ikke nødvendigvis lett å få de ansatte med på dansen. Oppkonstruerte beslutningsgrunnlag er prøvd ut tidligere. Alle husker hvordan det gikk. Det gir samtidig håp om at organisasjonen har lært.

For nedleggelse av enheter og omstruktureringer som medfører flytting av personal er en krevende øvelse. Da er det kritisk for suksess at beslutningsgrunnlaget er både korrekt og troverdig, at prosessen god og ryddig og at resultatet er faglig forankret med en sikkerhet minst like god eller bedre som i dag. Kriteriene for utvelgelse bør være klare og utvetydige og gi en felles virkelighetsoppfatning.

Involvering av de ansatte og deres representanter synes ikke like naturlig for alle ytere av flysikringstjeneste i Europa. Derfor er det gledelig at Avinor etter hvert i større grad har gjort nettopp dette, gjennom for eksempel NEFAB-forum. Det gir håp om en god prosess med reell ansatteinvolvering.

For ved å skape forståelse for at omveltningene er nødvendig og at behovet for dem er reelt, skaper man også forståelse for beslutningene som skal tas. Og slik får man de ansatte med på å gjøre jobben.

Flysikringstjenesten skal over i et regime der tjenesteyter nå skal dele på risikoen med flyselskapene, som enn så lenge betaler det tjenestene reelt koster. Man har derfor ikke råd til Take Off-tilstander igjen.

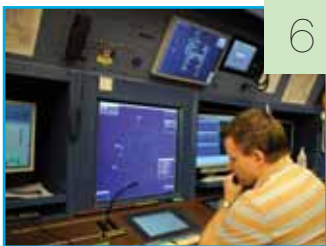
Til syvende og sist er det kanskje et spørsmål om hvilke oppgaver og hvor mange personer som blir igjen ved de kontrollsentraler og enheter som skal flyttes/legges ned — og hvordan personalet håndteres i prosessen.

Å kjempe mot en reduksjon av kontrollsentraler i det svært så EU-tro EØS-landet Norge er nok en fåfengt kamp. Men å legge alle egg i en kurv er heller sjelden en god ide, kanskje unntatt i kostnytteanalyser.

sumpen • Gary Clark



innhold 1 | 1 1



6

- 6 Har en plan**
Dramatiske endringer i emning.



12

- 10 Fjernstyrt**
Svensk «kronjuvel».

- 12 Først var det skilsmisse**
Så forsoning og forlovelse.

- 18 Norges beste**
... styrer valg av luftromsblokk.

- 20 Enstemmig valgt**
Gjønnens ny NFF-formann.

- 25 Litt her og litt der**
Blir god back up.

- 28 Vedlegg 8 fjernet**
NFF er kritisk.

- 30 Trenger færre**
Nye vurderinger av bemanning.

- 32 Kontrovers om kroner**
Skal bedre resultatet til Avinor.

- 36 Fra bunn til topp**
Nå kommer jentene.

- 42 Skaper frykt**
Flygelededom i Japan står.

- 44 Kun to måtte flytte**
Etter sammenslåing av kontrollsentraler.

- 47 Først i verden**
... dog ikke knirkefritt.



32



34



36



38



18



20

LES PÅ flygeleder.no: I 2001 registrerte daværende Luftfartsverket blant andre domenet www.flygeleder.no som sitt. I 2008 overførte Avinor vederlagsfritt eierskapet av flygeleder.no til Norsk Flygelederforening. Siden den gang har domenet vært parett med NFFs hjemmesider natca.no, det vil si at de som har skrevet flygeleder.no inn i adresselinjen på sin nettleser automatisk har blitt omdirigert til natca.no. Nå har det blitt slutt på den praksisen. I stedet kan du lese Flygelederen på nett i en tilrettelagt, leservennlig og mer hensiktsmessig visning enn pdf-formatet som fortsatt forefinnes på natca.no. Alle utgaver av Flygelederen fra og med 1-2008, dette nummer inkludert, kan nå studeres på flygeleder.no.



Gode prosesser gir gode

Den som venter får se – er det noen som sier. Hva ligger egentlig i dette uttrykket? Det ligger både spenning, uvitenhet, uforutsigbarhet, fordommer, frustrasjon, ønsketenkning, muligheter et cetera. Et virvar av både metaforiske så vel som mer fysiske både ønsker, forventninger og engstelser.

Mye av dette kan beskrive litt av det som skjer rundt oss i luftfartseuropa i dag, og som også berører oss her hjemme i sterk grad — gjennom blant annet vurderingen av Flysikringsdivisjonens tilknytningsform til Avinor, samt etableringen av den nordeuropeiske funksjonelle luftromsblokken NEFAB.

Det som er så spesielt med situasjonen er at alle de mer eller mindre kompliserte prosessene henger sammen på en eller annen måte til syvende og sist. Dette er en utfordring som absolutt er håndterbar — men det er en stor utfordring å håndtere den på en sikker, fremtidsrettet, strategisk og taktisk god måte, på en personellmessig god måte så vel som på en økonomisk forsvarlig måte. Det er nå vi må legge de store linjene og premissene for fremtidens luftfartsnorge.

Skal man komme i mål med de mange kompliserte prosjektene og endringsprosessene, så er prosessstyringen helt avgjørende. Man kan nevne ordet

prosess og prosessstyring til det kjedsommelige, men det er utrolig viktig at man har god kontroll og god styring på de prosessene som kjøres — og det er essensielt at det er involvering og medvirkning.

Jeg mener at det er grenseløst viktig å benytte seg av de ressursene man har rundt seg i hverdagen. Man er på mange måter ikke bedre enn det svakeste leddet i den daglige «næringskjeden». Klarer man å motivere, kommunisere og samtidig være uredde for fremtiden, tror jeg at Avinor vil nå langt. Det er i alle fall ikke noen som helst tvil om at potensialet er til stede.

Som nevnt så henger de forskjellige elementene og prosessene sammen gjennom det faktum at de blant annet på en eller annen måte får konsekvenser for norske flygeledere og for Avinor som tjenesteleverandør. Det kan være negative konsekvenser, men i høyeste grad også positive konsekvenser. Dette har NFF brukt mye tid på å forfekte. Det er faktisk slik at det foreligger potensielt like mange positive effekter av fremtidens utfordringer som negative.

Innen organisasjonspsykologien finner vi noe som kalles endringspsykologi, der man ofte ser på store endringer i en bedrift eller organisasjon. Ett av

” Det handler om å posisjonere seg godt, både strategisk og taktisk. Gjennom de gode valgene som kommer som resultater av de gode prosessene, kan Avinor være premissgivende innen nordeuropeisk luftfart. Derigjennom kan man skape de gode resultatene og legge til rette for en bærekraftig bedrift for fremtiden.



FOTO: TERJE DAHLSEN/EGDE

resultater

elementene som må tas med i betraktning er at det vil dukke opp motstand. Dette kan vi ta med oss inn i det personlige livet også, der vi ofte møter motstand i oss selv når vi forsøker å endre noe.

Skal man få til en vellykket endring og utvikling, så må man ta for seg motstanden og analysere den litt. Motstand i en selv kan være knyttet til vaner, tidligere skuffelser eller opplevelser, hva andre kan finne på å si, mulig tap av status, stolthet, frykt... you name it... Man må tørre å se seg selv i speilet og konfrontere egne motargumenter — man er nødt til å være ærlig og uredd.

Akkurat dette med å være bevisst på sitt eget lune hi er viktig, på godt og vondt. I tiden fremover må vi makte å møte oss selv, ta diskusjonen med oss selv og gjennom gode både interne og eksterne prosesser, etablere den nødvendige trygghet for de endringene som kommer i fremtiden.

Det handler om å posisjonere seg godt, både strategisk og taktisk. Gjennom de gode valgene som kommer som resultater av de gode prosessene, kan Avinor være premissgivende innen nordeuropeisk luftfart. Derigjennom kan man skape de gode resultatene og legge til rette for en bærekraftig bedrift for fremtiden.

Uten tydelige ledere og uten tydelige fagorganisasjoner/foreninger kommer ikke Avinor til det ønskede målet. Det er avgjørende at man er tydelige, både internt i organisasjonen så vel som eksternt mot kunder og brukere. Gjennom tydelighet skaper man forutsigbarhet for fremtiden, noe som igjen er med på å legge til rette for økt sikkerhet generelt, for trygghet og for økonomisk vekst. Vi har muligheten og vi har kvalitetsressurser i massevis. Vi må bare benytte sjansen og gripe muligheten. Den kommer ikke rekende på ei fjøl igjen om noen år.

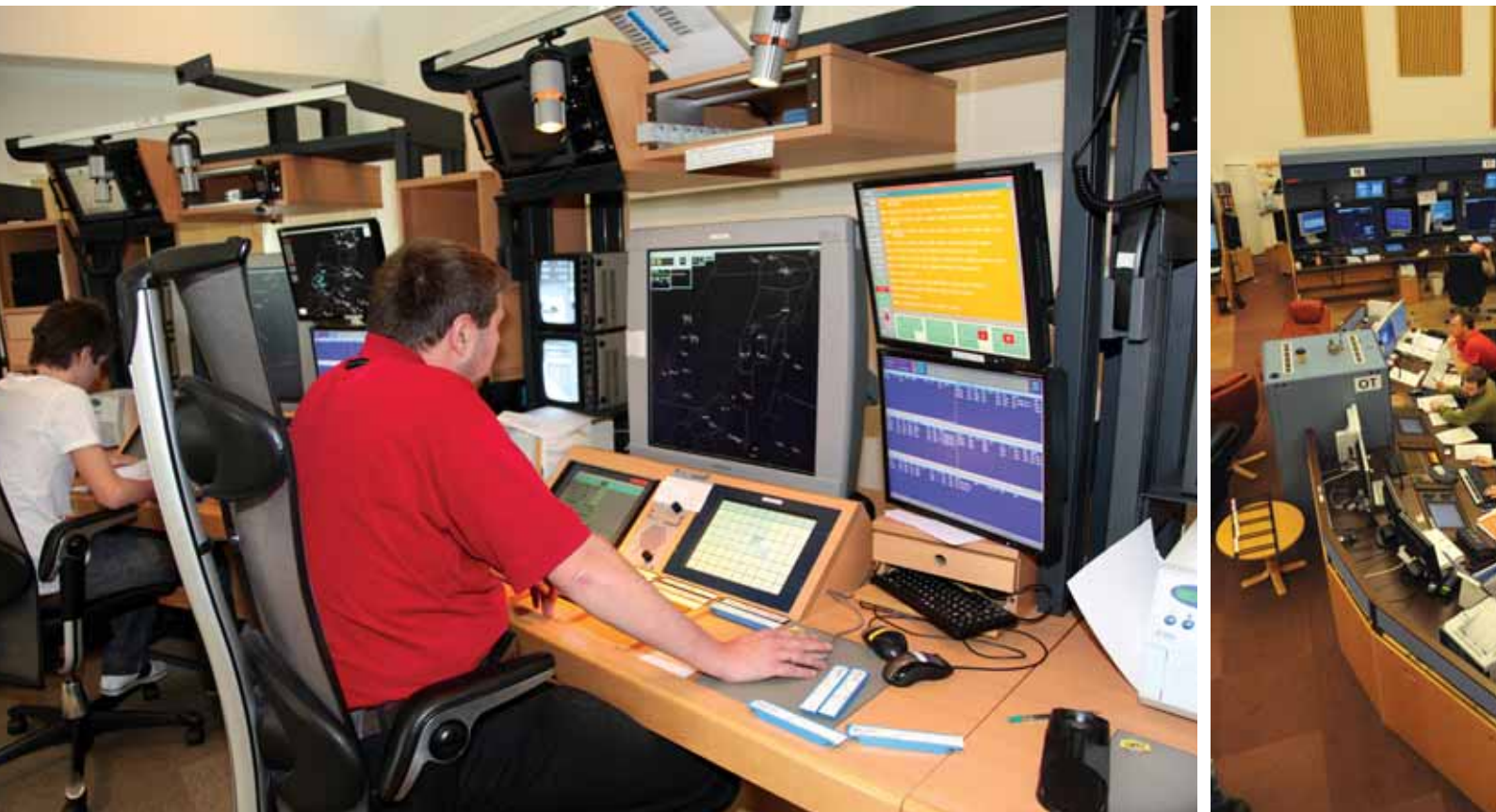


robert
gjønnes
formann NIFF

«Flysikringsdivisjonens visjon: Vi er en ledende leverandør av flysikringstjenester i Nord-Europa.»

«Flysikringsdivisjonens forretningsidé: Avinors flysikringsdivisjon skal bidra til økt verdiskaping for kunder og samfunn ved å levere etterspurte flysikringstjenester.»

«For å senke enhetskostnadene for underveis- og terminaltjenester vil flysikringsdivisjonen vurdere og gjennomføre endrede driftskonsepter også på kontrollsentralene. For ytterligere effektivisering er det en målsetting å redusere antall kontrollsentraler i Norge fra tre til én innen 2017.»



- ✓ Fra tre til én kontrollsentral innen 2017
- ✓ Sentralisering av innflygingskontroller
- ✓ Satser på fjernstyrte tårn
- ✓ Må spare 200-250 mill innen 2014

Beslutningene tas neste vår

Utredningene skal starte før sommeren.

STORE ENDRINGER

Flysikringsdivisjonens Strategisk plan for 2011-2015 (STP) — drøftet med organisasjo-

nene og vedtatt 7. februar — varsler dramatiske endringer i årene som kommer.

Den store drivkraften bak endringene er forpliktelser og målsettinger som følge av EUs etablering av felleseuropeisk luftrom — Single European Sky (SES). Gjennom EØS-avtalen blir Norge gjenstand for samme krav som EU-medlemmer for øvrig.

Fra 1. januar neste år skal tjenesteyterne av flysikringstjeneste måles på fire områder: Sikkerhet, kosteffektivitet, miljø og kapasitet. Målene skal være bindende. I første omgang får Avinor ikke konkrete ytelsesmål på sikkerhet

De enkelte statene har ansvar for å innlemme eget luftrom i funksjonelle luftroms-

«For Avinor betyr dette økt innsats for å levere sikre og kosteffektive flysikringstjenester til eksisterende lufthavnkunder, interne og eksterne, men også en forberedelse til å møte og delta i konkurranse om eksisterende og nye kunder.»

«I den nord europeiske luftromsblokken (NEFAB) som Norge og Avinor er med å etablere, er det vår ambisjon at Avinor skal være en ledende aktør.»

«Tilsvarende er det en målsetting å etablere sentraliserte innflygingskontroller i det samme tidsperspektivet.»

«Strategiplanen...reflekterer i sterkere grad et tydelig kundefokus som tegner seg som følge av SES. I tråd med målbildet EU har lagt til grunn for SES, reflekterer vårt målbilde et tidsperspektiv utover planperioden på fem år.»



blokker på tvers av landegrensene. De funksjonelle luftromsblokkene skal være deklarerert innen 4. desember 2012.

Være eller ikke være. SES legger ned en tydelig ambisjon om at antall kontrollsentraler skal ned. Kapasiteten skal opp, mens kostnadene skal ned. Sistnevnte ganske betydelig.

Flysikringsdirektør Knut Skaar mener at å gjennomføre de radikale tiltakene lagt ned i strategisk plan er forskjellen på å være eller ikke være for Avinor som tjenesteleverandør i fremtiden.

– Man kan se målsettingen om å redusere antall kontrollsentraler fra to vinkler: SES handler om færre og færre enheter og samtidig skal investeringene i SESAR gjøres på en mest mulig rasjonell måte. Det betyr harmonisering og synergieffekter gjennom konsolideringer, sier Skaar.

– Når vi ser mot slutten av tiåret

er det viktige for Norge å sikre at underveistjenesten drives fra ett sted, for at vi i det hele tatt skal drive tjenesten fra Norge. Dette er vår sjans til å klare det, mener flysikringsdirektøren.

Den uttalte målsettingen er å være en ledende leverandør av flysikringstjenester i Nord-Europa. For å klare det mener flysikringsdivisjonen at blant annet følgende kreves:

✓ Å redusere antall kontrollsentraler fra tre til én innen 2017.

✓ Å sentralisere innflygingskontrollene i samme periode.

✓ Å gjennomføre endrede driftskonsepter for lufttrafikkjenesteheter, deriblant utvikle fjernkontrollerte tårnkonsepter.

Den desidert største kostnadsdriveren for flysikringsdivisjonen er lønns- og personalrelatert. Hva den kommende omveltningen vil medføre i reduserte kostnader eller bemanningsbehov, sier strategisk plan ingen ting om, annet enn at det skal føre til "ytterligere effektivisering".

TRE SKAL BLI TIL ÉN:

Fra 2017 er målet å drive underveistjeneste fra én kontrollsentral i Norge, mot dagens tre i Bodø, Røyken og Stavanger.

FOTO: TERJE DAHLENG EIDE OG ØYVIND VATTØY

EUs visjon

Gjennom etablering av funksjonelle luftromsblokker og teknologiutvikling gjennom SESAR (Single European Sky ATM Research) skal Single European Sky det neste tiåret sørge for:

- ✓ Flysikkerhet skal bedres med faktor på 10.
- ✓ Kapasiteten skal økes med 300 prosent.
- ✓ Flytrafikkens negative påvirkning på miljøet skal ned med 10 prosent.
- ✓ Kostnaden per flyging skal minimum halveres.

– Dette er et strategisk veikart som skal stemme overens med resten av omgivelsene og terrenget. Hvilken effekt det vil ha på bunnen skal utredningene vise, sier flysikringsdirektør Knut Skaar.

Må være troverdig. Mandatet for utredningene som nå skal foretas skal være klart før sommeren. Neste vår blir beslutningene ventelig fattet. Rundt om på landets enheter frykter flere et nytt Take Off-05. Skaar understreker at ingen beslutninger er tatt og at utredningene som skal foretas er reelle.

– Beslutningsgrunnlaget må være troverdig for å få oppslutning. Dette skal gjøre på en god måte. Vi tar den tiden vi trenger og må ta oss, sier han.

– Skal kontrollsentralen ligge på Østlandet?

– Jeg vil ikke foregripe noe. I min posisjon har jeg ikke brydd meg om det. Nå skal vurderingene tas, så ser vi hva konklusjonene blir.

«Flysikringsleverandørene må dele risikoen for økonomisk tap eller gevinster ved trafikksvinginger med flyselskapene. Riskoen knyttet til virksomhetens interne kostnader bæres helt og holdent av tjenesteleverandøren.»

«Nye rammebetingelser med økt fokus på markedsposisjonering, samarbeid på tvers av landegrenser i NEFAB og mulig konkurranseutsetting av deler av virksomheten krever målrettet arbeid med organisasjonsutvikling.»

«Ledelse og kompetanseutvikling er blant de viktigste faktorene for å bygge konkurransekraft.»

«Fleksibilitet og endringsevne vil derfor være kritisk for å gjennomføre de omstillinger som er nødvendig de neste årene.»

Skaar om

Strategisk plan:

– Planen er egentlig for en femårsperiode, men tar inn i seg endringene for hele tiåret. Det er to grunner til det; endringene i rammebetingelser fra omgivelsene berører en periode på lenger enn fem år og lead time i denne bransjen — tiden det tar før beslutninger tas til man sette dem i drift — er pluss/minus sju år. Det er et tidsperspektiv vi må ta inn over oss.

Lokaliseringsdebattene som nå kommer:

– De vil nok komme mot slutten av utredningene og krever oppfølging. Først må vi bekrefter hvorfor, så hvordan, til slutt hvor. Det er viktig at utredningene også ser på hvor vi har praktisk kompetanse, hvor vi har spisskompetanse på ulike områder, hvor folk vil være, hvilke investeringer vi har gjort og hvilke som behøves osv.. Hvordan vi leverer tjenester i dag sier oss kanskje noe, men ikke nødvendigvis noe sikkert om hvordan vi leverer de samme tjenestene i fremtiden.

Påvirkningen på de ansatte:

– Vi ønsker å gjennomføre dette på en minst mulig smertefull måte. All smerte er umulig å unngå ved store endringer. Om det er en, 20 eller 50 vil den individuelle smerten være like stor, og det må vi ta på alvor. NATS flyttet over 1000 medarbeidere til Southampton, og 200 fra Manchester til Prestwick. Vi vil kanskje ikke være i nærheten av et slikt antall, men likevel. Det som skapte mest smerte i NATS var imidlertid hensynet til ektefelle/samboer/partner og deres karriere. Det tar vi med oss.

By	Forventninger
By 2015	Starting to change: consolidation of support services, consolidation of ACC rather than new builds
By 2020	Consolidation of ACCs to about <u>one per state</u> in 8 FABS
By 2030	20 ACC in 5 FABS

North European ANS
www.neaps

– *Hvor mange sentraliserte innflygingskontroller ser du for deg?*

– Jeg vil ikke tro noe om det. Om man skal sentralisere sier det seg selv at noe volum kreves om det skal bli noen gevinst. Jeg har ingen oppfatning om det skal være to, fem eller noe annet antall. Det jeg kan si er at der en omorganisering vil få konsekvenser, skal vi se på hvordan konsekvensene kan bli minimalisert. Det har blant annet med fordeling av oppgaver.

– Kontrollsentraler og innflygingskontroller skal ses på i sammenheng. På den måten tror vi at vi kommer best ut, for å se på hvordan utnytte lokal kompetanse på best mulig måte og få gjort endringene uten for mye belastning, sier flysikringsdirektøren.

200-250 millioner. At endringene er nødvendige er Skaar svært klar på. Samtidig påpeker han at behovet for effektivisering er betydelig. I resultat-

Anbefaler aksjeselskap

I forbindelse med Avinors organisasjonsutviklingsprosess har man sett på fremtidig organisasjonsmodell for flysikringsdivisjonen. Rapporten om «Tilknytningsform for Avinors flysikringsvirksomhet» ble ferdigstilt på

vårparten og anbefaler at flysikringsdivisjonen omorganiseres til et aksjeselskap. Endelig forslag skal legges frem for styret før sommeren. Foreløpig er prosjektgruppens rapport å anse som internt saksdokument i forbindelse

«Flysikringsdivisjonen skal ta godt vare på sine ansatte gjennom god livsfasepolitikk og kompetanse og resultater skal verdsettes høyt.»

«Vi skal videreutvikle gode og effektive samhandlingsformer mellom ledelse og tillitsvalgte og legge vekt på gode rekrutteringsprosesser av virksomhetskritisk personell.»

«Men der er kun en samlet organisasjon hvor eier, ledelse og medarbeidere trekker i samme retning som kan sikre suksess.»



IKKE NOK Å FOLDE HENDENE: *Det er makt i de foldede hender, men for å overleve i fremtidens luftfartseuropa må det svært drastiske tiltak til, mener flysikringsdirektør Knut Skaar. Bak Skaar står skriften på veggen — Single European Skys mål for antall kontrollsentraler og funksjonelle luftromsblokker. I 2050 er visjonen kun ti kontrollsentraler i fem luftromsblokker.*

FOTO: TERJE DAHLENG EIDE

forbedringsprogrammet (RFP) er flysikringsdivisjonen forpliktet til bedring av årlig resultat på 72 millioner kroner årlig innen utgangen av 2012, sammenliknet med 2009-budsjett.

Behovet er atskillig større.

– I tillegg til RFP, og hensyntatt forventet trafikkvekst, ser det ut som om vi snakker om 200-250 millioner kroner på kostbasen til 2014. Det får vi ikke til uten at flere opp-

gaver utføres av færre mennesker. Det gjelder alle yrkesgrupper, påpeker Skaar.

– Vi har enorme utfordringer frem mot 2014, når referanseperiode én utløper. Vi er nødt til å ha en betydelig forbedring i lønnsomhet og konkurransekraft, understreker flysikringsdirektøren.



Tekst: TERJE DAHLENG EIDE

med videre beslutningsprosess, selv om anbefalingen er kjent, opplyser prosjektleder Bjarte Økland.

– Det utfordringsbildet vi ser i lys av SES med blant annet innføring av ytelsesstyring, deltakelse i luftromsblokk og dermed utstrakt gren-

seoverskridende samarbeid, krever at det utvikles en funksjonell og effektiv styringsmodell for flysikringsdivisjonen slik at Avinor kan posisjonere seg som en ledende tjenesteleverandør og bygge nødvendig konkurransekraft, heter det i flysikringsdivisjonens strategiplan.



ENIGE: Avinors forhandlingsleder Merethe Lindland og NFF-formann Robert Gjønnes.

FOTO: TOM-SNORRE SKARET

Lønnsoppgjør landet før påske

11. april var lønnsoppgjøret for NFFs medlemmer i havn. Oppgjøret ble på linje med samfunnet for øvrig og som NFF ønsket i henhold til foreningens Strategiske plan. De forskjellige enhetene er nå organisert i to delgrupper. Gruppe 1A og 1B og gruppe 2A og 2B. I tillegg til regulære lønnstillegg ble det gjort endringer for sjefflygelederne, samt at avtalen for å øke rekrutteringen til noen utsatte enheter ble forlenget.

Samtlige organisasjoner i Avinor ble uken før palmehelgen enige med arbeidsgiver i årets lønnsforhandlinger.

– Jeg er glad for at årets oppgjør er i havn og jeg opplever at vi har kommet et godt stykke i retning av en felles virkelighetsforståelse. Det er spesielt gledelig at dette kom på plass så fort og uten eksternt fokus, uttalte konsernsjef Dag Falk-Petersen, som tiltrådte som ny konsernsjef etter Sverre Quale i månedsskiftet februar/mars.

Han kunne glede seg over å overta et konsern som fikk resultat etter skatt for 2010 på 1008,1 millioner kroner, sammenliknet med 604,9 millioner kroner året før. Konsernets driftsresultatet utgjorde 1744,8 millioner kroner, meldte Avinor i sin åreberetning.

– Fjernstyrt i Sverige fra 2012

Konseptet omtales som selve «kronjuvelen» i SESAR-programmet.

FØRST I SVERIGE

Fjernstyrte tårn (Remotely Operated Towers, ROT) og tårnsentraler (Remote Tower Centers, RTC) kommer i økende grad på agendaen i forbindelse med kravet om kostnadskutt i flysikringstjenesten.

I Sverige har Luftfartsverket (LFV) og SAAB signert kontrakt om utrustning av Sundsvall RTC. Fra denne sentralen skal Sundsvall og Örnsköldsvik tårn drives. I følge lfv.se hadde flyplassene henholdsvis 4200 og 1600 bevegelser (IFR) i 2009.

Planen er å installere utstyret i løpet av 2011 og oppnå godkjenning i løpet av 2012. Svenskene vil da, etter hva vi kjenner til, være de første i verden som tar i bruk dette konseptet. Det hevdes fra øst at dette — slå sammen små og mellomstore tårn i sentraler — på sikt er et overlevelsesspørsmål for de aktuelle flyplassene, og at konseptet reduserer kostnadene, samtidig som effektiviteten og sikkerheten øker.

Norske tester fra 2012. Avinor gjennomførte i 2010 en omfattende forstudie som tar for seg fremtiden for tårntjenesten i Avinor. I følge flysikringsdirektør Knut Skaar er denne businesscasen veldig bra. I flysikringsdivisjonens strategiske plan er det et uttalt mål å «utvikle fjernkontrollerte tårnkonsepter».

– ...For flysikringsdivisjonen er derfor utvikling og implementering av konsepter

som Remote Tower Centre av betydning for å sikre egen konkurransekraft og bidra til en forbedret økonomi for lufthavnkundene i fremtiden, heter det i planen.

Først ut i Avinor er Værøy og Røst. Tester, der Værøy utstyres med nødvendig teknologi og overvåkes fra Røst, planlegges utført i 2012. Konseptet med å overvåke flere tårn vil prøves ut fra høsten 2014.

– Det er all grunn til å tro at det lar seg realisere, har FNT-sjef Per Ingar Skaar uttalt.

Tett kontakt. Divisjon regionale og lokale lufthavner — i samarbeid med flynavigasjonstjenesten — kjører dette prosjektet fra Avinors side. Avinor, har ifølge intranettet Innsiden, tett kontakt med forsøksprosjektet i Sverige, gjennom konsortiet NORACON, der Avinor er en av deltakerne.

– Vi har et godt og konstruktivt samarbeid med alle involverte partnere. Avinor er nå i sluttfasen av en prosess der vi sammen med LFV har sett på muligheten for å engasjere oss enda sterkere enn tidligere. Dette vil gi oss enda bedre muligheter til å påvirke valg, men ikke minst; å bygge viktig kompetanse for å kunne nyttiggjøre oss resultatene så tidlig som mulig, uttaler FNT-sjefen.

EUs forsknings- og utviklingsprogram SESAR (Single European Sky ATM Research) sin overordnede målsetting er å utvikle felleseuropeiske operative konsepter og tekniske standarder for verdensdelens lufttrafikkjenester som skal øke kapasiteten i luftrommet og senke kostnadene.

Svenske Michael Standar, sjef ATM i SESAR JU (joint undertaking), uttalte på Avinorkonferansen i november i fjor at «ROT is the crown jewel of SESAR».

Pris fra SESAR. Tidligere i år underskrev LFV og Airservices Australia på en samarbeidsavtale for å utvikle fjernstyrte tårn i Australia, sammen med SAAB. Under flybransjemesen ATC Global i Amsterdam tidlig i mars var LFV — sammen med de to nevnte — en av fem nominerte til prestisjetunge Jane's ATC Award innen kategorien Service Provision. NATS/Airbox Aerospace Ltd. vant prisen.

I fjor mottok LFV og SAAB industriprisen fra Jane's på ATC Global for arbeidet med utviklingen av Remotely Operated Tower-konseptet.

Prosjektet drives sammen med SAAB og deltakerne i NORACON, deriblant Avinor og tjenesteyterne i Estland, Finland, Danmark Island og Østerrike. Swedavia, det statseide svenske selskapet som eier og driver elleve flyplasser i Sverige, er også med.

– Dette er det mest modne prosjektet i Europa og som står nærmest å bli realisert innen rammen av SESAR. Prosjektet er på tid, leverer målbare resultater og har blitt dokumentert på et vis som muliggjør aktiv deltakelse av ulike flysikkerhetsmiljøer, uttaler Patrick Ky, direktør for SESAR JU.

I forbindelse med ATC Global fikk NORACON som ett av tre prosjekter som den nyopprettede SESAR Award for sitt Remote and virtual tower. Göran Lindqvist mottok «Most advanced for deployment»-prisen — for prosjektet nærmest implementering.

 Tekst: TERJE DAHLENG EIDE og CHRISTIAN BERGE



KONKURRANSEUTSATT:

Avinor vurderte å delta i konkurransen om flygekontrolltjeneste ved blant annet Arlanda i Stockholm, men valgte å avstå fra å forsøke å bli prekvalifisert i konkurransen.

FOTO: TERJE DAHLENG EIDE

SVENSK SPANSKESJANSE:

Svenske Luftfartsverket (LFV) konkurrerer om å drive flygekontrolltjeneste i spanske tårn. I midten av april offentliggjorde AENA, som har ansvaret for spanske flyplasser, navnet på de åtte konsortier som har blitt prekvalifisert i anbudskampen om flygekontrolltjeneste ved 13 spanske flyplasser. Blant dem som anses å ha tekniske og økonomiske kvalifikasjoner tilstrekkelig for å levere inn anbud er LFV — i samarbeid med sin spanske partner NAVSA (en del av FCC-konsernet, som blant annet er stor på byggevirksomhet) — melder LFV i en pressemelding. Britiske NATS, tyske DFS, irske IAA og AustroControl er blant de øvrige konkurrenter. Anbudene skal leveres innen slutten av juni, mens første overtakelse av tjeneste er i begynnelsen av 2012.

DROPPET SVERIGESATSING:

Avinor vurderte i slutten av april å melde seg som kandidat for å bli prekvalifisert i forbindelse med anbudsrunder Swedavia har utlyst. Konkurransetsettingen omhandler tårntjenesten på ni svenske lufthavner, deriblant stockholmflyplassene Arlanda og Bromma og Landvetter i Göteborg. Til slutt valgte Avinor å avstå fra å søke. — Etter en grundig vurdering, i samråd med eier og styret, har vi kommet til at tiden ennå ikke er moden for å melde oss på i konkurransen om flygekontrolltjeneste på tårn ved svenske lufthavner, uttaler konsernsjef Dag Falk-Petersen. Han peker på at Avinor ikke har kommet langt nok i egen endringsprosess og tilpasning til de pågående endringene i europeisk luftfart til å være med denne gangen.

Blandende reaksjoner

Flysikringsdivisjonens strategiske plan skaper både frykt og bekymring ved landets flygekontrollenheter, mens andre er mer avslappet med tanke på fremtiden. Her er noen reaksjoner:

KONTROVERSIELLE, MEN NØDVENDIGE

– Strategisk plan (STP) har blitt langt mer konkret. Den vil være en strategisk plan som det er større muligheter for å styre etter. En del av elementene er av natur kontroversielle, men det er nødvendige. Dette er noe som viser vilje til å ta tak i den virkeligheten som vi er på vei inn i. For oss som enhetsledere så har planen skapt en forventning om en mer aktiv styring, men uten at man legger opp til overstyring/detaljstyring av enhetene.

– For å nå målene som er satt i STP må alle trekke i samme retning. Det medfører at det må settes av nok ressurser til å gjennomføre en gode prosesser. For oss som tillitsvalgte må vi stille oss villig til å delta i prosessene på en konstruktiv måte. Arbeidsgiver og arbeidstakere må erkjenne at vi har en felles interesse av at målene i STP blir realisert, selv om dette medfører at noen ikke blir med videre, at noen må få nye arbeidsoppgaver eller nytt arbeidssted.

Gunnar Olsen Skårn, tillitsvalgt for sjefsgruppen i NFF og sjeflygeleder Bardufoss TWR/APP.

IKKE SÅ STRESSET

– Stavanger synes å ha levd med nedleggingsspøkelset hengende over seg med jevne mellomrom nærmest alltid. Jeg har ikke vært her så lenge, men folk her virker ikke så stresset og tar det heller litt som det kommer. Foreløpig er jo heller ikke noe konkret kommet på bordet. Vi venter i grunnen fortsatt mest på at KS Sør-prosjektet skal materialisere seg i noe mer enn en ny dør. Det eneste øvrige som virker å ha skjedd er at budsjettet er blitt avvist, i flere omganger.

Bendik Heggelund, avtroppende lokaltillitsvalgt Stavanger kontrollsentral (og nyvalgt 1. varamedlem til NFFs styre)



Gunnar Olsen Skårn.



Ernst G. G. Hiis.

BEKYMRET

– Selv er jeg bekymret for fremtiden. Sentraliserte approacher og konkurranseutsatte tårn er en retning jeg ikke ønsker meg. Det er tross alt noe som heter meningsfylt arbeid. Jeg ser for meg at å jobbe i et lite tårn i Nord-Norge kommer til å bli svært lite meningsfylt om dette ser dagens lys. Man kommer til å ende opp med svært mange overkvalifiserte flygeledere. Alle disse endringene fører også til at jeg blir mindre motivert til å jobbe. Det på grunn av usikkerheten som henger over oss til enhver tid.

Cato Støle, assisterende sjeflygeleder og opplæringskoordinator Evenes TWR/APP.

BETENKT

– Vi som ønsker å være på Karmøy, er jo litt betenkt angående RTC (remote tower centre), men vi vet jo lite om tidsperspektivet i dette, og kriterier for hvilke værforhold det kan være ved et slikt tårn. De som ønsker seg vekk fra Karmøy ser jo allerede at det er flere søknader bort fra kontrollsentralene, slik at det blir færre ledige plasser for de nyutdannede. Det er også en generell bekymring for Take Off-05-tilstander med trusler om oppsigelser og kollegaer imot hverandre.

May-Lene Strøm, tillitsvalgt Karmøy kontrolltårn

UT PÅ ANBUD?

– Fra Torp sitt synspunkt er det interessant det som står i punkt 4.5: «Gjennom innføringen av SES-regelverket forventes det at et mer åpent marked for tilbydere av flysikringstjenester til lufthavnene blir en realitet. I første omgang vil dette omfatte våre eksterne lufthavnkunder. Divisjonen må derfor etablere forretningsmessige kontraktsregimer for disse lufthavnkundene. I tillegg er det nødvendig å etablere tilsvarende forretningsmessige leveransekontrakter for interne lufthavnkunder for å sikre vår fremtidige konkurransevne og gi egne lufthavner likebehandling i forhold til de eksterne kundene.»

– For Torp betyr vel dette at vi nok kommer ut på anbud om ikke så lenge, som en av de, om ikke den, aller første. Det som skrives om likebehandling er også interessant, da Avinor faktisk må gå igjennom hva ting koster og prise tjenestene på de andre lufthavnene også, ikke bare til Torp hvor man har følelsen av at det har blitt en del grove estimat. Dessuten skal jo kostnadene til Farris APP deles mellom flyplassene, og det er jo et interessant regnestykke i seg selv.

Ernst G. G. Hiis, avtroppende tillitsvalgt Torp kontrolltårn



Brudd i samme

Sverige og Danmark ville ikke være med videre i arbeidet mot den nordeuropeiske funksjonelle luftromsblokken NEFAB.

SJU BLE FEM

De to skandinaviske naboene, som allerede har deklarerer sin Sverige-Danmark FAB (functional airspace block), forlot i februar prosjektet.

Det var i forbindelse med at gjennomførbarhetsstudien, der ulike scenarier for samarbeid mellom tjenesteyterne og statene i Norge, Sverige,



PÅ FLERE ARENAER: Under ATC Global 9. mars i 2010 signerte NATS som medlem av NEAP. Siden har det skjedd mye med det nordeuropeiske samarbeidet. Nå jobber de resterende fem landene med å revidere NEFAB-prosjektet uten svensk og dansk deltakelse, samtidig som alle NEAP-medlemmene skal jobbe sammen i såkalte Borealis.

FOTO: KATHRINE NEREM

NEFAB — n i Borealis

Danmark, Finland, Estland, Latvia og Island, skulle overleveres myndighetene for nærmere vurdering, at svenskene og danskene brått valgte å si takk for seg og la de fem resterende medlemmene fortsette på egen hånd.

Eller ikke helt; de ville riktignok fortsette som observatører i NEFAB-prosjektet for å se om prosjektet på et senere tidspunkt utviklet seg slik at det ville være formålstjenlig å være med. Det ble avslått.

Over Nordsjøen. Bruddet forårsaket naturlig nok både misstemning og betydelig merarbeid for de gjenværende NEFAB-landene — samtlige fem medlemmer av NEAP, i likhet med svenske Luftfartsverket og danske Naviair.

Deretter, under ATC Global i Amsterdam, proklamerte de et nytt samarbeid mot en funksjonell luftromsblokk: Denne gangen med de to øvrige NEAP-medlemmer, britiske NATS og irske IAA. Sverige-Danmark FAB og UK-Irland FAB er de to eneste luftromsblokkene som foreløpig er formelt deklart.

Da var jobben med å oppdatere NEFAB med fem i stedet for sju medlemsland — og med et stort hull i midten — for lengst i gang.

Men det skulle skje mer i mars. Konkurrenter i FAB-sammenheng og kolleger i NEAP-samarbeidet kan fort bli både venner og uvenner — og venner igjen.

Stor luftromsblokk. 25. mars offentligjorde

samtlige NEAP-medlemmer i felleskap — Avinor, Finavia (Finland), Naviair (Danmark), EANS (Estland), Isavia (Island), LGS (Latvia), LFV (Sverige), IAA (Irland) og NATS (Storbritannia) — et samarbeid man har kalt for Borealis, for å finne områder hvor partene kan utvikle et forpliktende samarbeid, med sikte på en framtidig allianse. På lengre sikt er målet en eneste stor luftromsblokk i Nord-Europa.

Ved påsketider løp søknadsfristen ut for fem stillinger som skal inngå i et lederteam i Borealis. Lederteamet skal rede grunnen for en framtidig allianse.

 Tekst: TERJE DAHLESENG EIDE



GODE RESULTATER: ATM-sjef Tor Øivind Skogseth sitter i NEFAB-prosjektets kjerne-gruppe og er tilfreds med resultatene fra simuleringer for «nye» NEFAB utført i Eurocontrol. FOTO: TERJE DAHLSENG EIDE

Bedre etter bruddet

Svensk og dansk exit fra NEFAB har gjort samarbeidsforholdene lettere for de gjenværende medlemmene.

Sverige og Danmark kunne akseptere den, sier ATM-sjefen.

Det gjorde de ikke. Tidlig i februar produserte LFV og Naviair et firesiders memo — signert av direktørene Thomas Allard og Morten Dambæk — om hvorfor de ikke lenger ønsket å være aktiv i utviklingen luftromsblokken NEFAB.

Her kommer de med flere kritiske bemerkninger til prosjektet og påpeker det de hevder å være feil som prosjektet ikke har tatt hensyn til. De mener at prosjektet ikke anerkjenner eksistensen av den dansk-svenske luftromsblokken og øvrige medlemmer blir omtalt som «motvillig til ideene om integrasjon og konsolidering» og at NEFAB kan «sette i fare og/eller redusere fordelene» med den dansk-svenske FAB.

De tilkjennegir at de ikke kan akseptere minimumsscenarioet definert av prosjektet på grunn av «utilstrekkelig ambisjonsnivå og potensielt resultat med tanke på økonomi» og at NEFAB er «uten betydelig merverdi sammenliknet med eksisterende dansk-svenske FAB».

Ville ha full integrering. De mener det virker «vanskelig for våre partnere å erkjenne behovet for virkelig forandring, inkludert kostnadsbesparelser, integrasjon og konsolidering» og at de ønsker å fortsette jobben med egen FAB, men fortsatt være observatører i NEFAB. For:

«Med noen års modning kan NEFAB ha nådd et nivå hvor det kan være interessant å undersøke muligheten for å slå seg sammen igjen.» Til slutt fikk de ikke være med som observatører og er dermed helt ute av prosjektet.

– Noe nedlatende i tonen?

– Det ønsker jeg ikke å kommentere. Jeg konstaterer at samarbeidsforholdene før de trakk seg ut var utfordrende, men at det fungerer veldig bra nå, svarer Skogseth.

De danske og svenske representanter ivret

NEAP

North European Air Navigation Providers.

Deltakere: Avinor, Finavia (Finland), Naviair (Danmark), EANS (Estland), Isavia (Island), LGS (Latvia), LFV (Sverige), IAA (Irland) og NATS (Storbritannia).

NEFAB

North European Functional Airspace Block.

Deltakende land og tjenesteytere i: Norge, Finland, Estland, Latvia og Island. Sverige og Danmark forlot NEFAB i februar.

SVERIGE/DANMARK FAB og UK/IRLAND FAB

Avtale inngått mellom Sverige/Danmark og Storbritannia/Irland om samarbeid om funksjonelt luftrom.

UK/Irland FAB og Sverige/Danmark FAB er så langt de to eneste deklarererte funksjonelle luftromsblokkene i Europa.

BOREALIS

Besluttet etablert 25. mars i år. Man skal finne områder hvor partene kan utvikle et forpliktende samarbeid, med sikte på en framtidig allianse. Målet er å etablere én stor luftromsblokk i Nord-Europa.

Deltakende land: Alle i NEAP.

NORACON

North European and Austrocontrol Consortium. Ledes av LFV, Avinor med fra 2009. Deltar i SESAR (Single European Sky ATM Research).

Deltakere: Alle i NEAP, minus LGS og NATS. I tillegg deltar østerrikske Austro Control og den svenske flyplassiereier Swedavia.

MER HARMONISK

Det innrømmer ATM-sjef Tor Øivind Skogseth — tidligere i prosjektets styringsgruppe, nå om-døpt til kjernegruppen (core team, flysikringsdirektørene utgjør styringsgruppen). Arbeidspresset har riktignok blitt vesentlig økt når prosjektet nå må revideres for å gjenspeile at to av sju ikke lenger er med.

– Det er mer harmonisk nå, med en bra tone medlemmene mellom og vi er enige om fremdriften, sier ATM-sjefen.

Slik var det ikke for noen måneder siden. Gjennomførbarhetsstudien, inkludert sosio-økonomisk studie og kostnytteanalyse for NEFAB, skulle egentlig overleveres til flysikringsdirektørene tidlig i desember.

Deretter skulle luftfartsmyndighetene få den til videre behandling. Den inneholdt to scenarier; et minimumsscenario og et såkalt performansscenario.

Kort fortalt er minimumsscenarioet basert på det minste som man må gjøre for å kunne blir godkjent som FAB i henhold til Single European Skys ni hovedkrav. Performansscenarioet er å trekke samarbeid så langt som man ser er mulig for å oppnå gevinster. Det inkluderer sammen-slåing av enkeltfunksjoner.

Forsøkte å tilpasse. Først i månedsskiftet januar/februar ble den omsider overlevert.

– Det var utfordringer i samarbeidet i desember og januar, for å si det sånn. Forsinkelsen hadde sin årsak i at de øvrige medlemmer forsøkte å tilpasse gjennomførbarhetsstudien slik at



IKKE LIKE MORO SOM DA: I juni i fjor arrangerte Avinor, i samarbeid med Naviar og LFFV, den årlige konferansen for de europeiske leverandørene av flysikkerhetstjeneste i organisasjonen CANSO. Fra venstre Knut Skaar, Morten Dambæk (Naviar) og Thomas Allard (LFFV). Da var alle fortsatt en del av NEFAB.

FOTO: JAN ELIASSEN, NAVIAIR

for enda mer ytterliggående løsninger ut-over performansescenarioet — med full integrering fra starten.

– Løsningen kommer nok til å ligge et sted mellom minimum- og performansescenarioet. Sistnevnte har blitt dratt lenger enn opprinnelig, men ikke så langt de to som brøt ut ønsket, sier ATM-sjefen.

Må ha avtale. Men med et «hull» midt luftromsblokken — der svensk og dansk luftrom befinner seg — er det nødvendig å etablere en samarbeidsavtale med den dansk-svenske FAB-en.

– Det er både vi og dem avhengig av, så det tror jeg skal gå bra. Luftrommet må i

praksis betraktes som en FAB. Jeg vil bli veldig overrasket om vi ikke får til det, sier ATM-sjefen.

– Er du overrasket over at de trakk seg ut av samarbeidet?

– Jeg er overrasket over tidspunktet. Det var tross alt ikke kommet lenger enn til gjennomførbarhetsstudien. Det var ikke konkludert med noe. Den bare viser mulighetene, svarer han.

Nå revideres mengder av dokumenter, kostnøytteanalysen korrigeres og det er gjennomført simuleringer i Eurocontrol for «nye» NEFAB. Skogseth gleder seg over positivt resultat.

– Merverdien for flyselskapene, i form av

kortere ruteføringer, ser veldig lovende ut, mener Skogseth.

ATM-sjefen innrømmer at prosessen mot en felles nordeuropeisk luftromsblokk har vært krevende i vinter.

– Men vi er avhengig av samarbeid med både Sverige og Danmark på flere områder, og det har fungert på samme måte som før, blant annet rundt Oslo ASAP, presiserer Skogseth.

Tekst: TERJE DAHLESENG EIDE

ISLAND MED FOR FULLT: Danmark varslet i høst om at de ikke ønsket å ta luftrommet over Grønland — luftrom som Island utfører tjeneste i — med i NEFAB. Etter det har det vært usikkert hvorvidt islendingene skulle bli med i den funksjonelle luftromsblokken. Nå har de imidlertid bestemt seg for å inkludere sitt luftrom i NEFAB, på lik linje med de fire øvrige gjenværende landene.

FLYTTET FRA SVERIGE: NEFABs prosjektleder, Avinors Anders Sætre, har siden 2009 hatt tilhold på NEAPs hovedkontor i Sverige, først i tårnfooten på Arlanda, deretter i atskillig mer påkostede lokaler i Stockholm sentrum. Nå har Sætre og NEFAB flyttet fra Sverige — og til Avinors lokaler i Bjørvika. NEFAB har, på lik linje med NUAC (som administrerer den dansk-svenske FAB), en mer løse rolle fra NEAP. NEAPs programsjef, Matts-Anders Nyberg fra finske Finavia, holder fortsatt hus i lokalene i Waterfront downtown Stockholm.

NORSK I REVIEW TEAM:

Torbjørn Henriksen leder det såkalte review team, som gjennomgår og oppdaterer NEFAB-prosjektet. Knut-Bjarne Klausen er også med i denne gruppen.

Tvunget til forbehold

To av sju land forlot brått det nordeuropeiske luftromssamarbeidet. Det kompliserer luftfartsmyndighetenes arbeid.

MISTET MIDTEN

Luftfartstilsynet gjennomgår nå NEFABs gjennomførbarhetsstudie for å sikre at de ulike alternativene for fremtidig samarbeid om en nordeuropeisk luftromsblokk er i samsvar med Single European Skys ni hovedkrav.

– Det er blitt et helt annet prosjekt, sier Espen Slyngstad, avdelingsdirektør for flyplass og flysikring i Luftfartstilsynet.

– Nå forsøker vi å isolere det som omhandler Sverige og Danmark i gjennomførbarhetsstudien for å kunne se på det som omfatter de resterende fem landene, sier han.

Jobber på spreng. Mens «nye» NEFAB — som nå inkluderer tjenesteyterne i Norge, Finland, Estland, Latvia og Island — jobber på spreng for å oppdatere et prosjekt uten svensk og dansk involvering, går tiden fort frem mot 4. juni, når Luftfartstilsynet skal overlevere sin anbefaling til Samferdselsdepartementet.

Svensk og dansk exit fra

NEFAB vil medføre at luftfartsmyndighetene må legge inn forutsetninger og forbehold i innstillingen.

– Det blir ikke enkelt å få gjort dette. Noen oppdatering vil vi motta i løpet av våren, mens en del ikke blir tilgjengelig før etter vi har levert vår innstilling. Det betyr at vi må legge inn forutsetninger i vår anbefaling, sier Slyngstad.

Må ha avtale. En av forutsetningene vil være at det etableres en avtale mellom NEFAB og Sverige/Danmarks funksjonelle luftromsblokk.

– Det er ingen liten forutsetning. NEFAB har mistet landene i midten, men vi må likevel betrakte luftrommet som en enhet. Det krever en god avtale FAB-ene mellom, sier avdelingsdirektøren i Luftfartstilsynet.

– Hvordan ser du på muligheten for at det kan etableres en god avtale?

– Jeg tror og håper at det vil være i begge interesse at luftrommet betraktes som en enhet, svarer Espen Slyngstad.

– Det er utfordrende å samarbeide på tvers av landegrensene og det er ikke heldig for regionen at sånne ting skjer. Som vi ser det nå, var det opprinnelige NEFAB-prosjektet langt å foretrekke, men det lot seg ikke gjøre, dessverre, konstaterer han.

Riktig at de forlot helt

Da Sverige og Danmark i fellesskap valgte å trekke seg ut som deltaker i NEFAB, ønsket de likevel å fortsette som observatør i prosjektet. Det fikk de ikke.

– At de er helt ute er en naturlig konsekvens. Noen prøver å gi inntrykk av at de er blitt kastet ut, men det er et annet bilde enn det jeg har. Døren ble ikke lukket, men når man ikke vil være med på et prosjekt, kan det forstyrre prosessen at man fortsatt skal sitte midt inne i den all den tid man ikke er medlem., mener Espen Slyngstad.

Norsk ansvar i 2011. Slyngstad har selvsagt registrert at Sverige og Danmark har innledet et samarbeid med Storbritannias og Irlands FAB — og at NEFAB og de to førstnevnte skal etablere seg sammen i såkalte Borealis, for å utrede mulige samarbeidsområder.

– Det skjer mange ting tjenesteyterne mellom, og jeg har ikke lyst til å ha noen meninger om det, annet enn at Borealis kan være et framtidrettet initiativ som kan være positivt og innrettet etter EUs ønsker. Det var uheldig at det kom til et brudd i NEFAB-samarbeidet med Sverige og Danmark, men vi får håpe Borealis kan bli et positivt lys i det hele, sier Slyngstad.

Det norske Luftfartstilsynet er i 2011 ansvarlig for å lede arbeidet for de ulike lands tilsynsmyndigheter — eller NSA, National Supervisory Authority, som de heter. I månedsskiftet januar/februar fikk de overlevert gjennomførbarhetsstudien fra prosjektet.

Har dårlig tid. 8.-10. februar møttes NEFAB-landenes NSA-representanter i Bodø — inkludert de svenske og danske luftfartsmyndighetene. I midten av mars var det nytt møte — uten de to nevnte. Uken før påske var det igjen møte på myndighetssiden, ironisk nok i Stockholm. Møtestedet var dog planlagt før bruddet.



UHELDIG UTTRUKNING: At Sverige og Danmark har forlatt den nordeuropeiske luftromsblokken NEFAB, har skapt merarbeid også for Luftfartstilsynet (LT). – Det er ikke heldig for regionen at sånne ting skjer, sier Espen Slyngstad, avdelingsdirektør for flyplass og flysikring i LT.

FOTO: TERJE DAHLENG EIDE

Opprinnelig skulle LTs innstilling vært klar i mai, men ettersom tjenesteyterne var en god måned forsinket med gjennomførbarhetsstudien sin, ble innstillingen utsatt til juni. Ytterligere forsinkelser blir det ikke.

– I mars definerte vi arbeidet videre i lys av de to andres beslutning å forlate. Vi har dårlig tid. Dette er blitt et helt nytt prosjekt og en utfordrende prosess som må gå sin gang uten forsinkelse. EU-kommisjonen skal også ha sitt til avtalt tid. Det skal vi greie, sier Slyngstad og legger til:

– Mellom NSA-ene er samarbeidsklimaet godt. Om det kan ha vært turbulent og anspent mellom tjenesteyterne, er det viktig at vi ikke gjenskaper det på vår arena. Vi har dessuten en annen rolle. Vi er også avhengige at et godt samarbeid med Sverige på mange områder, sier han.

Tekst: TERJE DAHLENG EIDE

Ytelsesmål snart klare

Fra 1. januar 2012 skal tjenesteytere som Avinor måles på sine prestasjoner innen fire områder; sikkerhet, kosteffektivitet, miljø og kapasitet. Målene skal være bindende. I første omgang får Avinor ikke konkrete ytelsesmål på sikkerhet, men det legges ifølge Luftfartstilsynet (LT) opp til å ha en tydeligere profil på sikkerhet enn det EU legger til grunn.

De øvrige mål skal legges fast i Nasjonal ytelsesplan, som Luftfartstilsynet er ansvarlig for å forvalte. LT skal også føre tilsyn med Avinor for å sikre at de nasjonale ytelsesmålene oppfylles. Arbeidet med den første nasjonale ytelsesplanen er i sluttfasen og skal sette mål for Avinor i referanseperiode 1, 2012-2014.

– Ytelsesstyringen er drivere for alle prosesser i Europa. Det er fortsatt en del tallmateriale som mangler, men vi er i rute, sier Espen Slyngstad.

For referanseperiode 1 vil det bli utarbeidet nasjonale mål med EUs vedtatte felleseuropeiske ytelsesmål som referanse. Norges ytelsesplan skal dog godkjennes av EU-kommisjonen. I andre referanseperiode fra 2015-2019 vil det etter planen bli fastsatt regionale mål innen de ulike luftromsblokkene.

– Kosteffektivitet blir den vanskelige og utfordrende biten. Det er nytt både for tjenesteytere, myndigheter og brukere. Når det gjelder safety skal det ikke kvantifiseres mål, men en del indikatorer vil bli monitorert, som for eksempel level bust, runway incursions og så videre, opplyser Slyngstad.

I mai skal fagforeningene konsulteres i forbindelse med Nasjonal ytelsesplan. Etter sommeren begynner arbeidet med ytelsesplanen for referanseperiode 2, 2015-2019.



Faksimile Avis Nordland 15. mars 2011.

Minister fra nei! til tja

2. mars omtalte Avis Nordland (AN) flysikringsdivisjonens intensjon lagt ned i strategisk plan om å utrede en reduksjon fra tre til én kontrollsentral i Norge. Dagen etter konfronterte NRK Rogaland samferdselsminister Magnhild Meltveit Kleppa med disse planene.

– Det er ikke Avinor som avgjør tallet på kontrollsentraler. Det er det nasjonale myndigheter som gjør, svarte ministeren kontant.

– Mitt utgangspunkt er at vi skal ha Bodø, Røyken (Buskerud) og Sola. Skulle det komme forslag om en annen ordning, er det noe vi må vurdere meget nøye i Samferdselsdepartementet (SD), uttalte hun blant annet videre til NRK.

En uke senere modererte senterpartiminister seg noe, og viste til at hun ikke personlig var informert om flysikringsdivisjonens planer i strategisk plan.

– For meg er det viktig at Avinor driver flysikrings-tjenesten på en effektiv måte. En reduksjon i antall kontrollsentraler er likevel et tiltak med samfunnsmessige virkninger. Det har også ei beredskapsmessig side inn mot Forsvaret, sa hun ifølge AN.

Til bodøavisen opplyste ministeren videre at hun hadde bedt Avinor legge eventuelle forslag om nedlegging av kontrollsentraler frem for departementet slik at hun kan vurdere saken.

– Regelverket inneholder ikke konkrete krav om tallet på kontrollsentraler i hvert enkelt land. Det innebærer at vedtaket om antall kontrollsentraler, det er det Norge som gjør, konkluderte Magnhild Meltveit Kleppa.

– SD har vært informert om at Avinor har arbeidet med en strategisk plan for flysikringsområdet. Den strategiske planen er imidlertid et internt dokument i Avinor. Hvis Avinor som oppfølging av planen ønsker å foreta seg noe som antas å ha en samfunnsmessig eller prinsipiell betydning, skal de orientere SD om dette i forkant, slik at vi kan vurdere om vi vil involvere oss. Avinor har så langt ikke gjort dette, opplyser Ottar Ostnes, ekspedisjonssjef i Luft-, post- og teleavdelingen i Samferdselsdepartementet, til Flygelederen.



MODERERTE SEG: Konfrontert med innholdet flysikringsdivisjonens strategiske plan avviste samferdselsminister

Norges inte

Uansett hvilken løsning eller samarbeidsnivå som velges for den nordeuropeiske luftromsblokken er forutsetningen at Norges suverenitet respekteres.

SUVERENT KRAV

Ottar Ostnes, ekspedisjonssjef i Luft-, post- og teleavdelingen i Samferdselsdepartementet, understreker at dette er en sentral betingelse for utviklingen mot en funksjonell luftromsblokk i Nord-Europa (NEFAB).

– For Norges del er det en forutsetning at det tas hensyn til vår suverenitet i forhold til enhver løsning som ønskes valgt, sier Ostnes.

– Betyr det at det er et krav om at kontrollfunksjoner, som underveistjeneste, skal utføres fra Norge?

– Vårt utgangspunkt er at lufttrafikkjeneste skal utføres innen rammene av avtalene som tjenestetutøverne kommer frem til, som følge av prosessen i forbindelse med gjennomførbarhetsstudien og annen dokumentasjon i løpet av første halvår 2011, sier ekspedisjonssjefen i Samferdselsdepartementet (SD).



FOTO: SVEIN ERIK DAHL, SAMFOTO

MÅ GI MERVERDI: Deltakelse i en nordeuropeisk luftromsblokk må gi merverdi for Norge og Avinor, mener Ottar Ostnes, ekspedisjonssjef i Samferdselsdepartementet.

– Utgangspunktet er at Norge og Avinor — gitt den omfattende trafikken og luftrom vi betjener — blir en likeverdig partner og får en viktig rolle i dette samarbeidet, sier han.

bedre måte; med økt kapasitet, rasjonelle ruteføringer med minimale forsinkelser, lavere kostnader og med mest mulig hensyn til miljøet — samtidig som sikkerheten er i høysetet, svarer ekspedisjonssjefen.

– Mer spesifikt er NEFAB det alternativet Norge og Avinor valgte med tanke på forpliktelsene som vil følge av SES II. Vi forventer at NEFAB skal bidra til å oppnå målene for SES II i den nordiske og baltiske region. Vi må herunder nå vurdere betydningen av at NEFAB for tiden omfatter fem, og ikke sju land. Utgangspunktet er at Norge og Avinor — gitt den omfattende trafikken og luftrom vi betjener — blir en likeverdig partner og får en viktig rolle i dette samarbeidet, og at luftromsblokken gir merverdi for Norge og Avinor, sier Ostnes.

Finland overtok. Samferdselsdepartementet følger prosessen mot etableringen av NEFAB tett, både nasjonalt og i samarbeid med de øvrige involverte lands departement. I 2010 ledet Norge arbeidet på departementsnivå. I 2011 har Finland overtatt det ansvaret.


I utgangspunktet skulle to alternativer utredes; et minimumsscenario og et såkalt performansescenario. Førstnevnte er kort oppsummert det minste man må gjøre i en FAB for å tilfredsstille kravene fra SES. Det sistnevnte er så langt man kan dra realisering av gevinster, inkludert sammenslåing av funksjoner over landegrensene.

Det norske Samferdselsdepartementet har bedt om å få flere alternativer på bordet.

– Vi forutsetter at alle alternativer tilfredsstiller minstekravene i henhold til SES. I første omgang må vi se på hvilke scenarioer det er og på det grunnlag ta stilling til hva som er mest aktuelt. Når luftfartstilsynene sender materialet videre til departementene vil hver stat vurdere det på nasjonalt nivå og så koordinere statene mellom, sier Ottar Ostnes.

– Forutsetningen er at alle nødvendige avklaringer er gjort innen høsten 2012, sier ekspedisjonssjefen.

4. desember 2012 er siste frist for formelt å deklare samarbeid om funksjonelle luftromsblokker.

 Tekst: TERJE DAHLENG EIDE

Magnhild Meltveit Kleppa først en reduksjon fra tre til én kontrollsentral. Senere modererte hun seg.

resser styrer

Må oppdateres. Han påpeker at det må utarbeides en oppdatert gjennomførbarhetsstudie som reflekterer at NEFAB nå består av fem, og ikke sju stater.

– Det er mange muligheter for effektivisering mellom tjenesteutøverne. Noe mer er det ikke grunnlag for å si om eventuelle konsekvenser på dette tidspunkt. Når tjenesteutøverne er ferdige med sin behandling, skal Luftfartstilsynet og departementet på det grunnlag ta stilling til rammer for videre arbeid, sier han.

– Men hensynet til å hevde vår suverenitet er viktig, sier ekspedisjonssjefen.

Luftfartstilsynet skal på grunnlag av dokumentasjonen fra tjenesteyterne kontrollere at de ulike alternativene for samarbeid er i samsvar med kravene som ligger i Single European Sky-prosjektet. Deretter sender

luftfartsmyndighetene i NEFAB-landene saken videre til landenes samferdselsdepartement innen 4. juni. Trolig kommer saken opp i Stortinget til høsten eller tidlig i 2012.

– Det ligger i kortene at spørsmålet om deltakelse i en FAB og betingelsene vedrørende det forelegges Stortinget. Når det skjer, avhenger av gjennomførbarhetsstudien og eventuelle supplerende vurderinger som skal foretas. Tentativt skjer det høsten 2011, opplyser Ottar Ostnes.

– Hvilke forventninger har Samferdselsdepartementet i forhold til Norges deltakelse i NEFAB?

– Generelt kan vi si at opprettelsen av luftromsblokker er et viktig virkemiddel for å oppnå målene i Single European Sky-initiativet. Formålet er at det skal bidra til at luftfartssystemet håndterer trafikken på en

– Må være uredde og offensiv

To år etter han ble valgt inn i Norsk Flygelederforenings styre, skal Robert Gjønnes (35) nå lede norske flygeledere inn i turbulente tider.

NY FORMANN

NEFAB, Single European Sky, reduksjon i antall kontrollsentraler, etablering av storapproacher, fjernstyrte tårnsentraler; det kommer ikke til å mangle på utfordringer og tunge problemstillinger for den nyvalgte formannen og hans medlemmer i tiden som kommer.

Det ser Robert Gjønnes ikke så mørkt på.

– Det blir mange og store endringer, men jeg synes vi har posisjonert oss godt det siste året. Med så mange høyst kompetente medlemmer i styret, Faglig utvalg (FU) og medlemsgruppen som helhet, er jeg sikker på at vi sammen kan gi et positivt bidrag til oss selv, Avinor og norsk luftfart, sier han.

Gjønnes hadde allerede før NFFs årsmøte praktisert formannsvervet i noen uker etter at Paul Johannessen trakk seg som formann i februar og 1. viseformann Olav Aadal noe senere ble sykmeldt.

Fauskeværingen, som siden 2001 har jobbet ved Gardermoen kontrolltårn, holdt dermed formannens innledningsforedrag for årsmøtet 2011 noen timer før han formelt ble valgt — enstemmig og i tråd med valgkomiteens innstilling — til å skjøtte vervet som foreningens formann for de to neste årene.

Lærerikt. Gjønnes ble valgt inn som 2. viseformann og leder av Faglig utvalg på årsmøtet i Sandefjord for to år siden. Før det hadde han to ganger vært innstilt av valgkomiteen til plass i styret, men uten å bli valgt. Nå har han tatt steget helt opp.



I NYE ROLLER: Robert Gjønnes er NFFs nye formann, mens Dag Falk-Petersen er ny konsernsjef i Avinor.

– Det har gått raskt, ja, medgir trebarnsfaren.

– Men det har vært utrolig lærerikt, morsomt og interessant. Nå ser jeg frem til å lære enda mer, sier han.

– Jeg får si som da jeg tok over etter Magne Jerpstad som leder av FU: Jeg må finne min måte å gjøre ting på. Men med godt samspill skal vi fortsette å være vinnerteamet, sier NFF-formannen.

Opptatt av prosess. På side 4 og 5 kan Robert Gjønnes' første Formannen har ordet leses. Som det klart fremgår der er prosess noe nordlendingen er opptatt av.

– Gode prosesser gir gode svar — og riktige valg. Strategisk må vi være uredde og offensive. Vi må være ambisiøse og tørre å ha som mål å posisjonere Avinor og oss i NFF som ledende i nordeuropeisk — ja, europeisk — luftfart. Men det krever god prosessstyring og —håndtering. Å gjennomføre en god prosess er umåtelig viktig, sier den nyvalgte formannen.

– Med en strategisk plan som blant annet har som målsetting en reduksjon i antall kontrollsentraler, etablering av storapproacher og fjernstyrte kontrolltårn, er det jo ikke nødvendigvis slik at Avinor og NFF har samme syn på alle saker...

– Nei, vi vil nok ikke være enige i alt og

kan nok godt tenke oss at andre beslutninger fattes i enkelte saker, men så lenge det er fundamentert i et godt faglig grunnlag, er det lettere å akseptere, sier Gjønnes.

– Og det skal vi passe på, understreker han.

Må få eierskap. – NFF forventer tydelige svar og tydelige prosesser som klart definerer hva som er de formålstjenlige valgene for fremtiden. Det er viktig at vi kan sette to strek under konklusjonen etter gode prosesser og være ens om disse svarene. Det er helt essensielt at «grasrota» i organisasjonen får eierskap til de beslutningene som fattes og som former fremtiden vår. Dette igjen vil være svært viktig på veien for å bygge merkenavnet Avinor, mener Gjønnes.

NFFs formann forlater nå operativt arbeid og skal jobbe fagforening på fulltid. Samtidig er han engasjert gjennom IFATCA i SESAR-prosjektet.

– Internasjonalisering blir viktig i tiden som kommer. Her er det nødvendig å være med på hva som skjer. Samtidig er jeg svært opptatt av at vi skal beholde samholdet i foreningen. Det blir umåtelig viktig, sier 35-åringen.

Tekst og foto: TERJE DAHLSENG EIDE



Ønsker Skrede i hjelpefunksjon

Robert Gjønnnes ønsker at tidligere formann Rolf Skrede fortsetter å bistå med foreningens daglige drift. Skrede ga seg i 2009 som NFF-formann etter 26 år og ble pensjonist. I de to årene som har gått har gjennom avtale med NFF — ved flere anledninger forlenget — hjulpet og støttet formann og foreningen for øvrig med gjøremål knyttet til daglig drift.

– Styret mener det er viktig å bruke all kompetansen mulig for å nå de mange målene for fremtiden. Rolf bidrar med å gjøre hverdagen enklere for oss gjennom sitt engasjement for å ivareta enkelte daglige gjøremål, sier Gjønnnes.

– Spesielt i startfasen vil det være en uvurderlig hjelp for meg som fersk formann, sier han.

NYTT ANSIKT UTAD: Nå blir det fagforeningsarbeid på heltid for Robert Gjønnnes. De to neste årene skal han som NFFs formann være foreningens ansikt utad.

Berge tar faglig ansvar

Mens Robert Gjønnnes rykket opp fra rollen som 2. viseformann til formannsvervet i NFF, ble også Christian Berge (32) stemt frem til opprykk — til Gjønnnes' tidligere verv. De sju siste årene har flygelederen ved Stavanger kontrollsentral vært 2. varamedlem til foreningens styre, samtidig som han har vært nestleder i Faglig utvalg.

Nå skal han bekle vervet som 2. viseformann og leder i Faglig utvalg.

– Jeg ser frem til å overta som 2. viseformann og lede FU. Robert har gjort en kjempejobb i FU, både som leder de siste to årene og de fire årene før det som vanlig medlem. Det blir en utfordring å opprettholde hans standard, men den skal vi ta sammen. Jeg vet godt hva FU står for, og jeg ser veldig frem å fortsette jobben sammen med den trivelige og alltid motiverte gjengen. I tillegg har vi fått med oss Thomas Haugland, som har gitt et

veldig bra inntrykk så langt, sier Berge.

Det siste halvannet året har han vært ansattevalgt styrermedlem i Avinors konsernstyre. I mai skal de ansatte velge sine representanter for den neste toårsperioden. Christian Berge stiller igjen som NFFs representant til valget.

– Det er en fin tillitserklæring, men i utgangspunktet representerer jeg ikke NFF. Man er valgt av, og representerer alle ansatte, presiserer NFFs ferske 2. viseformann.

Det nye NFF-styret



Formann
Robert Gjønnes
Gardermoen TWR
Opprykk, valgt for to år



1. viseformann
Olav Aadal
Værnes TWR/APP
Ikke på valg



2. viseformann/
Leder Faglig utvalg
Christian Berge
Stavanger ATCC
Opprykk, valgt for ett år



Sekretær
Frode Nilssen Bøe
Evenes TWR/APP
Ikke på valg



Kasserer
Tom-Snorre Skaret
Bodø ATCC
Gjenvalgt for to år



1. styremedlem
Birthe Heggren
Flesland TWR/APP
Ikke på valg



2. styremedlem
Sverre Ivar Elsbak
Oslo ATCC
Opprykk, valgt for to år



1. varamedlem
Bendik Heggelund
Stavanger ATCC
Ny, valgt for to år



2. varamedlem/
Nestleder Faglig Utvalg
Thomas Haugland
Bodø ATCC
Ny, valgt for to år

Øvrige sentrale tillitsvalgte



Redaktør
Terje Dahlseng Eide
Bodø ATCC
Gjenvalgt for ett år



Webmaster
Anders Forseth
Oslo ATCC
Gjenvalgt for to år

Valgkomiteen
Gjermund Sund
Værnes TWR/APP
Ikke på valg

Roger Seljeseth
Bodø ATCC
Ikke på valg

Ernst G. G. Hiis
Torp TWR
Ny, valgt for tre år

Revisor
Pål Lessner
Oslo ATCC
Ikke på valg, men
årsmøtet vedtok at
man skal benytte
ekstern revisor for
2011-regnskapet.

Enstemmig

26 av 27 lokalavdelinger møtte, med til sammen 561 stemmer, til årsmøtesamlingen 22.-25. mars, avholdt drøye fire kilometer fra Flesland lufthavn. Kun Luftfartstilsynets sju NFF-medlemmer var uten representasjon. Selve årsmøtet ble gjennomført onsdag 23. mars.

Sjelden har vel styrets beretning, regnskap og budsjett vært gjenstand for en grundigere gjennomgang og diskusjon. Nesten ti timer tok årsmøtet før det hele endte med enstemmige valg på samtlige styremedlemmer på valg, i tillegg til webmaster og redaktør.

Her er årsmøtet i kortversjon:

- ✓ Styrets beretning ble enstemmig godkjent, med enkelte kommentarer.
- ✓ Regnskapet for 2010 ble enstemmig godkjent.
- ✓ Strategisk plan for perioden 2011-2016 ble med én endring enstemmig godkjent.
- ✓ Budsjett for 2011 ble vedtatt mot sjefsgruppens 23 stemmer, etter at sjefsgruppen først fremmet forslag om reduksjon av budsjett-posten «Styremøter», som falt med 243 mot 213 stemmer, mens 105 stemte blankt.

I forbindelse med behandlingen av 2011-budsjettet ble det fremmet forslag om at regnskapet for regnskapsåret 2011 skal forelegges ekstern revisjon. Dette ble vedtatt med 413 mot 148 stemmer.

NFFs gruppe ved Oslo kontrollsentral hadde til årsmøtet fremmet to forslag; ett om fremforhandling av bonusavtale med flysikkerhetsdivisjonen i forbindelse med overgang til ytelsesbasert tjenesteyting, og ett om uavhengig gjennomgang av NFFs regnskaper og økonomiske disposisjoner fra 2006 til 2010.

Når det gjelder førstnevnte sak ønsket ikke saksfremlegger realitetsbehandling og dette frafalt, mens sistnevnte sak ble trukket før realitetsbehandling.

– Et krevende og konstruktivt årsmøte, på mange måter, men med en samlende og god avslutning, konkluderer NFFs nye formann Robert Gjønnes.

Årsmøtets dirigent var NFF-veteran Stein Johnsen, nå sjefflygeleder på Kvernberget.

Plassen i valgkomiteen var eneste posisjon der det fremkom benkeforslag. På grunn av manglende interesse fra aktuelle kandidater, hadde valgkomiteens leder Bård Arne Arnliot sagt ja til å stille til gjenvalg. Da Kirkenes-flygelederen i løpet av årsmøtesamlingen valgte å trekke sitt kandidatur, aksepterte Ketil Bakke (Røros) å være valgkomiteens kandidat da årsmøtets sak 13 — valg — kom opp.

Fra salen ble ytterligere to foreslått; Per Arnulf Amundsen fra Oslo kontrollsentral og Ernst Gregor Getz Hiis, lokaltillitsvalgt på Torp. Sistnevnte fikk årsmøtets tillit og skal bekle en av tre plasser i valgkomiteen de neste tre årene.

Inn i styret og Faglig utvalg

Som nyvalgt 2. varamedlem til NFFs styre, går Thomas Haugland (35) også inn som nestleder i Faglig utvalg. Han forventer seg to arbeidsomme år.

– Det er mye å sette seg inn i og mye å lese seg opp på, sier Haugland, flygeleder ved Bodø kontrollsentral.

Etter å ha gjennomgått grunnutdannelsen på det første norske kullet som gikk på UNDAF i 2001, ble han sertifisert ved Trondheim kontroll-

sentral, og jobbet der, til kontrollsentralen ble lagt ned og kontrollen med luftrommet flyttet til Bodø i 2004. Siden den gang har østfoldingen, med yrkesbakgrunn fra forsvaret, arbeidet en periode som AFIS-fullmektig ved Skien AFIS og en periode i forsvaret. Haugland har tidligere bidratt som NFFs representant i det innledende

arbeidet med å utforme AKAN-regimet i Avinor.

– Jeg ble overrasket over å bli forespurt av valgkomiteen, men jeg sa ja fordi jeg har anledning til å gjøre en innsats for NFF, sier han.

e styrevalg



GRUNDIG: Nesten ti timer varte årets årsmøte, avholdt noen kilometer fra Flesland lufthavn i Bergen. Til slutt ble alle styremedlemmer på valg enstemmig gitt tillit av årsmøtet.

«Mannen bak fly-kaoset» fra lokal til sentral tillitsvalgt



Faksimile fra Nordlys

Ikke mange har blitt en slik forside til del, men som fungerende lokal-tillitsvalgt for Oslo kontrollsentral den 27. september 2004, var det Bendik Heggelund (36) som sto fram og forsvarte seg og sine kolleger på Røyken.

Det var nesten med en viss stolthet at Tromsø-avisen Nordlys frontet hammerfestingen som den ansvarlige for at flytrafikken i Norge mer eller mindre sto stille et døgn. Nå skal Stavanger kontrollsentrals lokal-tillitsvalgte bidra i NFFs styre.

- Hehe, den forsiden glemmer jeg ikke, sier Heggelund, fersk 1. varamedlem til NFFs styre.
- Det var mye som skjedde til

dagene der. Som vara for Thomas Hammerseth skulle jeg «bare passe butikken noen uker», som han sa. Ingen ting skulle jo skje, sier han.

Men 27. september nettopp dette året annonserte daværende flysikringsdirektør Anne Grette at Oslo kontrollsentral skulle legges ned og kontrollen med luftrommet flyttes til Stavanger. Reaksjonene var betydelige. Mange meldte seg ute av stand til å jobbe og til slutt ble luftrommet helt stengt. Mye har skjedd siden da, også for Heggelund selv.

Han forlot fjellanlegget på Røyken i 2006, dro ned til Abu Dhabi for å jobbe, men returnerte til

Norge og Stavanger kontrollsentral i 2008. Heggelund tok raskt fatt på jobben som sentral tillitsvalgt og var blant annet involvert i årets tariffoppgjør.

– Spennende og interessant — og helt nytt for meg. Arbeidstidsbestemmelser, vaktlister og den slags er jeg imidlertid veldig opp-tatt av. Jeg ser frem til å lære mer om tariffspørsmål og få bidra med mitt, sier Stavanger-flygelederen og –supervisoren.

Det skal gjennomføres valg for å finne Heggelunds erstatter, som har vært NFF-gruppen ved Stavanger kontrollsentrals betrodde i snart to år.

INN I DAMU: Thomas Haugland skal representere NFF i fysiseringsdivisjonens arbeidsmiljøutvalg (DAMU) i tiden fremover. Haugland overtar plassen i DAMU etter tidligere formann Paul Johannessen. Varamedlem er Sverre Ivar Elsbak. I Avinors sentrale arbeidsmiljøutvalg (SAMU) er det motsatt. Her er Elsbak NFFs representant, mens Haugland er hans stedfortreder. Sverre Ivar Elsbak har sittet i både SAMU og DAMU tidligere. Etter sin periode som 1. første viseformann mellom 2006 og 2008, har flygelederen fra Oslo kontrollsentral sammenhengende representert NFF i det sentrale AMU.

MINNET MEDLEMMER: Fire tidligere flygeledere og NFF-medlemmer har gått bort siden siste årsmøte. Louis Lura, Arne Tørres, Leon Nesbø og Jan Torgersen ble alle minnet med ett minuts stillhet. Fred ble lyst over deres minne.



May-Lene med gutta

Nesten en femtedel av NFFs medlemmer er jenter. På årsmøtet var 26 lokalgrupper representert. Men bare Karmøy ble representert av en jente. May-Lene Strøm (bildet) var eneste kvinnelige tillitsvalgte.

– Sånn er det i denne bransjen. Jeg har for lengst blitt vant til det nå og tenker ikke over det lenger. Det er helt greit å være jente i NFF, altså, men jeg tenker på hvordan jeg legger frem ting. Jeg vil jo bare bli hørt som en av de tillitsvalgte, sier Strøm.

– Jeg vet ikke hvorfor det er så få jenter i tillitsvalgtparatet, men jeg skulle gjerne ønsket det var flere, sier hun.

Det er NFF-formann Robert Gjønnes helt enig i.

– Vi skulle veldig gjerne sett at flere jenter påtar seg verv i NFF. En bred balanse mellom kjønnene ville absolutt være en fordel for foreningen og et kvalitetstegn i seg selv, sier han.

Nå var May-Lene Strøm riktignok ikke helt ensom som kvinnelig deltaker på årsmøtet. Også 1. styremedlem Birthe Heggren (Flesland), Faglig utvalgs Kathrine Nerem (Torp) og NFFs AKAN-representant Grete Ovnerud (Stavanger ATCC) var til stede. Kjevik har dessuten egentlig en kvinnelig tillitsvalgt, Liv Ellen Ensby. Hun er imidlertid ute i barselspermisjon. Stand in var Aleksander Hegdal.



DISKUTERTE: Fra venstre Kristoffer Skaven (OS), Gudmund Gabrielsen (VA), Axel Knutsen (NA) og Vidar Antonsen (OL).

Utfordret de tillitsvalgte

Siste dag under årsmøtesamlingen i Bergen ble blant annet benyttet til gruppearbeid og diskusjon av ulike praktiske problemstillinger tillitsvalgte kan støte på i hverdagen.

Som i fjor hadde Sverre Ivar Elsbak, med hjelp fra flere lokaltillitsvalgte, forberedt ulike oppgaver — noen reelle og noen fiktive — som gruppene skulle debattere. Etterpå ble sakene oppsummert og gjennomgått i plenum. Som i fjor vakte casene engasjement blant årsmøtedeltakerne.

Årsmøtesamlingens første dag gikk for øvrig

med til gjennomgang av aktuelle saker, dag to var forbeholdt årsmøtet, mens torsdagen ble benyttet til casediskusjon, orientering om det pågående bokprosjektet og et innlegg fra Avinors nye konsernsjef Dag Falk-Petersen.

Forfatter Ottar Julsrud er i ferd med å avslutte manus til boken om NFFs historie og fortalte om prosessen. Han leste også opp utdrag fra boken, som nå er i grafisk produksjon. Ventelig vil boken trykkes i løpet av forsommeren.

PASSASJERDOBLING INNEN 2040: Det sier prognosene i sektorplanen for Avinor i Nasjonal Transportplan. Befolkningen i Norge ventes å øke til 6,1 millioner i 2040. Dette medfører betydelige investeringsutfordringer for Avinor i årene som kommer. Det forutsettes også at veksten håndteres uten at klimagassutslipp økes, melder Avinor.no. Prognosene for flytrafikken legger til grunn en årlig vekst på 2,3 prosent, noe som tilsvarer 78 millioner flypassasjerer i 2040. I fjor reiste drøyt 40 millioner til og fra Avinors lufthavner. Det er rundt de største byene, spesielt i Sør-Norge, at befolkningsveksten ventes å øke mest. Det er i forbindelse med Nasjonal Transportplan for 2014–2023 at blant andre Avinor har gjennomført utredninger om perioden mot 2040.

• **SKRYT FRA ISLAND:** Avinor har utført risikoanalyser for den islandske tjenesteyteren Isavia. I september i fjor henvendte den statseide flyplass- og flysikringsoperatøren seg til Avinor med forespørsel om bistand til risikoanalyser av hindersituasjonen ved islandske lufthavner, melder Avinors intranett. FKL Flysikkerhet gjennomførte analysene for Reykjavik og Akureiri flyplasser til stor tilfredshet for den islandske oppdragsgiveren. I mars ble rapportene overlevert og presentert for Isavia, Islands luftfartstilsyn og representanter for Islands samferdselsdepartement.

Fant nødløsning

Ny teknologisk plattform for nordatlantisk trafikk neppe klar før opp mot jul 2012.

LITT HER, LITT DER

Flysikringsdivisjonen ønsker omsider å erstatte den tilårskomne teknologiske plattformen som Bodø Oceanic drives på. Allerede i 2004 ble standarden på utstyret — MS DOS-basert og tatt i bruk i så tidlig som 1992 — holdt frem som kritisk fra flynavigasjonstjenesten. I fjor ble det avsatt midler til et nytt forprosjekt. Men det vil bli både vinter og vår igjen, og vel så det, før nytt utstyr kan settes i drift.

– Prosjektet skal opp i investeringskomiteen i denne måneden. Hvis det blir godkjent der, er prosjektet etablert. Vi regner cirka 18 måneder etter det, sier Jens Petter Duestad, sjef for enroute og øst og med i styringsgruppen for prosjektet som startet sitt arbeid på nyåret.

Livsforlengende behandling. Inntil videre gjelder livsforlengende behandling for det gamle BOSS-utstyret (Bodø oceanic surveillance system) som benyttes til å kontrollere lufttrafikken i det 1,3 millioner kvadratkilometer store området Norge er delegert ansvar for av den internasjonale sivile luftfartsorganisasjonen, ICAO .

Senest da vulkansk aske sendte ekstra trafikk til den norskkontrollerte delen av NAT-regionen (north atlantic) i mai i fjor, var utstyret svært nær en kollaps. Luftfartstilsynet påpekte også flere mangler ved sin revisjon i fjor, blant annet det faktum at det ikke fantes backup for NAT-regionens mest primitive utstyrplattform.

Etter å ha lett høyt og lavt har ingeniørene nå skrapet sammen deler nok til å sette sammen en reserveløsning om hovedsystemet skulle knele.

– Det bugner ikke av tilgjengelige reserveløsninger til dette utstyret, men man fant litt her og litt der. Det eneste vi ikke har reserveløsning på er printeren for flight progress strips. Det kan medføre behov hyppigere omstart av systemet dersom den printeren vi har skulle svikte, sier Raymond Ingebrigtsen, sjefflygeleder ved Bodø kontrollsentral.

– Men tiden er en kritisk faktor i anskaffelse av ny utstyrsplattform, understreker Ingebrigtsen.

Satellittbasert overvåking og funksjonalitet som CPDLC (Controller Pilot Data Link Communications) vil blant annet inngå i nytt oceanicutstyr. Det er utstyr som for lengst er på plass hos alle de andre yterne av tjeneste i NAT-regionen (Gander, New York, Reykjavik, Shanwick og Santa Maria).

Helge Hammer er prosjektleder for anskaffelsen av ny teknologisk plattform til overskuddssektoren kontrollert av Bodø kontrollsentral. Investeringen vil trolig ligge i størrelsesorden 25-30 millioner, alt inkludert. Det er omkring halvparten av det netto overskudd Bodø oceanic tilfører flysikringsdivisjonen på ett år og som kommer underveiskostbasen til gode. En anbudsrunde vil følge rakst etter at investeringskomiteen ventelig sier ja til anskaffelse av nytt utstyr.

Positiv utvikling. De siste årene har Bodø OFIR hatt en svært positiv trafikkutvikling, samtidig som stadig flere luftleder har blitt etablert i nordområdene. Reell økning i OFIR anslås til cirka 20 prosent så langt i 2011 sammenliknet med 2010.

I flysikringsdivisjonens strategiske plan for 2011-2016 er det også nedfelt at ett av målene er å «tilrettelegge for økt trafikk i NAT-regionen (Bodø oceanic) gjennom etablering av optimale tekniske og operative konsepter».



Tekst og foto: TERJE DAHLENG EIDE



LANGT PÅ OVERTID: Mens alle andre tjenesteytere av flygekontrolltjeneste i den nordatlantiske region har tatt i bruk satellittbasert overvåking og annen nyere teknologi, benyttes fortsatt MS DOS-baserte BOSS fra 1992 i Bodø. Her jobber Jens Brønholt Sørensen (til venstre) og Eivind Raknes.



TIDSKRITISK: – Tiden er en kritisk faktor, sier sjefflygeleder Raymond Ingebrigtsen ved Bodø kontrollsentral.

fakta

BOSS

- ✓ Bodø oceanic surveillance system
- ✓ Tatt i bruk i 1992, oppgradert 1996 til MS-DOS versjon 6.22, maskiner oppgradert til 486-maskiner.
- ✓ Forprosjekt etablert i 2002, på budsjett i 2004.
- ✓ Med Take Off-05 ble planlagt oppgradering lagt til side.
- ✓ Forprosjekt ferdig med sin rapport i mai 2010.

flygelederen

Deler innsparing med de ansatte



De ansatte får færre arbeidsdager, mens arbeidsgiver får utnyttet personalet bedre.

POSITIV ENDRING: Maastricht UAC er i ferd med å redusere fra omtrent 35 til 5-6 prosents tap i effektivitet gjennom sine vaktlistesystemer, fortalte MUACs Flemming Nyrup og Robin Hickson til flysikringsdivisjonens ATM-gruppe og NFFs styre. FOTO: SVERRE IVAR ELSBAK

Maastricht Upper Area Control Centre (MUAC) drives av Eurocontrol på vegne av fire stater og yter lufttrafikkteneste i det øvre luftrommet over Belgia, Nederland, Luxemborg og deler av Tyskland.

Ansvarsområdet går på tvers av nasjonale landegrenser i tråd med Single European Sky prosjektet og det er en del av FABEC. MUACs budsjett bevilges politisk i fire stater og de opererer under en konstant trussel om nedleggelse. MUACs strategi for å unngå dette har så langt vært å tilby sine tjenester så effektivt at det aldri skal oppstå politisk spørsmål om andre alternativer enn MUAC.

Sammen i sentrum

Sentral-Europa har samlet seg om en funksjonell luftromsblokk.

SIGNERTE AVTALE

Belgia, Frankrike, Tyskland, Luxemborg, Nederland og Sveits har blitt formelt enige om å forene seg i FABEC — Functional Airspace Block Europe Central. 2. desember i fjor ble avtalen mellom de trafikkfette sentraleuropeiske landene signert.

Av mange er nettopp FABEC fremholdt som den store utfordringen i forbindelse med Single European Sky (SES) og etableringen av luftromsblokker, som er en hjørnestein i den forbindelse. Med tanke på historien landene mellom og deres tungt belastede og trafikkerte luftrom, samt blandingen av militære, sivile og nasjonale interesser, mangler det ikke på skeptikere til FABEC. Får disse seks landene det til, vil FABEC være ledestjernen for luftromsutviklingen i Europa og de øvrige FAB-etableringer.

Viktig skritt. – FABEC-avtalen er et viktig skritt i å redusere luftromsfragmenteringen, ettersom den dekker kjerneområdet av Europa med mange store flyplasser. Dagens signatur bør være en inspirasjon for de

andre medlemsstatene i deres arbeid med å ha alle de funksjonelle luftromsblokker på plass innen fristen av 4. desember 2012, uttalte Europakommisjonens visepresident og ansvarlig for transport, Siim Kallas, ikke uventet, i forbindelse med avtaleinngåelsen.

– De funksjonelle luftromsblokkene vil kunne tilfredsstillende de økende kapasitetskravene til alle brukerne av luftrommet med et minimum av forsinkelser, ved å håndtere flytrafikk mer dynamisk. Samtidig vil sikkerhetsstandarder og samlet effektivitet styrkes, sa Kallas.

FABEC vil bli styrt av et råd, assistert av fire underkomiteer på ulike områder. Tjenesteyterne i FABEC skal også ha et forum der de kan diskutere saker knyttet til ytelse av lufttrafikkteneste. I forbindelse med signeringen ble det også listet opp ulike forpliktelser FABEC-statene nå har samlet seg om for å oppfylle Single European Skys ambisiøse målsettinger når det gjelder sikkerhet, miljø, kosteffektivitet og kapasitet.

Involvering av ansatte. Involvering av de ansatte og de ansattes representanter — sosial dialogue — sto imidlertid ikke nevnt med et eneste ord i pressemeldingen fra EU-kommisjonen.

– Dette er både svært interessant og svært merkelig basert på at man etter en konferanse på overordnet nivå i Madrid i fe-



bruar i fjor publiserte en deklarasjon som sa noe helt annet, sier Robert Gjønnnes, NFFs nyalgte formann.

Der ble nettopp betydningen av å involvere ansattes representanter fremholdt som sentral. «Partene i arbeidslivet er en viktig medvirkende faktor til å oppnå det felles eu-

29. mars holdt danske Flemming Nyrup og britiske Robin Hickson fra Maastricht UAC foredrag om den prosessen de har vært igjennom, sett fra et lederperspektiv. Tilstede var flysikringsdivisjonens ATM-gruppe og NFFs styre. Kort fortalt er MUAC i ferd med å redusere fra omtrent 35 til 5-6 prosents tap i effektivitet gjennom sine vaktlistesystemer: De presser ned tallene for gjennomsnittlig forsinkelse til flyene og de har gitt arbeidstakerene 30 ekstra fridager per år. Endringene er beregnet fullført i 2013.

Det er likevel viktig i et norsk perspektiv

å påpeke at dette kun omhandler endringer av vaktlistesystemer, samt kapasitet ut fra monitoreringsverdier og ikke innmeldt trafikk. Det var aldri snakk om flytting av enheter eller personal.

Dette er flotte tall, men foredragsholderne presiserte hvor nære prosessen hadde vært en total kollaps. Etter hvert lærte de av sine feil. Deres endring ser ut til å lykkes fordi man først gravde frem tall både ledelsen og de ansatte var enige om. De jobbet ikke mot et definert mål, men forhandlet seg frem til ulike løsninger ved å bygge på elementer som inneholdt løs-

ninger begge parter var enige om. Ved å samarbeide reelt på denne måten endte de riktignok opp med noe annet enn de hadde forutsett, men løsningen var god for både ledelse og de operative.

De ulike vaktene starter nå med 30 minutters intervall mellom 0600 og 1630 og er aldri over 7,5 timer. I tillegg har de en del flex- og standby-skift og obligatorisk overtid på 12 timer i året. Totalt jobber de da bare 169 dager i året.

Tekst: THOMAS HAUGLAND og TOM-SNORRE SKARET

FUNKSJONELT SAMARBEID: *Luxair fra Luxembourg på besøk på Frankfurt lufthavn. Nå går blant andre Tyskland og Luxembourg sammen om å lage en funksjonell luftromsblokk i Sentral-Europa.*

FOTO: TERJE DAHLENG EIDE



ropeiske luftrom og må bli effektivt involvert», het det.

FABEC dekker drøye 1,7 millioner kvadratkilometer europeisk landjord og i luftrommet over håndteres omtrent seks millioner flygninger årlig, langt over halvparten av all europeisk lufttrafikk. Så

gjennstår det å se hvor funksjonell en luftromsblokk bestående av Frankrike og Tyskland vil bli. Skeptikerne er i alle fall mange.

Landene i FABEC har signert avtale om å jobbe for et samarbeid om en funksjonell luftromsblokk. UK-Irlands FAB og Sverige-

Danmarks FAB er enn så lenge de to eneste funksjonelle luftromsblokkene som er formelt deklart.

Tekst: TERJE DAHLENG EIDE

For fiskere, ikke flygeledere

NFF var i sitt høringsvar tydelig på at Avinor først måtte komme opp med interne regler og avtaler som ivaretar disse forholdene.

«NFF kan ikke se at Avinor har konkrete bestemmelser om arbeidstid, utover nasjonalt regelverk, i sikkerhetsstyringssystemet, slik det foreligger i dag. Vedlegg 8 må etter vårt syn derfor ikke fjernes før etter at Avinor har endret og fått godkjent sine interne systemer, metodikker og bestemmelser på dette området», skrev foreningen.

«Vi har også en økning i antall helsemessige problemer tilknyttet skifttjeneste gjennom de siste årene, og belastningen er betydelig hos operativt personell», het det videre.

NFF viste til at man i Storbritannia regulerer blant annet flygelederes arbeidsforhold — konkrete krav tilknyttet hviletid og fastsettelse av klare begrensninger tilknyttet arbeidsbelastningen inkludert — gjennom den såkalte CAP670 (Air Traffic Services Safety Requirements). Foreningen pekte på at tilsvarende forskrifter forefinnes i Norge for så vel skipsfart, arbeid på fiskebåter som i veitransportsektoren — men ikke for lufttrafikk-tjenesten.

«Dette underbygger vårt synspunkt om at myndighetene også bør regulere arbeidstiden til lufttrafikk-tjenesten, og en oppbygging av slik kompetanse hos LT er heller veien å gå», ble det konkludert og NFF fremmet i stedet et ønske om at nasjonale bestemmelser og fokus på arbeidstakers helse og sikkerhet knyttet til skiftarbeid skulle bli styrket, i stedet for å fjerne vedlegg 8 fra nyttår.

SJEFSBYTTE PÅ GARDERMOEN: Gardermoen kontrolltårn har fått ny sjeflygeleder, i alle fall frem til 15. april neste år. Frem til da er tidligere assisterende sjeflygeleder Per Olafsen konstituert i Knut Riis' stilling. Riis skal jobbe som prosjektkoordinator mot Terminal 2-prosjektet. Der vil han ivareta Avinor og LTT sine interesser mot prosjektet.

BISTÅR DEP OM KAMPFLY: I løpet av juni skal Avinor levere sine innspill i forbindelse med valg av kampflybase i Norge. Det er til Forsvarsdepartementet Avinor skal bidra med en vurdering av konsekvenser for sivil luftfart om Bodø, Ørland eller Evenes velges som fremtidig base for kampfly. Stortinget har valgt Lockheed Martins F-35 Joint Strike Fighters om nytt kampfly for Norge. Nå kjempes det om valg av base. Saken skal etter planen opp i Stortinget neste vår. Avinor skal gjennomføre to delutredninger i sakens anledning; en med tanke på konsekvenser i luftrommet og en med tanke på konsekvenser for sivil luftfart ved de tre aktuelle flyplassene. Divisjon regionale lufthavner, med støtte fra flysikringsdivisjonen, leder prosjektet, ifølge intranettet Innsiden.

Fra 12 til 27 dager i strekk

Uten å bryte loven kan norske flygeledere nå jobbe nesten en måned i strekk.

VEDLEGG 8 FJERNET

Fra 1. januar i år er ikke lenger arbeidstid og overtid for operativt LTT-personell regulert av vedlegg 8 til BSL G 2-1 (Bestemmelser for Sivil Luftfart). Nå er det "kun" Arbeidsmiljøloven (AML) som gjelder. Man er tilbake til tiden før Luftfartstilsynet ble skilt ut som egen selvstendig enhet.

NFF har tidligere sendt brev til flysikringsdivisjonen om at foreningen ønsker at bestemmelsene i vedlegg 8 inntil videre fortsatt skal være gjeldende til andre beskyttelsesmekanismer for operativt personell er på plass. Dette har imidlertid ikke blitt imøtekommet, blant annet med begrunnelse i at vedlegget ikke en gang finnes på Lovdata lenger. Partene er derimot fortsatt i dialog for å få en løsning på saken.

Ettersom det kun er Arbeidsmiljøloven som gjelder per i dag, er det ikke lengre begrensninger på antall dager på jobb for eksempel. Vedlegg 8 sa maks 12 dager på rad, før flygelederpersonal måtte ha en fridag, mens det nå bare er midlertidig forskrift om søndagstjeneste som begrenser.

Den sier at ukefridag minst hver fjerde uke må legges til en søn- eller helligdag. Dette vil si at man med overtid — i ytterste konsekvens — kan jobbe 27 dager i strekk uten å bryte loven.

43,5 timer overtid. I tillegg gjelder nå kun én type overtid: AML-overtid. Denne starter å regnes først etter at man passerer 38 timer en uke. Dette betyr at personal med gjennomsnittsberegning med 35,5 timers uker — som norske flygeledere har — kan jobbe inntil 2,5 timer overtid i uker med mindre enn 38 timer før det

etter loven blir betraktet som overtid. Har man en uke med for eksempel 35 timer, vil de første to og en halv timene etter loven bare bli beregnet som "merarbeid".

På toppen av dette kommer konserntolkninger av "uttrekk av arbeidstid". Det medfører at enkelt dager med ferie og egne sykedager også kommer til fratrukk, innen samme uke, før AML-overtid beregnes. Totalen av alle disse bestemmelsene kan gi ekstreme utslag som bekymrer NFF. Som eksempel kan vises:

Arbeidsuke på 35 timer, lokal dispensasjon til 15 timer overtid per uke og enkelt dager ferie tre dager (26 timer):

På slutten av denne uka kan det da jobbes $2,5 + 15 + 26 = 43,5$ timer overtid uten at lov eller forskrift brytes!

NFF kritisk. NFF har helt siden Luftfartstilsynet (LT) tilkjennega sin intensjon om å fjerne arbeidstidsbestemmelsene i BSL vært kritisk til at de skulle overføres til Avinor helt uten videre.

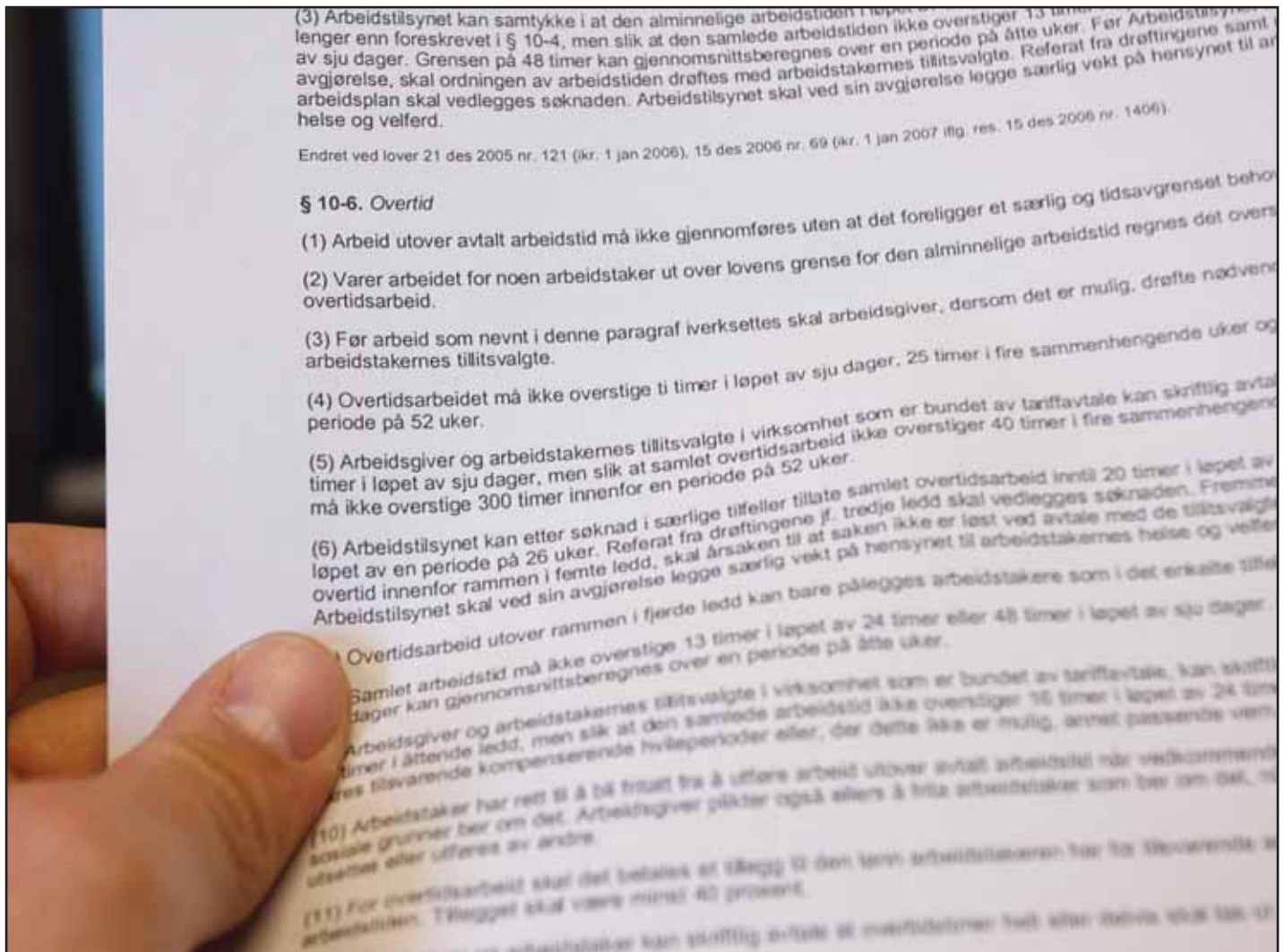
Bakgrunnen for at LT fjernet bestemmelsene i BSL G 2—1 vedlegg 8 er at Avinor selv har ansvar for dette i sitt sikkerhetsstyringssystem. I sertifiseringskravene pålegges Avinor å identifisere — og eventuelt redusere — alle sikkerhetsrisikoer, herunder dem knyttet til menneskelige ressurser.

Innføringen av arbeidstidsbestemmelsene ble i sin tid gjort for å ivareta flysikkerhet gjennom å sikre kvaliteten på den operative tjeneste. At man nå har tatt bort konkrete bestemmelser om at flysikkerhet og arbeidstakers helse skal vektlegges i forbindelse med utarbeidelse av vaktlister, vil etter foreningens syn kunne få negative konsekvenser. Arbeidsmiljøloven og overordnet regelverk dekker ikke dette i god nok grad, slik foreningen ser saken.

Tekst: TOM-SNORRE SKARET og TERJE DAHLENG EIDE

DOBBELTSEIER: Både Gardermoen og Sola vant europeisk pris for punktlighet i 2010. I flightstats.com sin kåring ble Oslo Lufthavn Gardermoen (OSL) hedret for å være mest punktlig i kategorien store lufthavner i Europa. I finalen var blant andre østerrikske Wien og italienske Linate. I klassen regionale lufthavner — i europeisk sammenheng, vel å merke — fikk Stavanger lufthavn, Sola punktlighetstittelen. Her var de spanske flyplassene La Palma og Santa Cruz De La Palma finalekonkurrenter, men også Torp og Flesland. Avgangspunktligheten ved Gardermoen var, ifølge FlightStats tall, 87,77 prosent i fjor, mens Sola kan skilte med 90,81 prosent. Dette melder intranettet Innsiden.

TERMINALPROSJEKT I BERGEN: Avinors styre besluttet i slutten av mars å forprosjekttere ny terminal på Bergen lufthavn, Flesland. I mai neste år skal styret, etter planen, behandle et utbyggingsvedtak, melder Avinors intranett Innsiden. Dagens terminal var ferdig i 1988 og er dimensjonert for 2,8 millioner passasjerer. I fjor reiste drøyt fem millioner passasjerer via Flesland. Begrensede områder til dagens drift, sprengt kapasitet deler av døgnet og manglende areal til ytterligere kommersiell virksomhet er drivkreftene bak ønsket om ny terminal. Dersom alt går som planlagt vil ny terminal tilrettelegges for sju millioner passasjerer i året og stå ferdig i 2016. Utbyggingen krever imidlertid ny konsesjon og Samferdselsdepartementet vil derfor treffe endelig beslutning. Forprosjektet skal også se på muligheter for å øke den kollektive andelen av trafikk til og fra flyplassen.



KUN AML: Etter at BSL 2-1 vedlegg 8 ble fjernet fra nyttår, gjelder nå kun én type overtid: AML-overtid. Denne starter å beregnes først etter at man passerer 38 timer en uke. Dette betyr at personal med gjennomsnittsberegning med 35,5 timers uker — som norske flygeledere har — kan jobbe inntil 2,5 timer overtid i uker med mindre enn 38 timer før det etter loven blir betraktet som overtid.

FOTO: TERJE DAHLENG EIDE

— Vil finne riktige løsninger

ATM-sjef Tor Øivind Skogseth peker på at det er tjenesteyters ansvar å ivareta flysikkerheten når det gjelder alle aspekter rundt arbeidstid for operativt personell, samt at det er utarbeidet retningslinjer for å inngå avtaler/søke om utvidet overtidsarbeid i ATM utover de ordinære begrensningene i Arbeidsmiljøloven (AML).

I utgangspunktet sier AML inntil ti timer overtid i uken, 25 på fire uker og 200 over en

periode på 52 uker. I bedrifter med tariffavtale — som Avinor — kan det lokalt på enhetene avtales mellom ledelse og tillitsvalgt inntil 15 timer overtid per uke, inntil 40 timer på fire uker og inntil 300 timer på 52 uker.

Alle slike avtaler kan imidlertid inn til Tor Øivind Skogseth for vurdering.

– Jeg skal ha full oversikt og alle slike avtaler skal godkjennes av meg, sier ATM-sjefen.

– At NFF ikke er tilfreds med opplegget be-

manningsavdelingen har utarbeidet, tar jeg til etterretning. Vi har avtalt å møtes for å diskutere saken. Vi er interesserte i å finne de riktige løsningene og vil selvsagt unngå ekstremtilfeller. Det er ikke sikkert vi blir helt enige, men da skal vi i alle fall forklare hvorfor det blir slik det blir, sier ATM-sjefen.

Det kan også søkes Arbeidstilsynet om dispensasjon for inntil 20 timer overtid per uke og inntil 200 timer over en en periode på 26 uker.



EKSTRAMILLION TIL ARBEIDSMILJØ: Fra årsskiftet kunne Avinor-ansatte søke om støtte til gode tiltak innen HMS (helse, miljø, sikkerhet) som ikke ligger inne i ordinære driftsbudsjett. Det er Avinors sentrale arbeidsmiljøvalg (SAMU) som står bak denne søknadsordningen, melder Avinor på sitt intranett. Én million kroner er satt

av til slike ekstra tiltak for å forbedre og videreutvikle arbeidsmiljøet. Det søkes gjennom de lokale arbeidsmiljøvalg, som vil vurdere forslagene opp mot en mengde kriterier, før de eventuelt sendes videre til SAMU. Søknadsfrister er fire ganger i året; 1. april, 1. juni, 1. oktober og 15. november.



Trenger færre fly

Nye vurderinger reduserer bemanningsbehovet med rundt 20 operative flygeledere.

MANKOEN MINDRE

Det er det foreløpige resultatet av gjennomgangen av bemanningstallene for norske flygekontrollenheter, som gjennomføres parallelt med den pågående utlysnings- og tilsettingsprosessen.

I desember 2007 konkluderte en arbeidsgruppe bestående av representanter fra flysikringsdivisjonen og NFF med et omforent bemanningsbehov på 582 flygele-

dere i Avinor — 552 ute på enhetene, mens de resterende 30 hovedsakelig er fordelt på hovedkontoret og årsverk som kontinuerlig går bort i overføringstrening, med mer.

Nå er det 532 flygeledere i jobb i flysikringsdivisjonen, hovedkontoret og sjefflygeledere inkludert. Av rent operative flygeledere er tallet rundt 500.

Annenhver helg. Arbeidsgruppen består av Tone B. Simonsen og Wenche Grav fra ATM bemanning i flysikringsdivisjonen og NFFs Tom-Snorre Skaret og Frode Nilssen Bøe.

– Slik det ser ut nå, kan bemanningsbehovet justeres ned med omlag 20 operative flygeledere, sier Tom-Snorre Skaret, men

understreker at arbeidsgruppen ikke er ferdig.

– Beregningene forutsetter imidlertid fortsatt drift som i dag, med blant annet ordinær tjeneste inntil annenhver søndag, påpeker Skaret.

Den midlertidige forskriften som muliggjør arbeid på tre påfølgende søndager for norske flygeledere gjelder bare ut 2011. Det betyr at Avinor også i 2012 kan planlegge vaktlister med jobb annenhver helg, men hvis behovet for overtid oppstår på mellomliggende helg vil det skape store problemer og utgifter.

– NFF har selv sagt som ønske å jobbe hver tredje helg, på lik linje med det andre

CAT II PÅ RYGGE: Tåkeproblemer førte til at Moss Lufthavn Rygge innledet et arbeid med tanke på å oppgradere instrumentlandingsystemet (ILS) sitt. I november i fjor var det nye ILS CAT II på plass. Gardermoen er landets eneste lufthavn med kategori III, mens Sola er eneste andre som har CAT II. Oppgraderingen kostet 64 millioner kroner og er finansiert av lufthavnen selv, melder Avinor. Rygge er ikke eid av Avinor, men selskapet leverer flygekontrolltjenester ved flyplassen.



NOEN NED, ANDRE OPP:

Flygelederbemanningen gjennomgår. Bemanningsbehovet kan reduseres totalt, men for noen, som Oslo kontrollsentral etter innføringen av nytt luftrom og trafikkleddessystem — Oslo ASAP — går behovet trolig opp.

FOTO: TERJE DAHLENG EIDE

Store forskjeller på administrasjon

I protokollen fra lønnsoppgjøret i 2010 ble partene enige om at det skulle foretas en gjennomgang av organiseringen av de administrative tilleggspoppgavene ved de operative flygekontrollenhetene, herunder administrative stillinger/funksjoner inkludert bruk av stillingstitler. Flysikringsdivisjonen ved Knut Skaar er ansvarlig for denne gjennomgangen.

Arbeidsgruppen har bestått av leder Janne Paulsen, områdesjef Sørvest, sjeflygelederne Raymond Ingebrigtsen, Ståle Johnsen og Gudbrand Rognes, Tone Wiik fra STAFØ Luftfart og Frode Nilssen Bøe og Tom-Snorre Skaret fra NFF.

Det ble innhentet data om administrative tilleggspoppgaver fra alle operative enheter. Alt fra oppgaver tilknyttet sikkerhet, personal- og arbeidsgiveransvar, økonomi og regelverk, og til opplæring og oversikt over hvordan den lokale organiseringen er per i dag.

Som forventet fra NFF ble det funnet til dels store forskjeller mellom enhetene, også mellom sammenlignbare enheter av tilsvarende størrelse. Et annet problem som ble identifisert er at noen enheter fortsatt ansetter funksjoner i faste stillinger og ikke i tidsbegrensede perioder, som policyen til FS sier og som NFF er helt enig i.

Det viste seg også at ressursbruken varierer betydelig innen fagfeltet sikkerhetsstyring. Her må man i fremtiden enten sentralisere flere oppgaver eller tilføre nok ressurser der det nå er mangelfullt.

Som NFF påpekte i forhandlingene i fjor finnes det ved flere enheter stillingstitler/funksjoner som ikke er gjenspeilt i overenskomsten, og ikke minst at opplæring nå krever mye mer ressurser enn hva som er lagt inn ved tidligere beregninger. Større dokumentasjonskrav fra Luftfartstilsynet er ikke minst den store tidstyven her.

Konklusjonene fra gruppen er enda ikke klar, men flere anbefalinger ventes å komme. Håpet om at man kunne komme til en omforent måte å gjøre det på, på sammenlignbare enheter, blir nå overført til arbeidsgruppene som ser på bemanning og avløsning for å analysere hver enkelt enhet individuelt, men et minimumstall på antall funksjoner ved de mindre enhetene vil være klart om kort tid.

Forventede resultater fra arbeidsgruppen vil uansett være at det må lages en ensartet prosedyre for utlysning, tilsetning og lengde på arbeidskontrakter som kvalitetssikres av ATM-bemanning, at stillingstitler blir i samsvar med eller innarbeides i avtaler, og at det blir satt et spesielt fokus på behovet for ressursbehovet innen opplæring.

skiftarbeidere gjør. Ett eksempel er sykepleierne, sier Skaret.

Ikke endelig. For noen enheters vedkommende blir behovet justert ned og noen opp. For andre er det mer usikkert. Bemanningsbehovet for Oslo ATCC etter innføring av nytt trafikkleddessystem og ny luftromsorganisering fra 7. april, Oslo ASAP, er ennå ikke endelig fastsatt.

– Bemanningsbehovet totalt sett blir redusert. Bemanningsbehov for hver enkelt enhet skal gjennomgås med sjeflygelederne, så vi venter med å publisere tall, kommenterer Tone B.

Simonsen, fagansvarlig bemanning i flysikringsdivisjonen.

Samtidig pågår det arbeid både når det gjelder avløsningsrutiner og administrativt bemanningsbehov. NFF er representert med Skaret og Bøe også i disse gruppene.

Utdanningstakten er samtidig redusert — fra 36 i året til 32.



Tekst: TERJE DAHLENG EIDE



Tekst: TOM-SNORRE SKARET

Tredobling for flysikring i 2011

Målet var 16,9 millioner kroner. I 2010 realiserte flysikringsdivisjonen (FS) til slutt en gevinst i resultatforbedringsprogrammet på 15,4 millioner kroner. I år skal imidlertid total gevinstuttak mer enn tredobles, til 48 millioner kroner. Innen utgangen av 2012 skal flysikringsdivisjonen forbedre resultatet med 72 millioner kroner sammenliknet med 2009-budsjettet. Det ligger fast som målsetting, vedtatt av konsernledelsen.

– Dette betyr at flere av de 12 prosjektene først i inneværende år etter planen skal starte realisering av sine respektive gevinster, skriver Christian Øgaarden, prosjektkoordinator i flysikringsdivisjonen, i en statusrapport på Avinors intranett.

– På tross av at risiko i FS' portefølje er vurdert som redusert i løpet av 2010, er det fortsatt betydelig usikkerhet heftet ved gjennomføring av programmet i divisjonen. Det vil kreve hardt arbeid og målbevisst oppfølging for å nå forpliktende målsettinger både i inneværende og ikke minst til neste år, konkluderer Øgaarden.

Den totale målsettingen for resultatforbedringsprogrammet på 400 millioner kroner forutsatte innmelding av nye tiltak underveis. Nå har målet blitt justert ned til 350 millioner kroner, samtidig som det er vedtatt at nye resultatforbedrende tiltak ikke lenger skal inkluderes i programmet, men kjøres som egne prosjekt i den enkelte divisjon.

For FS sin del betyr det at resultatforbedrende tiltak knyttet til Referanseperiode 1 (2012-2014), i forbindelse med innføring av ytelsesstyring fra 1. januar neste år, organiseres som et selvstendig program i divisjonen.

– Lønnsomhetsforbedrende tiltak skal gjennomføres innen 2014 som et ledd i å nå EU-kommisjonens overordnede mål om å redusere det europeiske nivået på Unit Rate med 10 prosent innen 2014, målt mot 2011. De konkrete målsettingene for Norge vil være forankret i nasjonal ytelsesplan som legges fram for Samferdselsdepartementet av Luftfartstilsynet og oversendes EU-kommisjonen i juni, skriver Øgaarden.

Det er også konkludert med flysikringsdivisjonens øvrige kostbase — tårntjenester — må reduseres tilsvarende underveiskostbasen.



FOTO: YAYMICRO

– Krafttak i 2011

Avinor klarte nesten fjorårets mål på 130 millioner kroner i bedret resultat. I år venter mer kontrovers rundt det kostbesparende og inntektsøkende programmet.

JUSTERT HOVEDMÅL

Resultatforbedringsprogrammet (RFP) ble vedtatt i desember 2008. 2009 gikk stort sett med til å identifisere mulige innsparingsmuligheter og inntektsbringende tiltak, gjennom 16 ulike delprosjekt.

Under forutsetning at ingen skulle miste jobben i løpet av prosjektets realisering av gevinster — målet ble etter hvert oppjustert fra 300 til 400 millioner kroner per år innen utgangen av 2012, sammenliknet med 2009-budsjett — ble de første titalls millioner kroner hentet ut allerede i 2009. Det dreide seg primært redusert bruk av konsulenter.

230 mill. i 2011. I 2010 var målet 130 millioner kroner for RFP. Det ble til slutt 121 millioner kroner. I 2011 skal gevinstuttak i RFP økes til totalt 230 millioner kroner. Opprinnelig mål for 2011 var 270 millioner kroner. Nå har imidlertid hovedmålsettingen blitt justert ned til 350 millioner kroner innen utgangen av 2012.

– Det betyr ikke at ambisjonene er noe mindre, understreker strategi- og utviklingsdirektør Jon Sjølander, som leder resultatforbedringsprogrammet.

– Årsaken til at målsettingen er redusert med 50 millioner kroner er at ingen nye tiltak tas inn i programmet. Opprinnelig var det forutsatt at 100 millioner skulle skulle fremskaffes som nye tiltak, men slike tiltak håndteres nå separat i divisjonene og utenom RFP, sier Sjølander, som fremhever flysikringsdivisjonen spesielt som dyktige på å utvikle nye tiltak.

– Målsettingen for 2010 ble på det nærmeste nådd. Nå settes alle støt inn på å få i gang tiltak slik at vi når de nødvendige mål i 2011, sier strategi- og utviklingsdirektøren.

– Det kommer til å bli et krafttak som kre-



KONTROVERSIELL: Strategidirektør Jon Sjølander leder resultatforbedringsprosjektet i Avinor. Han varsler at 2011 kommer til å bli et år med mer kontrovers rundt prosjektet enn 2010.

FOTO: TERJE DAHLENG EIDE

fakta

Resultatforbedring i Avinor

- ✓ I desember 2008 besluttet Avinor å sette i gang et prosjekt for å forbedre eget resultat. Bekymring for egen kostnadsutvikling, samt å være i stand til å takle fremtidens utfordringer bedre, lå bak resultatforbedringsprogrammet (RFP).
- ✓ 16 delprosjekt med til sammen mer enn 100 ansatte involvert avsluttet sitt arbeid i oktober i 2009.
- ✓ Mer enn 200 mulige tiltak — store og små, kort- og langsiktige — ble identifisert.
- ✓ Målet var å bedre resultatet med 300 millioner kroner per år — sammenliknet med 2009-budsjett — innen utgangen av 2012. I løpet av prosessen ble det oppjustert til 400 millioner kroner per år, med tilsutning fra styre, konsernledelse og de ansattes organisasjoner. Nå er tallet justert ned til 350 millioner kroner.
- ✓ Tiltakene implementeres fortløpende. Enkelte vil få full resultat effekt først etter 2012.
- ✓ En forutsetning var at ingen skulle miste jobben i prosessen. Omplussing, naturlig avgang eller avgang etter eget ønske skulle være løsningen på overaltighet.

flygelederen

ver et fortsatt godt samarbeid i organisasjonen, sier han.

Vanskelige områder. Sjølander peker på to vanskelige områder internt; endret driftskonsept (EDK) for tårnene og åpningstider.

– De er en del mer kontroversielle tiltak enn det som har vært så langt. Det er fortsatt en god del diskusjon rundt dette og det er utfordrende områder. I hovedsak er vi i rute. Utfordringen er å finne den beste løsningen for hvert enkelt tårn, sier Jon Sjølander.

Mindre kontroversielle tiltak som allerede er realisert, gjelder for eksempel flygelederutdanningen. Ved å flytte den bort fra egen skole i Malmö og til USA kutter man 25-30 millioner kroner i året. Når det gjelder security har innsparingen vært enda større.

– Ved større lufthavner har man funnet måter å organisere sikkerhetskontrollene på slik at behovet for å leie inn vaktmannskap fra eksterne aktører har blitt mindre. Her snakker vi om cirka 50 millioner, sier strategi- og utviklingsdirektøren.

Ta betalt for Farris. Det er ikke bare kontroverser i vente når det gjelder interne tiltak. Å ta betalt fra for eksempel Forsvaret for tjenester som ytes, eller for innflygingskontrolltjenesten i Farris TMA til Rygge og Torp — lufthavner som Avinor ikke eier — vil skape diskusjoner.

– Dette er blant de områder vi skal begynne å se nærmere på i tiden som kommer, sier Jon Sjølander.



Tekst: TERJE DAHLENG EIDE

FORSLAG PÅ NETT: På Avinors intranett ligger det på forsiden en mulighet til å levere inn forslag til resultatforbedringsprogrammet. Her har mange ansatte benyttet muligheten til å foreslå kostnadssparende eller inntektsøkende tiltak. – Ideene sendes videre til de respektive fagmiljøer for vurdering. Noen har vi kunnet sette i verk, andre ikke. Men en halv million kroner her og en halv million kroner der, hjelper på. Det er viktig med bredde i prosjektet. Av 200 tiltak kan 100-150 karakteriseres som små eller veldig små, mens kanskje 20-30 kan kalles betydelige, sier strategi- og utviklingsdirektør Jon Sjølander.

MYTE OM STABSØKNING: Avinors intranett omtalte i slutten av mars resultatforbedringsprogrammet og konfronterte Jon Sjølander med påstander om at kostnadsveksten til stabene og fellestjenestene har vært større enn i resten av konsernet. Dette avviste Sjølander. – Siden 2009 har kostnadsveksten ved stabene og fellestjenestene vært på 5,6 prosent, mens kostnadsveksten i konsernet for øvrig vært på 11 prosent, svarte han.

NYE MÅLTALL: I resultatforbedringsprogrammet er det vedtatt nye måltall for de ulike divisjonene. Flysikringsdivisjonen skal fortsatt bedre resultatet med 72 millioner innen utgangen av 2012, sammenliknet med 2009-budsjett, mens Divisjon store lufthavner skal forbedre med 95 millioner kroner, Divisjon regionale og lokale lufthavner 110 millioner, og FKF-IKT (kompetansesenter for konsernets forretnings tjenester) er på 15 millioner kroner. For Oslo lufthavn Gardermoen er måltallet 65 millioner kroner.



Etappevis overg

På Sola vil det bli en gradvis overgang til drift med kun flygeledere i tårnet.

ENDRET KONSEPT

Etter at Avinor bestemte seg for å gjennomføre et resultatforbedringsprogram for å bedre sin egen økonomiske situasjon, samt for å posisjonere seg som tjenesteyter nasjonalt og utover landets grenser, i forbindelse med forventet utvikling i europeisk luftfart, ble det opprettes flere delprosjekter internt.

Delprosjektet Endret Driftskonsept Kontrolltårn (EDK) sitt mandat var i første omgang å evaluere hvordan tårnene ved Torp og Kvernberget hadde opplevd prosess og endring av driftskonsept gjennom det avdøde prosjektet ALI (avgang, landing, innflyging), som ble avsluttet i 2007. Dersom

funnene i denne evalueringen la til rette for det, skulle andre tårn i landet vurderes, for å se om samme løsning var hensiktsmessig også der.

Flest i Europa. Prosjektledelsen vinklet tidlig arbeidet mot at det var lufttrafikkjensetfullmektigenes arbeidsoppgaver man skulle se på. Det viser seg at Norge er det landet i Europa som har flest lufttrafikkjensetfullmektiger (LTTF) i operativt arbeid, og følgelig bruker tilsvarende ressurser på disse. En naturlig forklaring er selvsagt at vi i Norge har relativt mange kontrolltårn, samt at utstyret vi ennå bruker ikke i stor nok grad har lagt til rette for maksimal automatisering. Dette gjelder også for kontrollsentralene.

NFF uttrykte tidlig i prosjektet at vi som forening ser at det de nærmeste årene vil komme store endringer innen ATM i Europa. Vi har også vært tydelige på at vi så langt

som mulig ønsker å bidra til at Avinor også i fremtiden skal være en foretrukket tjenesteleverandør av flysikringstjenester. Dermed vil vi være med på utviklingen og de endringer denne krever, forutsatt at sikkerhetsnivået ikke påvirkes negativt.

Vurderes individuelt. Sola kontrolltårn var den første enheten hvor en driftsendring ble anbefalt og senere vedtatt av ATM-ledergruppen. Deretter fulgte Værnes, mens resterende tårn hvor en driftsendring vil bli vurdert er under arbeid. Alle tårn skal være prosjektbehandlet primo 2012, mens tidsplanen for gjennomføring og løsning ved hver enhet vil bli behandlet individuelt; det man implementerer på Sola blir ikke førende for løsninger ved andre enheter.

For Solas del ble det anbefalt en gradvis overgang til drift med kun flygeledere i tårnet. Årsaken til dette er at enheten for tiden ikke har tilstrekkelig flygelederbemanning,



FØRST UT: Sola kontrolltårn er den første enheten hvor en driftsendring har blitt anbefalt og senere vedtatt av ATM-ledergruppen. Deretter fulgte Værnes, og videre alle andre tårn hvor en driftsendring eventuelt vil bli anbefalt. Fra venstre mot høyre jobber Mariken Dyndal (vakthavende TWR), Joakim Tangstad (flygeleder på overføring), Hege Bersagel (vakthavende GND) og Hans Petter Bårdseng (vakthavende LTT-fullmektig).

ang

og at LTTF utfører en del systemoppgaver som ikke kan overtas av flygeledere i dag. Videre så man for seg at det mest forutsigbare for alle var å gjøre det i etapper, slik at våre kolleger blant LTTF kunne gis mulighet til å utføre egen kompetanseheving med tanke på fremtidig alternative stillinger.

10 mill. per år. Videre er dagens ATM-plattform en begrensning i seg selv, gjennom manglende automatiseringsnivå. Det forventes anskaffet og innført ny plattform i løpet av de neste seks-syv årene. Konkrete arbeidsoppgaver som er anbefalt rasjonalisert/fjernet er eksempelvis opphør av SYNOP-tjenesten (ikke en del av Flyværtjenesteavtalen), alle AIS-relaterte oppgaver, betjening av NAIS/TDM, og andre serviceoppdrag

som ikke er påkrevet eller avtalefestet.

Besparelsen ved driftsendringen på Sola er kalkulert til cirka 10 millioner kroner per år etter at endringen er fullt implementert. Besparelse måles ved reduserte lønns- og personalkostnader som følge av reduksjon i antall LTTF, pluss eventuelle endringer i andre kostnader som følge av omplassering av personell.

Det har på ingen måte i prosjektet vært diskutert hvordan endrede eller nye oppgaver for flygeledere skal ivaretas, og slike endringer forutsetter NFF risikoanalysert før vedtak gjøres. Dette gjelder selvsagt også eventuelle kompenserende tiltak ved avdekkede risikoer. Sikkerheten først — alltid!



Tekst: FRODE NILSSEN BØE
Foto: RUNE HATLE



VIL SELGE: Det amerikanske firmaet QinetiQ ønsker å overbevise NFFs Faglig utvalg (fra venstre Kathrine Nerem, Rune Hatle og Halvar Myrseth) om eget utstys fortreffeligheter.

Rapport fra ATC Global kommer

Faglig utvalg (FU) deltok også i år på ATC Global i Amsterdam, denne gang avholdt i tidsrommet 8.-10. mars. Som tidligere år bestemte FU seg for å ikke delta på konferansen på overordnet nivå, da tema og diskusjoner på denne foregår på litt for høyt politisk nivå for oss som organisasjon, i tillegg til å være meget dyr.

Foruten å være et utstillingsvindu for leverandører av både ATM-relatert utstyr og tjenester, har ATC Global også en betydelig mengde seminarer og workshops arrangert både av organisasjoner, som for eksempel Eurocontrol og EASA, så vel som utstyr- og tjenesteleverandører. FU deltok på et på forhånd definert utvalg av seminarer og konferanser. En rapport fra et utvalg av disse vil komme i FUs årlige rapport fra ATC Global senere. Robert Gjønnnes kombinerte deltagelse ved ATC Global med deltagelse i møter for IFATCA innenfor SESAR-prosjektet.

Avinor hadde en bra tilstedeværelse ved messen, både fra ATM-ledelsen og fra FNT. Luftfartstilsynet deltok på den overordnede konferansen, med flygeleder Gitte Viksaas fra flysikringsseksjonen. Det er gledelig at det er interesse for å delta på ATC Global også hos arbeidsgiver og myndighetene.

På leverandørsiden av messen var det som vanlig mye spennende og bra teknologi å se, selv om det kan være tungt å komme hjem til en hverdag med NATCON og andre ting fra antikvariatet, når man har sett hvor langt mange leverandører har kommet. Det var stort fokus fra disse på å fortelle hvor mye man deltar i SESAR-programmet (Single European Sky ATM Research) — og amerikanske NEXTGEN (Next Generation Air Transportation System). Det var tydelig at mange av de som har en perifer rolle i, eller sågar står utenfor, disse prosjektene vil få utfordringer i årene som kommer.



Tekst og foto: ANDERS FORSETH

INN I UT: Lars Christian Vaage, flygeleder ved Farris approach ved Oslo kontrollsentral, skal erstatte Morten Fruensgaard som OJT-ansvarlig i utdanning- og treningsavdelingen. Fruensgaard har gått over i ny jobb som sikkerhetsrådgiver i safety-avdelingen i divisjonen. Når Vaage kan starte er derimot usikkert. Bemanningssituasjonen på Røyken, og Farris APP spesielt, er årsaken. Geir Petter Mikkeltorg fungerer som OJT-ansvarlig inntil Vaage tiltret.

TIL UND: Bård Larsen er Avinors andre representant ved UND. Som assisterende treningskoordinator bistår han Eirik Horverak, som er Avinors ansvarlige ved det amerikanske universitetet. Larsen startet ved skolen i mars og kommer fra jobb som flygeleder og opplæringskoordinator ved Bodø kontrollsentral. Han var en av fire som søkte stillingen, som er av to års varighet. – Utrolig stor positiv effekt å få Bård på plass, både med tanke på oppfølging av elever, avlastning for Eirik og styrket kompetanse på ACC-siden, sier UT-sjef Jesper Krogh.

CIRKA HALVPARTEN: Som normalt oppfylte omtrent halvparten ikke de formelle opptakskravene. 265 av 518 gjorde imidlertid det og samtlige innkalles til fase én av opptaksprøvene.

TRIPPEL LISTETOPP: Det er nok atskillig flere enn én flygeleder som har latt seg friste til å prøve rekrutteringssillet Hjelp, jeg vil bli flygeleder. Den slags spill har alltid en tiltrekningskraft også blant dem som allerede utfører yrket. Om personen bak navnet Bjørn P er en potensiell kandidat i årets opptak eller ei, vites ikke, men vedkommende innehadde i alle fall de tre øverste plassene på topplisten uken søknadsfristen utløp. Bjørn P har åpenbart viet rekrutteringssillet dugelig med tid. Toppscoren er 30384, mens hans nest beste og tredje beste resultat er henholdsvis 29251 og 21944. På fjerdeplass sto snolle med 3224. . .

VERNEPLIKTSKRAV BORTE: Kravet om at kandidater til flygelederutdanningen skal ha avklart verneplikt, har falt bort. Det betyr at man kan søke flygelederutdanningen selv om man ikke har vært inne til førstegangstjeneste. De som eventuelt blir tilbudt studieplass, vil få betinget fritak fra førstegangstjenesten så lenge de er elever, opplyser UT i forbindelse med opptaket.

TESTER FRA APRIL: Allerede uken etter påske ble de første kandidatene kalt inn til datatesten i opptakets fase én. Deretter følger tre faser før man eventuelt til slutt får tilbud om studieplass. Etter den første datatesten, avholdt på Værnes, blir det både data- og papirbasert testing, også det på Værnes. Deretter skal intervjuer gjennomføres på Gardermoen i starten av juni, før opptaksprøvene avsluttes med helsesjekk ved Flymedisinsk institutt på Blindern og innhenting av sikkerhetsklarering den første uka i juli. De som består alle faser vil bli tilbudt studieplass enten i høst eller høsten 2012.

Fra jenteflopp til jentetopp

Andelen jenter innkalt til fase én av opptaksprøvene er høyere enn noen gang.

FÆRRE ENN I FJOR

Det gjør at Jesper Krogh, sjef for utdannings- og treningsavdelingen i flysikkerhetsdivisjonen (UT), likevel betegner årets rekrutteringskampanje som en suksess — tross at årets 518 søkere er 32 færre enn fjorårets.

– Flere delmål er nådd: Flere kvinnelige søkere og flere kvalifiserte kvinnelige søkere, sier Krogh til Flygelederen.

38 prosent av søkerne er jenter, noe som er en oppgang på seks prosent sammenliknet med i fjor. Men hele 44 prosent av dem som er kvalifisert for opptaksprøver er hunkjønn. Det gleder utdannings- og treningsjefen.

– All time high på jentesiden. Det blir spennende å se hvordan det går i opptaksprøvene, sier UT-sjefen.

Han tiltrådte som sjef for utdanning og trening i fjor sommer og satte raskt i gang et arbeid for å finne ut hvorfor så mange jenter faller gjennom når det kommer til opptaksprøver for flygelederyrket. Totalt i fjorårets opptak søkte 550. Av dem kom 33 gjennom — men kun tre jenter, tross at jenteandelen blant søkerne var 32 prosent. Jenteandelen blant søkerne har dessuten falt de siste årene.

Nå ser det ut som om den trenden er i ferd med å snu.

– Det er jeg meget tilfreds med, konstaterer UT-sjefen.

Snart klart. Avinor har — etter at selskapet ble medeier i Entry Point North (EPN) fra 2006 — benyttet Eurocontrols testregime FEAST (First European Air Traffic Controller Selection Test) SDM (Strip Display Management Test) i

rekrutteringen av kommende flygeledere. Nå samarbeider UT med EPN for å finne ut hvorfor jenter, i større grad enn gutter, mislykkes i flygelederopptaket. Resultatet av gjennomgangen av de ulike opptaksprøvene ventes snart.

Til tross for en nedgang i antall søkere i år på 32, ligger antallet som skal testes på kun ni færre enn fjorårets 274. Og søkerne er unge. Gjennomsnittet på jentesiden er 22 år, mens guttene ligger på 22,7 år.

Sjefen for UT betrakter uansett årets kampanje som svært vellykket.

– Interessen har virket høyere enn noen sinne, i alle fall i ”nyere” tid, det vil etter at det ikke lenger er lønnet utdanning, sier Jesper Krogh.

Praksisen med lønn under utdanning bortfalt da Avinor startet opp med flygelederutdanning igjen i 2005. Nå får elevene først lønn når de er ferdige med den institusjonelle delen av opplæringen.

– Vi fikk kanskje ikke det store resultatet i år og jeg skulle gjerne sett at det var noe høyere. Men jeg tror at den store interessen vi har sett på messene i år slår inn i 2012 og 2013. De som har vært på messene er for unge til å søke i år. Men mange flere enn tidligere har vist interesse og enda flere har fått en ide om hva flygekontroll innebærer, mener sjefen for UT.

Suksessfaktorer. Krogh peker på flere faktorer som bidrar til at han karakteriserer kampanjen som en suksess:

- ✓ Mer enn 70000 treff på flygeledersillet Hjelp, jeg vil bli flygeleder, enten via Avinors hjemmesider eller nettstedet bliflygeleder.no
- ✓ Vesentlig økning i antallet visninger av søknadsskjema; cirka 9500 hits i år, mot 4202 i fjor og 2697 i 2009.
- ✓ Økt interesse for flygelederutdanningens



ORIGINAL: Blant annet slik forsøkte Avinor å lokke interesserte til å søke flygelederutdanningen; gjennom et flygelederspill der kandidatene skulle kontrollere flytrafikk inn til en flyplass svært lik Gardermoen. FOTO: OSLO LUFTHAVN



TILFREDS: Utdannings- og treningssjef Jesper Krogh.

stand på de ulike utdanningsmessene.

– Det virker som om kampanjen har truffet svært godt og jeg har hørt mye positivt om den. Den er annerledes, uten å være ekstrem, sier Krogh.

Reduserer til 32 i året. Reklamebyrået Screenplay har utviklet årets

kampanje og spillet som utfordrer kandidater til å kontrollere flytrafikk inn til en svært Gardermoen-lik flyplass. Screenplay ble også nominert til Sølvtaggen i januar, mediebransjens pris til beste interaktive arbeid — en pris som gikk til TINE meierier.

36 elever er for øyeblikket under skoloring ved University of North Dakota (UND) i Avinor-regi. Fra og

med inneværende år reduseres antall elevplasser fra 36 til 32 per år. Kontrakten med UND gjelder for inntil 36 elever per år og gjelder i perioden 2010-2012, med mulighet for inntil to års forlengelse.

Tekst: TERJE DAHLENG EIDE

Flygeledere i kø for å få intervju kandidatene

Hele 40 flygeledere meldte innen søknadsfristen 30. mars sin interesse for å delta som intervjuere i seleksjonen av flygelederelever.

Overveldet over den massive responsen, skal Jesper Krogh og utdannings- og treningsavdelingen nå plukke ut 10-12 som til gruppen som skal være med å finne fremtidige flygelederelever i tiden som kommer.

– Det er utrolig positivt at så mange vil bidra til rekrutteringen og ta ansvar og eierskap i proses-

sen, sier Krogh.

Intervjuer av potensielle flygelederelever skal foregå tidlig i juni. Innen den tid skal utdanning og trening ha satt sammen et lag med intervjuere med god fordeling mellom kjønnene og geografisk spredning.

Da annonsen ble lagt ut sto det opprinnelig at ett av kvalifikasjonskravene som ville bli vektlagt var: "Reell mulighet til å bli frigitt fra enheten i det aktuelle tidsrommet." Etter en henvendelse fra NFF

ble kravet raskt fjernet.

– Det var absolutt ikke meningen å diskvalifisere noen. Alle søkere skal ha lik mulighet. Nå skal vi se på alle søknader og finne den riktige sammensetningen av intervjuere. Så får vi etter det se på hvilke eventuelle problemer frigivelse vil skape for de respektive enheter. Det synes jeg blir riktigst, sier Krogh.

De som blir valgt skal gjennom en opplæring i intervjueteknikk før de sammen med psykolog —

som nå blir gjeninnført i opptaksprosessen — skal vurdere kandidater. Rammeavtale på psykologisk kompetansebistand er gjort med firmaet Speare AS, ett av tre som la inn anbud om å delta på psykologsiden.

– Intervjuere vil også bli kurset i hvordan de bør fremstå og opptre i en intervju situasjon. For de fleste søkere vil dette være første møte med Avinor. Da er det viktig at de blir møtt på en god og riktig måte, mener Jesper Krogh.



Netto tilgang på 15 flygeledere i 2010

2010 ga Avinor en økning på cirka 15 operative flygeledere. Når tallet oppgis omtrentlig er fordi det i enkelte tilfeller varierer i hvor stor grad avgangen av flygelederpersonell får reelle operative effekter. Når det gjelder sertifiseringer:

2010 ga flysikringsdivisjonen 28 nye flygeledere. 13 fikk sine første flygeledersertifikat i årets fire første måneder. Mellom 1. mai og 1. november fulgte ti nye. November ga én ny flygeleder; Aleksander Hegdal på Kjevik ved

Kristiansand. Desember bød på Martin Lesjø på Rygge som besto sertifiseringsprøven 1. desember. Malin Røsnæs Mustorp klarte det samme på Værnes dagen etter. 15. desember var det Hege Skamfer sin tur ved Oslo approach, mens



FERSKE FLYGELEDERE: Sol Maria Hellandsjø (til venstre) og Ragnhild Rykkvin er to av tre jenter ved Bodø kontrollsentral som i vinter oppnådde sine flygeledersertifikat.

Håvard Stokka besto sin prøve ved Stavanger kontrollsentral 21. desember. I løpet av året fikk tolv elever sin utdanning avsluttet, de to siste i desember ved henholdsvis Vigra og Sola TWR/APP.

Tilgangen på flygeledere uten-

fra ga en tilvekst på tre:

Gunnar Stein (bildet), mange-årig flygeleder ved Bodø TWR/APP, vendte i vinter tilbake til sin gamle arbeidsplass etter noen fire og et halvt år i Luftfartstilsynet. To finner, Jussi Hiihtola og Emil

Bruins Slot, fikk ikke jobb hjemme i Finland etter endt flygelederutdanning og begynte i stedet ved Kirkenes TWR/APP i april i fjor.

Avgangene hadde primært sin årsak i alder; åtte nådde i løpet av 2010 aldersgrensen på 60 år og

forlot operativt arbeid. Ytterligere en forlot Avinor til fordel for arbeid i utlandet, fire fikk sine sertifikat inndratt av medisinske årsaker, mens to, Ingvild Tårnes og Gaute Frøystein fra Bodø kontrollsentral, startet i Luftfartstilsynet.

Tre jenter på tre uker

I løpet av tre vinteruker fullførte like mange jenter som kom gjennom fjorårets opptak flygelederutdanningen med suksess.

JENTERUSH

Samtlige tre gjorde det ved samme enhet — og alle tre er på samme kull, EPN 0844. De startet flygelederutdanningen ved Entry Point North i Malmö i oktober 2008.

I januar og februar ble alle tre ferdige med et drøyt toårig utdanningsløp mot yrket som flygeleder og er nå sertifiserte ved Bodø kontrollsentral.

– Yrket passer like fint til jenter som til gutter, fastslår både Ragnhild Rykkvin (26) og Sol Maria Hellandsjø (22), to av de tre ferske flygelederne. Den siste er Irene Abrahamsen (29).

Samsvarer med statistikk. Det de to nysertifiserte sier samsvarer bra med statistikken. Med til sammen rundt 500 operative flygeledere i Norge er ikke grunnlaget det bredeste, men dog: Når kandidatene først har bestått opptaksprøvene er tallene mellom kjønnene ganske like. Under den institusjonelle delen av utdanningen er det litt færre jenter som faller fra enn gutter. I den praktiske — og avsluttende — delen ut på flygekontrollenhetene er frafallet omtrent likt, med en liten fordel jenter de siste årene.

Kullhistorien til Rykkvin, Hellandsjø og Abrahamsen sier det samme:

Av 18 som startet klarte ti målet om å bli flygeledere (55,6 prosent). Av seks jenter, er nå fire sertifiserte flygeledere (66,7 prosent). Blant guttene blir dermed tallet på utsjek-

kede 50 prosent (6 av 12).

– Jeg tror yrket er mer kjent blant menn. Gutter er mer klar over det, mens jenter blir oppmerksom på det mer tilfeldig, mener Sol Maria Hellandsjø, som hadde påbegynt en utdanning innen ergoterapi før hun — tilfeldig — ble gjort oppmerksom på at Avinor søkte flygeledere.

– Noen hadde lest om at Avinor søkte flygeledere og tipset meg om det, så jeg prøvde. Jeg visste egentlig lite om hva jeg gikk til, sier Hellandsjø fra Stjørdal.

Fysioterapeut først. Ragnhild Rykkvin vurderte tidlig flygelederyrket, men etter endt videregående skole i 2004, utdannet ikke Avinor lenger flygeledere og Rykkvin startet — og fullførte — i stedet fysioterapiutdanning. Deretter søkte Oslo-jenta seg til flygelederyrket — helt tilfeldig.

– Jeg så en annonse i VG eller noe sånt. Så sendte jeg inn en søknad, sier Rykkvin.

Begge mener datatester i utgangspunktet faller mer naturlig for gutter, og tror det kan være noe av forklaringen på hvorfor så mange jenter faller fra under opptaksprøvene til flygelederyrket.

– Gutter spiller mer dataspill og kanskje er dataspillerfaring en fordel under opptaksprøvene. Testene skal prøve ut egenskaper hos kandidatene, men jeg tror nok det er lettere og mer logisk å gjennomføre testene



om du har spilt en del dataspill, mener Hellandsjø.

– Jeg vet ikke hva grunnen er til at jenter mislykkes i opptaksprøvene, men det sies jo at gutter er bedre i matematikk og romforståelse. Jeg tror, siden dataspill er mer typisk gutt enn jente, at datatestene i opptaket er en mer naturlig «gutteting». Kanskje burde man se på

hvilke prøver vi som har kommet gjennom utdanningen svarte bra og ikke bra på, foreslår Ragnhild Rykkvin, som selv behersket naturfag godt på videregående skole.

Rykkvin var den første av de tre jentene som ble sertifisert ved Bodø kontrollsentral i vinter. Hun oppnådde sin andre yrkesstatus 20. januar, mens Sol Maria Hellandsjø fikk sitt flygeledersertifikat seks dager senere. Irene Abrahamsen avsluttet det aldri så lille jenterushet med sin vellykkede sertifiseringsprøve 9. februar. Innimellom Rykkvin og Hellandsjø besto også kullkamerat Kent Ole Olsen sin sertifiseringsprøve ved kontrollsentralen i nord.



Tekst og foto: TERJE DAHLSENG EIDE

TI FØRSTE KVARTAL: Til sammen ti kunne legge elevstatusen bak seg i løpet av årets tre første måneder. I samme periode fikk fire sin utdanning avsluttet. 30 elever er i ferd med å gjennomføre opplæring med tanke på sertifisering ute ved flygekontrollenhetene. De øvrige som nå har flygeleder som yrkestittel er Mirko Malavrazic (sertifisert ved Torp kontrolltårn 27. januar), Audun Stoltz Thommassen (Sola TWR/APP 10. februar), Steinar Johansen Aarvåg (Kvernberget TWR/APP 24. februar), Truls Ove Sandvik, (Sola TWR/APP 25. februar), mens Christian Pedersen og Vetle Rydmark 30. og 31. mars fullførte sin utdanning med suksess ved Bodø TWR/APP.

HENGER HØYT: 24 hadde Værnes tårn- og innflygingskontroll øverst på sin søknad om flygelederstilling. Det var flest av alle 22 enheter — 23 om man deler Oslo ATCC i APP og ACC. Gardermoen var nærmest. Hovedflyplassen sto øverst på 22 av 141 søknader.

FOTO: TERJE DAHLENG EIDE

Dusinet fullt fra utlandet

Tolv av de til sammen 141 som søkte på flygelederstillinger i Avinor kommer fra utlandet.

VIL TA TID

Ikke overraskende er det flest svensker blant de utenlandske søkerne. I tillegg til sju svensker er imidlertid også Finland (tre), Island og Nederland representert på søkerlisten.

Ytterligere tre er tidligere Avinor-utdannede og –ansatte som for tiden jobber som flygeledere for Luftfartsverket i Sverige.

Aldri tidligere har så mange utenlandske flygeledere ønsket jobb i Norge.

– Nei, i hvert fall ikke i «nyere» tid, bekrefter Tone B. Simonsen i ATMs bemanningsavdeling, som har sjekket tilbake til 2003, året da Avinor ble etablert.

Hvorvidt noen av dem blir tilbudt stilling i Norge, er foreløpig ikke klart.

Særvtalen styrer. Fristen for årets utlysningrunde var 15. november i fjor. Alle enheter var i utgangspunktet åpne for å søke. Hele 141 søknader kom inn totalt — 20 flere enn året før. Ansettelse skal gjennomføres i henhold til bemanningsbehov og særvtalen mellom NFF og Avinor «om regler, rutiner m.m. vedrørende ansettelse, overføring m. v. av flygeledere i og etter plikttjenesten».

– Med unntak av et par enheter er det i utgangspunktet ledige stillinger ved alle en-

heter. I tillegg kan det bli ledige stillinger som følge av ansettelsesprosessen, sier Simonsen.

Basert på rangeringsordningen er det altså ansiennitet det som teller. Derfor stiller blant annet de utenlandske søkerne langt bak i køen, ettersom de betraktes til ikke å ha ansiennitet i Norge. De norske som jobber i utlandet vil også ha den erfaringen de forlot Norge med hvis de har vært borte i mer enn ett år, det vil si at de dermed har rykket bakover i køen uten å opptjene relevant søkeransiennitet i tiden i utlandet.

De første tilbudene gikk ut på nyåret. Prosessen er langt fra ferdig.

– Utlysningrunden tar tid. Flere som har fått tilbud har takket nei, og nye tilbud/svarfrister gjør at prosessen tar litt lenger tid enn først antatt, opplyser Simonsen.

Svarfristen på tilbud er på 14 dager. Basert på responsen gjøres det en ny vurdering av situasjonen, før neste bølge med tilbud går ut. Ikke minst det at det skal vurderes om søkerne når opp med andre-, tredje eller fjerdevalget og så videre, når førstevalget ikke er tilgjengelig, kompliserer prosessen. Mange har satt flere enheter opp på søknaden sin.

Ikke alle blir tatt i betraktning: Seks av søkerne var ikke søknadsberettiget på grunn av bindingstid ved nåværende enhet. Det er en sperrefrist på to år etter autorisasjon — eller stipulert sådan — ved ny enhet, før man igjen er søknadsberettiget i hen-

hold til rangeringsordningen. Bindingstiden ved start i ny stilling er på tre år.

Andre fakta fra utlysningrunden:

- ✓ 80 flygeledere — aspiranter og eksterne flygeledere ikke medregnet — har søkt om nytt tjenestested.
- ✓ 15 av søkerne var aspiranter på søknadstidspunktet. Ti av dem er nå sertifisert.
- ✓ Alle flygeledere uten fast stilling betraktes automatisk som søkere til alle ledige stillinger. Dette gjelder 54 av søkerne, som dog har meldt inn sine prioriteringer.
- ✓ 44 flygeledere/aspiranter har søkt om fast ansettelse ved nåværende tjenestested. Oppnår de det vil de rykke opp i lønnsystemet i henhold til gruppen enheten befinner seg i. Uten fast ansettelse vil de ut plikttjenestetiden stå i den såkalte gruppe N, som ble opprettet i forbindelse med tariffhandlingene i 2006. Gruppe N ble opprettet nettopp for å motivere nysertifiserte til å binde seg til potensielt upopulære enheter, og ved å gjøre det oppnå en lønnsgevinst med å rykke opp i det ordinære lønnsystemet.
- ✓ NFF er representert — med Tom-Snorre Skaret og Frode Nilssen Bøe — i gruppen som skal gjennomgå bunken med søknader. Fra Avinor har Tone B. Simonsen og Wenche Grav ansvaret.



Tekst: TERJE DAHLENG EIDE



MEST POP: I 2009 var det Oslo ATCC som var mest populær. I innværende runder var det Midt-Norges største lufttrafikk-tjenesteenhet som tiltrakk seg flest søkere. 24 av de 141 som søkte hadde ført opp Værnes TWR/APP på førsteplass. Tett bak fulgte Gardermoen TWR som førsteprioritet på 22 søknader, mens Oslo ATCC (både ACC og APP) hadde 19. De to flyplassene som Avinor ikke eier, men leverer flygekontrolltjeneste ved — Rygge og Torp — fikk begge 13 "førsteplasser". Flesland med åtte og Bodø TWR/APP med seks fulgte deretter.

MINST POP: Ingen av søkerne hadde Kirkenes, Andøya, Evenes eller Karmøy som sitt førstevalg. Men det betyr ikke at disse tre enhetene er uten søkere til eventuelle ledige stillinger. Én av de utenlandske flygelederne som har meldt sin interesse for arbeid i Norge, har søkt alle ledige stillinger. Tre andre har ønsket spesifikk enhet, men søker subsidiært samtlige enheter. Alle flygeledere uten fast tjenestested er dessuten, i henhold til særavtalen mellom Avinor og NFF, automatisk søkere til alle ledige flygelederstillinger.

21 SØKTE SEG BORT: Bodø kontrollsentral er den enheten der flest har søkt andre stillinger. 21 flygeledere/aspiranter har levert inn søknad om flygelederstilling ved andre enheter. Oslo kontrollsentral er nummer to på listen. Her har ti søkt seg bort. Deretter følger hovedkontoret (seks), Stavanger kontrollsentral, Gardermoen og Ørland (alle fem).

63 FIKK I FORRIGE: Sist utlysingsrunde, i 2009, hadde søknadsfrist 5. oktober, men ble av flere årsaker avsluttet først i midten av april i fjor. Av 121 søkere var 108 søknadsberettiget. 63 fikk tilbud om stilling; 33 ved ny enhet og 24 der de fra før tjenestegjorde. Fire takket nei, samt at to nye kollegaer fra Finland startet i fast jobb ved Kirkenes kontrolltårn i april. Siste overføring etter denne runden vil ikke bli gjennomført før utgangen av 2012 på grunn av blant annet Oslo ASAP.

Japan skaper et klima av frykt



Nesten ti år etter nestenulykken i Japan var alt håp om frifinnelse ute for de involverte flygelederne.

ANKEN AVVIST

Avstanden mellom de to flyene fra Japan Airlines ble anslått til mindre enn 100 meter den 31. januar 2001 da de holdt på å kolliderer nær Yaizu i Japan 31. januar 2001 — selv om de hadde hverandre i sikte. Flygeleder på vakt hadde aspirant på opplæring. Feil fly fikk instruksjon om å synke.

Besetningen i det ene flyet fulgte rådene fra antikollisjonsystemet ombord (TCAS/ACAS), mens besetningen i det andre fulgte instruksjonen fra flygekontrollen. Det resulterte i at begge — på kryssende kurs — startet nedstigning.

I etterkant har det vært en lang prosess. 7. november i fjor ble saken endelig avsluttet. Da avslo japansk høyesterett anken fra de to involverte, som dermed må leve med rettslig skyld for nestenulykken.

Fordømmer. Den internasjonale føderasjonen av flygelederforeninger — IFATCA —

fordømmer beslutningen.

– IFATCA fordømmer sterkt den japanske høyesteretts beslutning om å avvise anken mot dommen mot de to flygelederne som var på vakt, skriver IFATCA i en reaksjon til avgjørelsen.

Konklusjonen etter at Japans kommisjon for undersøkelsene av ulykker innen luftfart og jernbane i sin tid var ferdig med sin jobb, pekte på to hovedårsaker: Flygelederens uriktige instruksjon til feil fly og besetningens beslutning om å følge flygelederens instruksjon i stedet for rådene fra flyets TCAS.

Japanske luftfartsmyndigheter kuttet lønnen til flygelederen som drev instruksjon med ti prosent. Aspiranten og sjefflygeleder ved Tokyo ACC fikk reprimande.

Straffeløst. Da Tokyo-politiet i 2003 var ferdig med sin etterforskning, ble de to førstnevnte straffeløst:

I første rettsinstans i 2004 ble de frikjent for profesjonell uaktsomhet med skade til følge. Påtalemakten anket og i neste instans — i 2008 — ble de to likevel kjent skyldige og dømt til betinget fengsel i henholdsvis ett år og seks måneders og ett års. Deretter anket flygelederne dommen til høyesterett.

Høyesterett besluttet altså at dommen blir stående, nesten ti år etter at hendelsen inntraff. Det medførte at 41 år gamle Yasuko Momii og 35 år gamle Hideki Hachitani mistet jobbene sine.

– De har sittet perioder i varetekt, men slipper å sone i fengsel, ettersom dommene ble betinget. Men dette medfører likevel at de ikke lenger kan forbli statsansatte, sier Scott Shallies, IFATCAs ansvarlige for faglige spørsmål.

Han har på IFATCAs vegne vært enga-



STØTTEMARJ: I 2009 ble det arrangert en støttemarsj for de to dømte flygelederne i Tokyo. IFATCA var også representert.



BLANDET KALLESIGNAL: Aspiranten på opplæring instruerte feil fly om å synke, og mens ett av flyene valgte å følge flygekontrollens instruksjoner, valgte det andre å følge antikollisjonssystemets beskjed. Resultatet ble at de nesten kolliderte, selv om begge hadde hverandre i sikte. 100 ble skadd på det ene involverte flyet fra Japan Airlines, av typen Boeing 747-400, som dette.

FOTO: JAPAN AIRLINES.

sjert i saken og blant annet deltatt på protestmarsj i Tokyo mot straffeforfølgingen av sine to japanske kolleger — til liten nytte.

– Denne beslutningen respekterer ikke ICAOs krav om etterforskning av hendelser for å etablere faktiske årsaker, med det formål å hindre fremtidige hendelser. Ulykkesrapporten avdekket en rekke faktorer som bidro til at hendelsen oppsto, inkludert handlinger av pilot, handlinger av flygekontrollen, operasjonelle prosedyrer og mangel på riktig trening for flygelederne, samt mangel på definitive prosedyrer, på den tiden, for piloter å følge i slike situasjoner, mener IFATCA.

– Bare å ta ut ett enkelt element i en kompleks systemsvikt, er kortsynt og gir ikke resten av verden tillit til sikkerheten japansk luftfart, kommenterer IFATCA-president Alexis Brathwaite.

Skadelig sikkerhetseffekt. I fjor høst var Japan, som en av ICAOs 170 medlemmer, med på å vedta å opprette såkalt Just Culture i luftfarten — en rapporteringskultur der ansatte i luftfarten kan rapportere om detaljer rundt hendelser uten å måtte

frykte å bli straffeforfulgt for sine feil i etterkant — nettopp for finne årsak til hendelser for å kunne unngå slike igjen, og ikke for å straffe de involverte. Norge har for eksempel lovfestet et slikt rapporteringssystem.

– Denne avgjørelsen er ikke i tråd med — eller respekterer — hva Japan forpliktet seg til igjennom ICAO. Det er viktig at vi erkjenner at menneskelige handlinger ikke er årsaken til systemsvikt — menneskelig handling er en konsekvens av svikt i systemet, sier Alexis Brathwaite.

– Med å opprettholde dommen skaper Japans høyesterett et klima av frykt for flygelederne i utførelsen av arbeidet sitt, når de vet at enhver situasjon kan resultere i rettsforfølgelse og straff. Dette kan føre til at alle opplysninger ikke kommer frem ved undersøkelsen av kommende hendelser og dermed ha en skadelig effekt på flysikkerheten i Japan, advarer flygelederforningenes verdensorganisasjon.



Tekst: TERJE DAHLENG EIDE

Fantes ingen klare regler

Da nestenulykken i Japan inntraff fantes det ingen klare regler for hvordan piloter skulle forholde seg til instruksjoner fra luftbårne antikollisjonssystem (ACAS/TCAS). Den japanske kommisjonen som undersøkte hendelsen, var krystallklar i sin endelige rapport og ba ICAO om å innføre utvetydige regler på området; at piloter alltid skal følge ACAS/TCAS og ikke instruksjoner fra flygekontrollen.

Den engelske versjonen av ulykkesrapporten fra Japan er datert 12. juli 2002, altså elleve dager etter Überlingen-ulykken, der det samme skjedde: Ett fly fulgte ACAS/TCAS, det andre instruksjoner fra flygelederen.

Den tragiske ulykken over Tyskland, der 71 mennesker omkom og flygeleder Peter Nielsen senere ble drept av en av de etterlatte, satte fart i ICAOs arbeid på området. Piloter skal følge instruksjonene fra antikollisjonssystemet — såkalt resolution advisory — og ikke flygelederens eventuelt motstridende klarering.

fakta

Dette skjedde

- ✓ 31. januar 2001 var Japan Airlines rute 907 (JAL907), en Boeing 747-446 med 411 passasjerer og 16 i besetningen, på vei fra Tokyos Haneda-flyplass til Naha, også det i Japan. Japan Airlines rute 958 (JAL958) hadde tatt av fra Pusan i Sør-Korea med Tokyo Narita som destinasjon i en DC 10-40 med 237 passasjerer og en besetning på 13.
- ✓ JAL907 klatret til FL390. JAL 958 cruiset på FL370. Nær Yaizu NDB, over Suruga Bay, var flyene nær ved å kollidere. De hadde kryssende kurs og flygelederen fikk konfliktalarm. I stedet for å instruere JAL958 til å synke, ble JAL907 instruert til dette.
- ✓ Rett etter denne instruksjonen fikk besetningen på JAL907 TCAS resolution advisory med beskjed om å klatre for å unngå kollisjon, men kapteinen fulgte i stedet instruksjonen fra flygelederen om å redusere høyden.
- ✓ Begge fly fortsatte likevel å være på kollisjonskurs fordi JAL958 valgte å følge sin TCAS resolution advisory og også hadde startet nedstigning.
- ✓ Besetningen i begge fly så hverandre visuelt. Like før de krysset hverandres flygebaner, tvang piloten på JAL907 brått flyet til å dykke basert på en visuell vurdering. Kollisjonen ble dermed avverget.
- ✓ 100 mannskap og passasjerer på JAL907 ble skadet, ni alvorlig, etter nødmanøveren. Ingen ble skadet på JAL958. JAL958 fortsatte til Narita, mens JAL907 returnerte til til Haneda Airport.

Kilde: Skybrary.aero

flygelederen

INNLEGG

Utfordringer

Tekst: Oscar D. Hillgaard

Avinor har ikke bare byttet leder. Avinor kan lett ende opp i nye utfordringer av gammel årgang. Mitt forhold til Avinor opphørte da jeg — mett av marsipankake — gikk ut av tunnelen i røykenanlegget og ut i vintersolen 8. november 2005. Like før hadde «sikkerhetsdirektør» Grette sagt takk for seg, og straks etter gikk Flesland og Talleraas. Disse siste antagelig med mindre mengder marsipankake som niste på veien.

I tiden før forrige lederskifte i Avinor argumenterte jeg sterkt, i alle de fora jeg fant, for at en burde skille Avinors naturlige sikkerhetsmonopol fra selskapets kommersielle virksomhet. Jeg mener det samme i dag.

Dessverre brukte ikke samferdselsdepartementet muligheten det hadde i 2006 til å foreta dette skille. En medvirkende årsak til at NFF også lot prinsippet ligge må antas å være at Avinors daværende, nye sjef hadde en bakgrunn fra privat oljesektor og ikke minst som tidligere sjef for havarikommisjonen. På den måten fikk Avinor en ledelse med klart fotfeste i sikkerhetskulturene som er så sentrale i luftfart, land- og sjøtransport, samt i offshorevirksomheten. Men Avinor forble en sårbar plante, og nå har gartneren sluttet.

Jeg skal ikke bedrive forhåndsdømming, men NFFs medlemmer og styre bør følge godt med fremover. Den nye ledelsens muntlige utsagn vil sjelden være så mye verdt. Det er i handling man viser hva en reelt står for. Hvis ledelsen i månedene som kommer bruker tid på blårusklubben CANSO og tar lett på Eurocontrol, så kan det være et varsel.

I Flygelederen 2/10 skriver Reinhard Lillebø — også tidligere sentralstyremedlem i Høyre — at vår modell

med tre kontrollsentraler kan stå for fall. Jeg er redd for at han kan få rett, men jeg tror ikke at en sentralisering gir sikkerhetsgevinst. Jeg har ment — og mener fortsatt — at et desentralisert system kan gi sikkerhetsgevinster og operative fordeler for brukerne. Det har hendt at kontrollsentraler har vært slått ut gjennom alt fra branner til banale, tekniske feil.

Fordelen med et desentralisert system er da at nesten uansett hva som skjer — unntatt en atomkrig — så kan andre overta. Dette er ABC for forsvarsplanleggere med erfaring fra den kalde krigen. Men for at fordelene skal være reelle må en ha beredskapsplaner, som man øver på. Småkongene i LTT må øve på å avgi og overta naboens luftrom. Og for at det ikke skal bli for dyrt å drive desentralisert må en begrense den desentraliserte virksomheten til de operative ledd. Og ikke ta med en haug med kontorister og støttefunksjoner overalt.

Jeg skal komme med en spådom. Hvis ikke NFF ytterligere styrker Faglig utvalg og selv sikrer seg fortsatt innsikt i, og tilgang til toppkompetanse, innen alle relevante fagområder, så vil flygelederkorpsets velmaktsdager være talte. Og kontrollsentralene ende opp i ett operativt miljø på Reitan sammen med det lille som er igjen av kongerikets forsvarsmakt. Mens svenskenes desperate jakt på inntekter fører deres kontrolliver inn over Østlandet. CANSO vil ha vunnet.

Bodø er svært mye bedre enn sitt rykte og i Saltstraumen er det mye, fin fisk. Men jeg tror flysikkerhet og høy driftsstabilitet er tjent med at vi sikrer flere kompetansemiljøer. I tillegg til Bodø.

Bare to flygeledere ble med Rovaniemis to sektorer sørover til Finlands ene gjenværende kontrollsentral.

OVERTALLIGE

Siden 1960-tallet har finnene hatt to kontrollsentraler; Tampere, som ligger knappe 180 kilometer nord av hovedstaden Helsinki, og Rovaniemi i Nord-Finland, byen med Lappland universitet, Finlands nordligste.

18. november i fjor var det slutt. Da ble ansvaret for Rovaniemis to sektorer overtatt av personellet i Tampere. Med på lasset ble bare to flygeledere. I slutten av mars startet en tredje på overføringstrening.

Av de resterende 25 skulle 15 fortsette å jobbe i Rovaniemi TWR/APP. Flere risikerte dermed status som overtallige.

– Situasjonen har roet seg i Rovaniemi. For øyeblikket er det litt for mange der, men det er også noen som pensjonerer seg i løpet av de neste årene, sier Antero Utunen, leder i den finske flygelederforeningen og selv flygeleder i Tampere.

Uten flygelederjobb. I april i fjor begynte to finske nyutdannede flygeledere ved Kirkenes TWR/APP. Ytterligere tre finner søkte på stilling i Avinor i innværende utlysingsrunde. Ved årsskiftet var omkring et dusin flygeledere i Finland arbeidsledige, eller i alle fall uten kontrakt med tjenesteyter Finavia.

Det tallet har gått raskt nedover etter at Finavia tidligere i år åpnet for ansettelser igjen.

– Foreningen har presset hardt på arbeidsgiver for å ansette flere flygeledere. Nå er det få uten flygelederarbeid, samtidig som underbemanningen er minimal. Flere flygeledere har samtidig sluttet for å jobbe utenlands, så det hjelper også på situasjonen, ikke minst med tanke på det kullet som avslutter sin radartrening senere i år, konkluderer fagforeningslederen.

Proessen som ledet frem til nedleggelsen av Rovaniemi kontrollsentral har vært konfliktfylt. 29. april i 2009 la finske flygeledere ned arbeidet i to timer i protest mot beslutningen om å legge ned Rovaniemi — uten at noen form for backupløs-

flyttet til Tampere



SAMLET ETT STED: All finsk underveiskontrolltjeneste er nå samlet i Tampere etter at ansvaret for Rovaniemis to sektorer ble flyttet sørover 18. november i fjor. Her fra Tampere Pirkkala flyplass. Finlands eneste ACC er ikke lokalisert på flyplassen, men i nærheten.

FOTO: FINAVIA

ninger for den ene gjenværende kontrollsentralen var på plass. Samtidig var den finske foreningen forbannet over prosessen og den korte tidshorizonten. Egentlig skulle nedleggelsen funnet sted tidlig i 2010.

Valgte det dyreste. – Avgjørelsen ble tatt uten at vi fikk komme med innspill på en skikkelig måte. Vi var inkludert i studien som det danske firmaet Integra gjorde og kunne fortelle vår mening åpent der: Vi liker ikke tanken på å kombinere de to kontrollsentralene uten at man kan vise til noen fordeler driftsmessig eller økonomisk. Tvert imot hadde vi tre alternativer på bordet, og det mest kostbare alternativet ble valgt, kommenterer Utunen.

Danske Integra skal da heller ikke ha anbefalt en løsning med bare en kontrollsen-

MÅ NØDKJØRE TO TIMER: Planen er å etablere lokaliteter ved Helsinki-Vantaa flyplass som kan bemannes dersom det oppstår situasjoner som gjør at Tampere ACC ikke lenger kan yte tjeneste, som ved for eksempel brann. Da må flygelederne sette seg i bilen og kjøre sørover til hovedstadsflyplassen, en tur som tar omlag to timer. Enn så lenge er nødløsningen å avvikle eksisterende trafikk og stenge finsk luftrom dersom slike nødsituasjoner oppstår.

HAR ALLE SEKTORER: Med Tampere fem sektorer og salig Rovaniemi to, er Finland delt inn i sju sektorer. Samtlige 69 flygeledere — de to fra Rovaniemi inkludert — har autorisasjon på alle sju sektorer. I forkant av overtakelsen av de to nordligste sektorene var personellet i Tampere gjennom en opplæringspakke, som blant annet inneholdt en uke simulator og teoriprøve.

tral helt uten videre. Forholdet mellom den finske flygeledere og arbeidsgiver Finavia har vært kjølig også tidligere. I januar 2008 la man ned arbeidet i to timer da Finavia nektet å overholde sine forpliktelser i henhold til overenskomst.

I slutten av januar startet nye forhandlinger mellom flygelederforeningen og Finavia. De pågår ennå. Arbeidsgiver ønsker blant annet å øke arbeidstiden med 100 timer i året for hver flygeleder.

– Det har vi konsekvent avvist. Når det gjelder øvrig tekst i avtalen, har vi kommet til enighet om en god del ting. Lønsspørsmålet vil selvsagt ta tid, sier Antero Utunen.

Tekst: TERJE DAHLENG EIDE

Bedre samarbeid — færre krenkelsler

Et bedre samarbeid mellom lufttrafikkjenten og ferske piloter vil kunne bidra til å redusere antall luftromskrenkelsler.

SIKKERHETSTROFÉ

Det mener Bjørn Strøm, SAS-pilot til daglig, men også skolesjef og instruktør i Toten flyklubb. Det er for engasjementet innen sistnevnte område, allmenflygingen, at Strøm under årets luftfartskonferanse — avholdt i Bodø 16. og 17. februar — ble hyllet med Luftfartstilsynets sikkerhetstrofé.

Luftfartstilsynet deler årlig ut sikkerhetstrofeet til en person eller organisasjon som har utmerket seg, eller engasjert seg spesielt for sikkerhetsarbeidet innenfor allmenflyging eller luftsport.

Trygghet som smitter. For 2011 var det altså Gjøvik-mannen Bjørn Strøm som ble æren til del. Han ble nominert av flyplassjef på Kjeller, Per Inge Evensen, som begrunnet nominasjonen som følger:

«Årets prisvinner har på en unik måte beholdt interessen for General Aviation og for sikkerhetsarbeidet i klubbene han er medlem av. Som instruktør gjør han elevene kjent med viktigheten av god planlegging og praktisk gjennomføring av flyturen. Han viser en trygghet i det han gjør, som raskt smitter over på de personer han har rundt seg, enten det gjelder i eller utenfor cockpit. Økonomi har aldri vært



HYLLET: Bjørn Strøm er skolesjef og instruktør i Toten flyklubb. For sin mangeårige innsats i allmenflymiljøet fikk SAS-piloten sikkerhetstroféet av Luftfartstilsynet.

hans drivkraft, men gleden av å se andre bli trygge på det å føre et fly.»

Redde for å gjøre feil. Til Flygelederen forteller Strøm at han ønsker at flyelever og ferske piloter skal bli tatt bedre i mot av ovenfor lufttrafikkjenten.

– Det er viktig at LTT har forståelse for at mange elever er redde for å gjøre feil, og mange ganger trenger litt ekstra tid på frekvensen. For et par år tilbake ble frasen "student pilot" innført, og det har hjulpet en del, sier SAS-piloten og skolesjefen ved Toten flyklubb.

Strøm peker på at det fortsatt er forbedringspotensialer, og han håper på at et eventuelt bedre samarbeid blant annet kan hjelpe

til å unngå mange av de luftromskrenkelsene man har opplevd de siste årene.

Mottakeren av årets sikkerhetstrofé har mer eller mindre kontinuerlig vært instruktør siden 1986. Strøm var initiativtaker til Good Aviation-prosjektet i Norge i perioden 2000 til 2005. Han er også aktiv innenfor akro- og presisjonsflyging. I løpet av sin karriere har han fått med seg to nordiske mesterskap.

Årets luftfartskonferanse samlet, ifølge arrangør Luftfartstilsynet, 370 deltakere fra inn- og utland. Tema var «Sikkerhet og sårbarhet — premisser for norsk luftfart».

Tekst og foto:
KATHRINE NEREM



FOTO: AVINOR

LÆRER VINTER PÅ OSLO:

Delegasjoner fra England, Kina og andre nasjoner har kommet til Oslo Lufthavn Gardermoen for å lære om vinterdrift. OSLO er i verdenstoppen på vinterdrift, meldte Avinor i en pressemelding 14. desember i fjor — for øvrig en dag preget av forsiklinger for trafikk inn til hovedflyplassen på grunn av, ja, nettopp, snøvær. Men kun to ganger siden åpningen har Gardermoen åpnet i 1998 har flyplassen med to rullebaner vært helt stengt på grunn av snøfall, siste gang i 2009. Kompetanse basert på erfaring og riktig utstyr fremheves som nøkkelen til vinterdøra. 45–50 millioner kroner har de siste årene blitt brukt til å bygge opp vinterdriftskompetansen i Avinor-konsernet, og hovedsatsingen i programmet OPVD (Opplæring Vinterdrift).

FIKK NY KONTRAKT:

Samferdselsdepartementet tildelte i slutten av november i fjor Lufttransport ny kontrakt for å drive den regionale helikopterruten på strekningen mellom Værøy og Bodø. Kontrakten gjelder fra 1. august 2011 til 31. juli 2014. Lufttransport trafikkerer ruten også i dag. To anbud kom inn og vinneren får en samlet godtgjørelse på 96 millioner kroner for treårsperioden.

UNDERVEIS NED:

15. november i fjor vedtok Samferdselsdepartementet lufthavnavgiftene for 2011. — Det samlede avgiftsnivået ved lufthavnene til Avinor øker med 1,3 prosent i 2011. Reelt sett går avgiftene ned, fordi det er ventet at det generelle prisnivået vil øke med 1,6 prosent, uttalte statssekretær Lars Erik Bartnes. Avgiftsøkningen på 1,3 prosent tilsvarer 56 millioner kroner. Underveisavgiften ble redusert med tre prosent, security med 3,3 prosent, mens passasjeravgiften innenlands økte med knappe 13 prosent til 44 kroner. Passasjeravgiften utenlands forble på 59 kroner.

FLORØ FIKK SIKKERHETSPRIS: Luftfartstilsynets sikkerhetspris gikk i år til Florø Lufthavn. Terje Viken fra Florø mottok prisen under luftfartskonferansen og la i sin takketalte vekt på hvor viktig rapportering er, men at det enkelte ganger krever at man må gå i seg selv. Det er ikke alltid enkelt og rapportere seg selv, men at det også er en viktig del av arbeidet. I juryens begrunnelse ble nettopp høy rapporteringsgrad og åpenhet trukket frem, noe som ifølge juryen bidrar med viktig informasjon innenfor mange sikkerhetsrelevante områder i en kompleks arbeidssituasjon. "Vinneren viser også en modenhet ved at egne bidrag til hendelser blir rapportert internt og til Luftfartstilsynet", begrunnet juryen.

Ikke uten vansker

En time før planen åpnet Oslo luftrummet for trafikk med nytt trafikkleddelsessystem.

HISTORISK

Klokken 01.00 lokal tid 7. april ble luftrum i Oslo AoR stengt for all trafikk, og Oslo ATCC starten transisjonen av OPSYS fra Luftrum-98 til det nye ASAP-luftrummet. I løpet av kort tid var NATCON oppdatert med nye grunnlagsdata, kommunikasjonsentralen lastet med ny konfigurasjon og personellet på vakt flyttet lokalisering i kontrollrommet. En time før planen åpnet Oslo AoR for trafikk, med trafikkbegrensinger på plass, uten at det fikk konsekvenser for trafikken på grunn av lav etterspørsel.

Øyvind Werner Vattøy ved Oslo APP ble den første flygelederen i verden som sekvenserte en gruppe fly ved hjelp av Point Merge-metodikken da tre postfly fra West Air Sweden ble de første kundene til å prøve det nye systemet litt over klokken 03 lokal tid.

Utover morgenen ble restriksjonene løftet til det nivå som er og var planlagt beholdt frem til 1. mai. (25/t ankomster til ENGM, samt en monitoreringsverdi på 17/t på ACCsektorer og 15/t i Farris TMA). I tillegg var ekstra bemanning tilgjengelig på alle utsjeksgrupper.

Utfordringer likevel. Alt gikk selvsagt ikke helt på skinner første dagen. Som de fleste av oss forventet var det er del fartøysjefer som ikke helt forstod hvordan de skulle oppføre seg på egennavigasjon inne i PMS-systemet, og det var tilfeller av FMS som ikke var oppdatert til korrekt AIRAC-syklus. Utover ettermiddagen den 7. april ble det fin flyt i trafikken, og man klarte å levere med et akseptabelt landingsintervall til Gardermoen.

Alt operativt personell ved Oslo ATCC har vært gjennom et relativt omfattende opplæringsprogram de siste to årene. Flygeledere ved Oslo APP startet innføring i Point Merge System allerede høsten 2009, og siden da har alle flygeledere vært innom simulator både i rene Oslo TMA, Farris TMA, ACC og systemøvelser.

Opplæringsløpet ble forandret litt underveis, da flygeledere ved ACC ytret bekymring for at de fikk for få øvelser i simulator. Oppbyggingen av enkelte



FØRST: Øyvind Werner Vattøy var første flygeleder som fikk jobbe med Point Merge-systemet natt til 7. april. Oslo ATCC er første enhet i verden som benytter det Eurocontrol-utviklede trafikkleddelsessystemet. Til høyre Trym Fyrileiv fra prosjektet.

simulatormoduler ble endret slik at det ble plass til flere ACC-sektorer på bekostning av en reduksjon av sektorer i Oslo TMA.

Minimum åtte dager. Totalt har flygeledere ved Oslo APP minst gjennomført 11 dager i simulator, Farris APP minst åtte dager og ACC fikk til slutt minst åtte dager i simulator.

Flygeledere med kombinasjon av APP/ACC og Farris har fått dobbelt opp.

I tillegg har det vært teknisk trening på AMAN (arrival manager) og NATCON for alle. Totalt har Oslo ATCC gjennomført 1200 timer effektiv simulatorteknisk trening og 6600 luftrumstrening i simulator lokalt på enheten. Siste simulatorøvelse før transisjon deltok undertegnede på, med «clocks off» klokken 15:00 6. april!

Ikke som planlagt. Grunnet utfordringer i tårnet på Gardermoen kunne ikke LTT ta i bruk luftrummet i mest optimal modus fra dag én, i alle fall ikke i perioder med størst trafikk. Det var fra dag en planen at Gardermoen skulle benytte såkalt MPO (mixed parallel operations) det vil si benytte begge

rullerbaner til både avganger og landinger. Det er dette trafikkmønsteret ut- og innflygingsrutene (SID/STAR) i Oslo TMA er optimalisert for, og vil gi høyest sektorkapasitet og minst kompleksitet. Det ble klart på nyråret 2011 at tårnet ikke kunne bruke MPO i perioder med høy trafikk fra 7. april, men at en modifisert form av SPO (segregated parallel operations) må til ved mye trafikk. MPO skal prøves ut i perioder med mindre trafikk.

Marginal bemanning. Erfaringer fra første fire ukers drift gir indikasjoner på at Oslo ATCC har for liten bemanning til å drifte sektoroppsettet som planlagt. Muligheten for å slå sammen sektorer både på APP og ACC har ikke blitt 100 prosent realisert, men det er ikke helt klart hvordan dette vil se ut når CFMU restriksjonene i forbindelse med innføringer opphører.

Også Gardermoen kontrolltårn sliter med marginal flygelederbemanning.

Tekst: ANDERS FORSETH
Foto: INGUNN SANDBAKK

Arne Tørres til minne

Arne Tørres ble som pensjonist så sterkt rammet av en livstruende sykdom at han døde den 10. november i fjor., i en alder av 77 år.

Arne startet sin karriere i lufttrafikk-tjenesten som flygelederassistent på Fornebu i 1955, fikk sin aspirantutdanning i England i 1959, og ble sertifisert som flygeleder i Sola kontrolltårn året etter. Han fortsatte der som flygeleder til 1962, og fikk deretter stilling på Fornebu, hvor han tjenestegjorde så vel i Oslo ATCC, som i TWR som flygeleder til sommeren 1967.

De neste 30 år tjenestegjorde han i Hovedadministrasjonen (HA), og spesielt med lang fartstid i Trafikkavdelingen (TA). Arne ble pensjonert som trafikkinnspektør i 1997.

Fra sitt arbeidssted i TA var han med på meget en sterk utvikling med mange nye, og viktige, milepæler i flysikringstjenesten av stor betydning for ettertiden. Det var imidlertid fortsatt svake økonomiske rammer i det daværende Luftfartsdirektorat som satte sitt preg på muligheten til å gjennomføre ønskede, og nødvendige, bemanningstiltak. Ikke minst var støtte til nye bemanningsplaner, arbeidstidsbestemmelser ved innføring av radartjeneste, økning av inntak av aspiranter, samt opprettelse av nye flygelederstillinger ikke i takt med utviklingen, og tjenestebehovet.

Det var fra 1966/67 ikke lenger rekrutteringstilgang for uttak til flygelederutdanning fra flygelederassistentgruppen. En omlegging til eksternt inntak av personell, nå også med mulighet til å utdanne kvinnelige flygeledere, var en viktig omveltning som ble iverksatt, og som Arne tok del i. Etter flere års påtrykk på statlige myndigheter ble det nå bevilget midler til et akseptabelt lønnsnivå for nye flygeledeeraspiranter.

Da Arne etterfulgte undertegnede i TA, var utbygging av de nye stamrute-flyplassene i Nord-Norge avsluttet, og ved en ny æra, med utbygging av kortbaneflyplasser på 1970-tallet, med etablering av AFIS-tjeneste, la han for dagen et spesielt engasjement i planløsningene.

Rekruttering, utdanning og budsjettarbeide var hovedoppgaver som Arne gjennomførte på en god måte i årene han var ansatt i TA. De første årene var det mye detaljstyring fra HAs side, og som ofte kunne føre til et vanskelig forhandlingsklima i lufttrafikk-tjenesten vis-à-vis personellorganisasjonene. Arne klarte å mestre den vanskelige mellomstilling det var å få tjenestelige kabaler til å gå opp, når budsjettremene var mest stramme.

I de senere årene av sin tjenestetid var Arne rådgiver for flere ledere i HA, og med bakgrunn i sin allsidige kunnskap om driften av flysikringseenhetene på landsbasis, var hans bidrag og råd av stor betydning.

Som pensjonist fikk Arne oppleve mange gode år som ivrig golfspiller med mange turneringer i inn- og utland. Helt til det siste var derfor hans håp å komme på bena igjen til nye køleslag på Ballerud, hans andre kjære hyggested i Bærum.

På vegne av tidligere kollegaer, og alle oss som lærte Arne å kjenne som en allsidig og omsorgsfull kjernekar, har vi mye å takke han for. Ved hans bisettelse i Haslum krematorium den 17. november var vi, mange av hans tidligere kollegaer, tilstede for å ta en verdig avskjed med Arne Tørres.

Einar Solum
Avinor Pensjonistforening



Faksimile
Flygelederen
nummer 2
2010.

15 av 16 klarte det etter utdanning i Canada

En liten presisering til glede for 15 tidligere flygeledeeraspiranter: Da Flygelederen i nummer 2-10 omtalte suksessrate i forhold til utdanningssted og tidsperioder, kom UND — den amerikanske universitetet Avinor igjen benytter til grunnopplæring for flygeledelevere — best ut de siste 25 år med sine 77 prosent sertifiserte flygeledere, sammenliknet med antallet som begynte på utdanningen i perioden 2001-2003.

Perioden 1998-2000 hadde 76 prosent suksessrate. Inkludert i dette tallet er aspiranter sendt til SERCOs Bailbrook College i Bath, SATSA i Malmö og til NAV Canada. Brorparten av et kull ble altså sendt til Canada for opplæring. Planen var at disse skulle komme tilbake som ferdigutdannede flygeledere på canadiske papirer, som deretter skulle konverteres i henhold til norske regler og bestemmelser. Underveis skar dette seg på grunn av juridiske problemstillinger. De måtte dermed gjennomføre den praktiske opplæringen ved norske flygekontrollenheter.

Dette gjorde imidlertid de på en meget tilfredsstillende måte, etter som hele 15 av 16 Canada-utdannede nå har sine flygeledersertifikat. Det gir en suksessrate på knappe 94 prosent for «Canada-perioden», hvor kort og begrenset den enn var. På dette kullet var det imidlertid også sju som dro til svenskens skole i Malmö. Av kullet til sammen 23 medlemmer, lyktes 19 med flygelederutdanningen, noe som gir en suksessrate for kull 98 II isolert på 83 prosent. Rett skal tross alt være rett.



SVENSKENE PROTESTERTE:

Mye grunnet protester fra svensk side har man i dag en beslutning om å implementere 10.000 fot som felles gjennomgangshøyde i Norge, Sverige, Finland og Latvia.

FOTO: TERJE DAHLENG EIDE

Lavere enn ønsket

Norske aktører ville ha en felles nordisk gjennomgangshøyde på 18.000 fot. Slik blir det kanskje likevel.

NORDISK DISHARMONI

De siste tre årene har det norske Luftfartstilsynet ved inspektør Jan Egil Mossin ledet et prosjekt som tar sikte på å harmonisere gjennomgangshøyde/transition altitude (TA) i de nordiske landene. Prosjektet har hatt høyt ambisjonsnivå, og søker å finne en felles høyere TA som dekker behovene til alle deltagerlandene. Opprinnelig var Norge, Sverige, Finland og Danmark deltager.

Island takket nei til prosjektet med begrunnelsen at de er del av NAT-regionen, og Danmark trakk seg tidlig ut av prosjektet da de ikke så noen grunn til å endre på dagens — i Danmark — meget lave TA. Grunnet kort avstand mellom Tallin og Helsinki trakk Finland Latvia inn som deltager i prosjektet.

Svenske protester. Norske Luftfartstilsynet har hatt den ledende rollen i prosjektet, og ved hjelp av kompetanse fra Eurocontrol har man kjørt analyse av alternativene 10.000 fot, 12.000 fot og 18.000 fot som felles TA. Aktører innen luftfarten i Norge har fått komme med innspill til prosjektet, og personell fra flyselskaper, met.no, fagorganisasjoner og Avinor deltok på en workshop i januar 2010.

Resultatet fra dette møtet var en generell enighet om at 18.000 fot var best egnet for norske forhold, noe som også har vært NFFs standpunkt overfor Luftfartstilsynet fra dag én. Luftfartstilsynet signaliserte også tidlig at de favoriserte 18.000 fot.

Dessverre ble ikke 18.000 fot valgt når de fire deltagerlandene skulle bli enig om en verdi. Mye grunnet protester med varierende grad av relevans fra svensk side ble resultatet at man i dag har en beslutning om å implementere 10.000 fot som felles TA i Norge, Sverige, Finland og Latvia.

Andre vil ha 18.000. Parallelt med det nordiske prosjektet har det også blitt bevegelse blant annet i Storbritannia og Irland til også der å harmonisere TA. Som i Norge har de identifisert 18.000 fot som den beste løsningen, og har signalisert en implementering cirka 2013/14. Videre har Nederland og Frankrike også signalisert interesse for 18.000 fot.

Etter et møte i det nordiske prosjektet hos Eurocontrol i januar i år ble de norske aktørene i saken kontaktet av Luftfartstilsynet, og nok en gang bedt om å svare konkret skriftlig på om man ønsket a) 10.000 fot eller b) 18.000 fot. NFF svarte i den sammenheng nok en gang 18.000 fot. Luftfartstilsynet har indikert at de har fortsatt har håp om å få gjennomslag for sine argumenter for 18.000 fot overfor de andre deltagerne i det nordiske prosjektet, og få omgjort vedtaket om 10.000 fot.

8. desember 2010 arrangerte Luftfartstil-

synet et arbeidsmøte i Bodø for å få innspill fra aktørene i norsk luftfart til en rekke forhold i forkant av møtet i januar 2011. Tema som ble behandlet var om man skal benytte observert laveste QNH for flygninger under TA enroute (utenfor TMA) eller om meldt (forecasted) QNH for samme området er mer egnet. Arbeidet som ble gjort her vil også kunne benyttes videre selv hvis vedtaket om 10.000 fot blir omgjort.

Unntak for Oslo. Problemstillinger knyttet til få målestasjoner for lufttrykk i de mest øde områdene av landet, samt hvordan man skal geografisk definere QNH-områdene, var alle tema som førte til engasjert diskusjon. Kun i Norge er TA atskilt fra TL, kan dette videreføres?

Intet endelig resultat ble bestemt, da de innspill Luftfartstilsynet tok med seg fra møtet er ment som Norges innspill til arbeidet opp mot de andre tre nasjonene, men et absolutt mål om å lande på et felles regelverk for TA i de fire landene i prosjektet.

I Norge har man alt bestemt at Oslo-området må få unntak fra en TA på 10.000 fot siden Point Merge-systemet ikke lar seg bruke med en TA som ligger mellom 9.000 fot og 12.000 fot. Dette er det akseptert for i Luftfartstilsynet, dog muligens med en intensjon om å i fremtiden tilpasse Oslo-luftrom til ny TA på 10.000 fot om dette blir endelig resultat.

 Tekst: ANDERS FORSETH



faglig hjørne

Faglig utvalg

Christian Berge, leder

Stavanger ATCC

Thomas Haugland, nestleder

Bodø ATCC

Halvar Myrseth, medlem

Tromsø TWR/APP

Rune Hatle, medlem

Sola TWR/APP

Anders Forseth, medlem

Oslo APP

Kathrine Nerem, medlem

Torp TWR

UBEMANNEDE FLYGENDE OBJEKTER

Mindre systemer, økende aktivitet



Norske flygeledere vil måtte forholde seg til UAS-aktivitet — unmanned aircraft systems — i stadig større grad fremover.

allmennflyseksjonen, Morten Raustein.

BRANSJEKONFERANSE

UAS Nordic 2010 ble arrangert i Oslo 24. november i fjor, og er den største UAS-bransjekonferansen i Norden/Skandinavia. Konferansen ble tidligere arrangert i regi av Flyoperativt Forum, men nytt av året er at UAS Norway, bransjeorganisasjonen for UAS-operatører i Norge, var ansvarlig for arrangementet.

Konferansen er et viktig forum for aktører innen UAS for å utveksle informasjon om utviklingen innen bransjen, og er således interessant for så vel Avinor som Luftfartstilsynet, og disse var behørig representert.

Avinor har fattet stor interesse for UAS-feltet, og har sågar sørget for at tidligere sjeflygeleder ved Stavanger ATCC Tore B. Kallevik har fått vervet som leder for Eurocae Working Group WG-73, en arbeidsgruppe som jobber med å utforme standarder for UAS-operasjoner på vegne av UAS-industrien.

Kallevik holdt første presentasjon under konferansen og ga en grundig gjennomgang av arbeidsgruppens arbeid. Det er verdt å merke seg at WG-73 deltar i ICAOs Study group for UAS-operasjoner, en gruppe som også Luftfartstilsynet deltar i med inspektør — og UAS-ansvarlig — fra

UAS for Forsvaret. Forsvaret har hatt flere prosjekter både i regi av Luftforsvaret og Hæren de siste ti årene med det mål for øye å anskaffe en UAS-kapasitet. Grunnet manglende finansiering har disse prosjektene aldri «kommet av bakken», og 718-skvadronen som Luftforsvaret opprettet for å operere UAS har blitt lagt ned.

I de senere år har presserende operative behov i Afghanistan tvunget hæren til å selv gjøre noe for å få et minimum av UAS-kapasitet. De har derfor anskaffet ti AeroVironment Raven Mini-UAS systemer, med tre fly i hvert system. Størrelsen på disse systemene er slik at det ikke vil være behov for å fly utenfor segregert luftrom, og hæren vil i Norge primært operere i fareområdene de allerede har tilgjengelig.

Operatørene vil være befall fra diverse avdelinger i hæren som vil få en "PPL (Private Pilot License) light"-utdannelse på teorisiden og ellers praktisk trening relevant til systemet. Luftforsvaret vil ha fagansvaret for virksomheten. Kaptein Harald Tørklep holdt en meget informativ presentasjon om hvorfor Hæren trenger UAS, og hvordan de vil bruke systemet.

Sivil UAS-virksomhet. Det er tydelig at fokus for den sivile siden av markedet er mindre systemer som per i dag opererer i såkalt Visual Line of Sight — VLOS. Slik flyging trenger ikke nødvendigvis segregert luftrom, og Luftfartstilsynet gir tillatelse til flyging i hvert enkelt tilfelle.

Det er flere firma som alt i dag benytter seg av UAS for diverse virksomheter, for eksempel har kraftselskaper benyttet UAS-teknologi for å utføre



MINDRE, MEN MER:

Fokus for den sivile siden av UAS-markedet er mindre systemer som per i dag opererer i såkalt Visual Line of Sight — VLOS. Aktiviteten er imidlertid økende.



GIR TILLATELSE: Mindre UAS-systemer trenger ikke nødvendigvis segregert luftrom, og Morten Raustein og Luftfartstilsynet gir tillatelse til flyging i hvert enkelt tilfelle.



NFFs fokus på SIGMET hjelp

I november i fjor sendte NFF nok en gang brev til Avinor, der behovet for standardisering i forbindelse med befordring av SIGMETs og andre spesielle væreropplysninger til luftfartøy, var tema. Også i 2008 og 2009 ble det gjort tilsvarende henvendelser, uten at de har blitt besvart.

Bakgrunnen er at NFF har funnet ut at det er en svært varierende grad av tilgjengelighet på SIGMETs ved de ulike norske flygekontrollenhetene. Det er krav i RFL – I som pålegger flygeledere å videreformidle SIGMETs og NFF har påpekt at det er viktig at Avinor sørger for at den informasjonen som er pålagt videreformidlet i henhold til regelverk, og snart forskrift, gjøres tilgjengelig for det operative personellet. «Dette er direkte relatert til flysikkerhet og NFF mener dette er svært viktig at kommer på plass snarest», skrev NFF.

NRK Nordland kikket i Avinors postjournal og fant saken så interessant at de 7. desember i fjor gjorde en nyhetssak ut av NFFs bekymring for denne problemstillingen.

– Vi er kanskje litt uforstående til at det er blitt flagget om tilgjengelighet. Og det vi da ser da er at vi må se på prosedyrer for hver enkelt enhet, i hvor stor grad vi får tatt ut disse opplysningene som er tilfredstillende for enhver enhet, uttalte Jan-Gunnar Pedersen, sjef i ATM fagstab til NRK.

13. desember gikk det brev ut fra fagstaben til alle sjefflygeledere og AFIS-ansvarlige hvor enhetenes ledere ble oppfordret til å forsikre seg om at «rutiner og prosedyrer gjennomgås for mottak og videreformidling av SIGMET». Enhetene har ulike informasjonssystemer for å motta SIGMET og velger selv på hvilken måte slike meldinger skal fremvises.

inspeksjoner av kraftlinjer. I Pasvik har et firma utført geologiske undersøkelser helt opp mot den norsk-russiske grensen. I dette tilfelle hadde Luftfartstilsynet kontakt med russiske myndigheter for å unngå misforståelser angående flygingens art.

For sivile brukere av større UAS-systemer som opererer utenfor VLOS blir det i hvert tilfelle etablert segregert luftrom om slik ikke alt finnes. Det er fortsatt ikke snakk om integrering av UAS som opererer Beyond Line of Sight — BLOS — i norsk luftrom i umiddelbar fremtid.

Trenden viser imidlertid klart at aktiviteten innen UAS-sektoren er økende, og norske flygeledere vil måtte forholde seg til slik aktivitet i større og større grad fremover. AIC N 25/09 er retningslinjene som gjelder for UAS-flyging i Norge, og flygeledere som kommer i kontakt med UAS-virkosomhet kan med fordel sette seg inn i innholdet.

NFF vil fortsette å holde seg oppdatert på

MINI-UAS: *Presserende operative behov i Afghanistan har tvunget hæren til selv å gjøre noe for å få et minimum av UAS-kapasitet. De har derfor anskaffet ti AeroVironment Raven Mini UAS-systemer, med tre fly i hvert system.* FOTO: FORSVARET

UAS-virkosomheten i Norge, og det er gledelig at Avinor også har kommet bra på banen de siste to årene ved ATM fagstab. UAS Nordic vil bli en årlig konferanse og UAS Nordic 2011 arrangeres 15. november i Oslo.

Presentasjoner fra konferansen ligger på UAS Norways nettsider; www.uasnorway.org.

PS! Tore B. Kallevig er ny ordfører kandidat for Frp i Stavanger, og dersom partiet gjør et brakvalg i høst kan han forsvinne fra Avinor og til lokalpolitikken på heltid de kommende fire årene.



Tekst og foto: ANDERS FORSETH

short approaches

Gåte: Hva har gravide og UFO-er til felles?

Svar: De stenger luftrom og kan være en plage for regulariteten.

Det er ikke måte på hva man kan lære på NFFs årsmøtesamling.

Nå er det på ingen måte denne sides intensjon å fornærme gravide (UFO-er kan det vel i grunnen være det samme med). Tvert om. Foranledningen til gåten har sitt utspring i konsernsjef Dag Falk-Petersens første møte med NFFs tillitsvalgte, som skjedde under foreningens årsmøte i mars:

a) Gravid: Konsernsjefen snakket til de tillitsvalgte og dro blant annet opp en gammel historie om en irriterende episode i sitt forhold til Avinor. Oddsene for at akkurat den historien skulle ramme en av tilhørerne var ikke god. Av 26 lokalavdelinger representert, var én av de tillitsvalgte kvinner. Men en kvinne var nok. May-Lene Strøm var altså en av to kvinnelige flygeledere som var gravid og førte til periodevis stenging av bemanningsmessige sårbare Karmøy i 2007, mens Falk P. var i SAS.

b) UFO: Samtidig som konsernsjefen talte, skjedde det uvanlige ting som gjorde at hovedflyplassen ble stengt. Riktig hva som fløy rundt i 8-9000 fot rundt Gardermoen er fortsatt ikke klart. Et vaskeekte eksempel på et uidentifisert flygende objekt. Som stengte flyplassen i en og en halv time. Rett etter sitt innlegg ble han gjort oppmerksom på den lille krisen. UFO-en har i ettertid ikke meldt seg.

Så lærte du og det. Vær så god.



GOD DAG, GOD DAG: *Konsernsjef Dag Falk-Petersen hilser på May Lene-Strøm, NFF-tillitsvalgt ved Karmøy kontrolltårn under foreningens årsmøte i Bergen.*

FOTO: TERJE DAHLENG EIDE

Visste vi det ikke?

Irske Ryanair har, av mange gode og veldokumenterte grunner, opparbeidet seg en nokså betydelig skare av innbitte motstandere, dog få så sterkt som Robert Tyler fra London, som i 2007 opprettet nettsiden «ihateryanair.com — The world's most hated airline». Etter å ha tapt en rettsak mot nettopp Ryanair i fjor, måtte han legge ned ihateryanair.co.uk og registrerte i stedet ihateryanair.org (du kan følge siden på Twitter eller joine på Facebook), som ikke kan rammes av allmechtige O'Learys advokater. Men nok om det.

Ihateryanair.com har mange med seg i kampen mot nettopp Ryanair, og langt flere enn Parat Luftfart, der blant andre Norwegians piloter er organisert. Billigselskapet med de mange ekstraavgiftene og andre finurlige driftsmønstre når utrolig nok ikke

helt opp i hatkonkurransen i Storbritannia.

Der troner nemlig et fotballag på topp. De røde djevlene i Manchester — United eller Manure, som de og kalles (ikke nødvendigvis av supporterne) — er faktisk mer forhatt enn villbasen O'Learys flyselskap. Online Opinios har gjennomført en undersøkelse på nett og kommet frem til denne konklusjonen: Manchester United er faktisk det mest forhatte selskapet i UK.

Mer enn 26 prosent av de mer enn 1000 forespurte mente nemlig dette, riktignok bare fattige tre prosent foran irenes «stolthet».

Nå kan man selvsagt innvende at ikke utvalget for undersøkelsen (eller dens konklusjoner) er det bredeste, men resultatet er på den annen side langt fra uventet, og sikkert ikke ufortjent, heller. Hvem er denne side til å protestere på folkets mening? Vi lader våre kanoner (Gunnars på engelsk, altså, Gunnars) mot andre mål.

Lavprisfly er tydeligvis en betent idrett. Også et annet lavpris-selskap, easyJet, kapret nemlig en plass på den lite prisverdige topplisten. Med ti prosent av stemmene kriget det Luton-baserte flyselskapet til seg nettopp det; en 10. plass.

Fra den digitale verden

Også mange av NFFs medlemmer har høy frekvens på Facebook og desslike sosiale medier. Innimellom kommer det også noen gullkorn (faktisk), ja, eller i alle fall noe i nærheten, i de utallige oppdateringer av statuser.

Words of wisdom: «Har vært på økonomi-innsparing-effektivisering-sentralisering-seminar i Avinor, eller personalmøte som man også kaller det.»

Heder og ære?: «Det er kun i casa Zweidorff man finner 7 FHM og et eksemplar av Flygelederen på do :P» Eehh, takk?



HVA SKAL MAN MED FIENDER...

når man har «gode» kolleger? I Stavanger praktiserer man åpenbart safety first også utenfor jobb. Her har noen kolleger vært så vennlige å sikre bilen til en kollega mot steinsprang, flygende søppelkasser og desslike, mens bileier har feriert. Her blir det ingen riper i lakken i alle fall.