

01-02-2012 11:17 CET

SAS sitt flygerforbund fremsetter usannheter om Norwegian

Av Tomas Hesthammer, flygesjef i Norwegian

Vi reagerer sterkt på at Norsk Flygerforbund – som organiserer SAS og Widerøepiloter – fremsetter usannheter om Norwegian-pilotene i dagens Stavanger Aftenblad, påstander som nå blir brakt videre av andre medier. De aller alle fleste pilotene i Norwegian i dag er fast ansatt, ca. 640 piloter, i tillegg til 40 innleide kontraktpiloter i Finland. Disse pilotene har en snittalder på ca 40 år og mellom 8 000 og 20 000 flytimer. Videre rekrutterer Norwegian nå nyutdannede piloter fra skandinaviske trafikkflygerskoler, et av de få flyselskaper i Europa der nyutdannede piloter har mulighet for å starte en pilotkarriere. Dette burde flygernes fagforeninger sette pris på, i stedet for å fremsette usannheter som ikke minst vil ramme pilotene selv.

Vi må skille mellom de pilotene som er på kontrakt i Finland og de som nå fremover vil bli rekruttert fra trafikkflygerskoler i Skandinavia. De fleste kontraktpilotene er svenske og danske som har flydd for andre, mange større flyselskaper. Både kapteiner og styrmenn har selvsagt passert alle Norwegians strenge krav til sikkerhet, simulatortester og alle utsjekker som kreves før de får setter seg bak spakene i et Norwegian-fly. Dette er erfarne og dyktige flygere og det er førstemmende å se at de blir forsøkt satt i et uheldig lys av kolleger i andre flyselskaper. I tillegg tilbyr Norwegian også jobb til yngre piloter i Skandinavia, blant annet fra trafikkflygerutdanningen i Sverige, Danmark og Norge. Disse skal starte på kurs nå i år, de har vært gjennom en solid utvelgelsesprosess der også Norwegians pilotforening (NPF) har deltatt i intervjuene. Vi er trolig et av de få europeiske flyselskaper der unge piloter har en mulighet til å få jobb, og i kombinasjon med våre meget erfarne kapteiner utgjør disse et godt team i cockpit. De har alle gjennomgått en flerårig trafikkflygerutdannelse og skal nå få videre utdanning i Norwegian på å fly Boeing 737. Dette er en helt vanlig praksis i

alle flyselskaper som har mulighet til å rekruttere piloter, ikke noe som er spesielt for Norwegian. Flygernes fagforeninger i Norge burde være særdeles fornøyd med denne muligheten for nye jobber i en kriserammet flybransje.

Norwegian har i dag et samarbeide med tre pilotskoler, Universitetet i Tromsø, Universitetet i Lund og Center Air i Danmark. De to førstnevnte kjører opptakskrav basert på militære standarder, og utdanner svært få flygere per år. Center Air har over lengre tid levert kvalitetspiloter til mange større europeiske flyselskaper. At Norwegian ikke har opptakskrav er altså usant. I tillegg til skolenes screening, så er disse pilotene også gjennom Norwegians opptakskrav, som bl.a. ser på deres utvikling og historikk på skolen, samtidig som de er gjennom intervju i Norwegian. Kandidatene som fremstilles kan være anbefalt fra utleieselskaper eller komme direkte fra Norwegians egen søkerbase, hvor vi nå har mange tusen søkere på liste for å få fly for oss.

Flyselskaper som SAS og Sterling har i tidligere tider i stor utstrekning ansatt flygere rett fra skolebenken. Å foreslå en økning i timekravet for denne gruppe flygere nå vil kun medføre at de stenges ute fra arbeidsmarkedet. Norwegian tilbyr gjennom innleieselskapet lønninger for denne gruppe personell som er høyere enn hva både SAS og Sterling tilbød da de tidligere rekrutterte nye piloter. De kontrakter som tilbys i dag gir valget mellom ansettelse i utleieselskapet eller være innleid. De kontraktene som tilbys piloter som skal fly for Norwegian er av langvarig karakter.

Norwegian aksepterer ikke at en pilot skaffer seg en hvilken som helst utdanning på B737. Denne må være godkjent av Norwegian, og pr i dag er det kun selskapets egen treningsavdeling som er godkjent. Dette for å sikre kvaliteten. Når Norwegian setter relativt nyutdannede piloter bak spakene, så gjøres dette på en fullt betryggende måte. Vi plasserer også en tredje pilot i cockpit i starten for å sikre flysikkerheten. Den ekstra piloten sitter i cockpit inntil selskapet er forsikret om at kandidaten har en standard som tilfredsstillende alle selskapets krav.

Alle som reiser med Norwegian kan føle seg trygge på at sikkerheten er vår viktigste prioritering. Vi har gjennom 10 år flydd nærmere 70 millioner passasjerer trygt rundt i hele Europa. Denne sikkerhetskulturen er rotfestet i selskapet og det er forstemmende når konkurrerende flyselskapers piloter indirekte forsøker å så tvil om dette. Ikke minst rammer det dette kolleger i pilotkorpset i Norwegian.

Norwegian er Skandinavias nest største flyselskap og det tredje største lavprisselskapet i Europa med direkteruter innenlands i Norge og til en rekke land i Europa, samt Nord-Afrika og Midtøsten (297 ruter og 110 destinasjoner per november 2011). Med lave priser og kundesvennlige løsninger har selskapet hatt en sterk passasjervekst de siste årene. Norwegian fraktet 13 millioner passasjerer i 2010. Selskapet er børsnotert (2003) og har om lag 2 500 ansatte. Norwegian har 61 fly i flåten (per november 2011). Norwegian faser løpende inn nye, mer miljøvennlige Boeing 737-800-fly og får levert 78 fly direkte fra Boeing-fabrikken fram mot 2018. Norwegian vil ha en av Europas aller mest moderne og miljøvennlige flyflåter når de nye flyene er på plass.

Følg Norwegian på Facebook [her](#).

Følg Norwegian på YouTube [her](#).

Kontaktpersoner



Kun for journalister

Pressekontakt

Pressekontaktene kan ikke svare på kundehenvendelser

press@norwegian.com

815 11 816



Eline Hyggen Skari

Pressekontakt

Senior kommunikasjonsrådgiver

eline.hyggen.skari@norwegian.com

+47 92 42 77 19



Esben Tuman

Pressekontakt

Kommunikasjonsdirektør

esben.tuman@norwegian.com

+47 90 50 84 00