



## Det har blivit finare att flyga för Skyways

**Sammanslagningar, utrikestrafik och jet lyfter Skyways flera pinnhål på statusstegen, sett ur personalens synvinkel. Från att ha varit en typisk mellanlandning i pilotkarriären, är det nu ett bolag som allt fler väljer att stanna i, trots regionalflygets lägre löneskala. Lyxen att kunna komma hem till familjen mest varje kväll kan nämligen inte ersättas med pengar.**

**Text Håkan Ahlström, foto Ola Carlsson**

Det är nu snart två år sedan som Skyways beslöt att köpa jetflygplan för utvidgad regionaltrafik, påminner Jon Melkersson, flygchef. Det fanns två typer att titta på men bara en att välja. Skillnaden i driftskostnader är nämligen alltför stor för att Bombardier/Canadair CRJ ska vara något alternativ för ett tvättäkta regionalflygbolag, som lever under skoningslös kostnadspress.

Följaktligen är kön lång för att få köpa Embraers 50-sitsare ERJ-145. Så långt att spekulativa avsikter från somliga håll inte kan utslutas. ERJ-kontrakt har blivit en handelsvara och Skyways köpte sina första från resebyråkungen i Göteborg, Lars Magnusson. Han hade två 145:or på lut för sitt ännu ostartade flygbolagsprojekt City Air.

### Starthjälp i väster

Westair skulle bemanna och sköta det tekniska åt Magnusson. Detta passade även Skyways, eftersom det skulle underlätta etableringen på Landvetter, där firman såg de första affärsmöjligheterna för regionaljet. Westairfolk som så ville fick testa in på Skyways för anställning. Att omskola redan etablerade Skyways-piloter blev aktuellt först inför leveransen av City Air-flygplan nummer två.

Det blev en blandning av skeppare från Saab 340 och Fokker 50 som hamnade på skolbänken hos Flight Safety och Skyways Training

Center. Kravet från facket att plocka dem från toppen av senioritetslistan är temporärt bortförhandlat till förmån för ett löneloft åt Saab-piloterna. Löneskalan är nu densamma oavsett vilken flygplanstyp man flyger i Skyways.

### Vill hem till Vilhelmina

Frågan är om Skyways hinner tjäna tillbaka vad man lägger ut på omskolning innan folk drar till andra flygbolag, på andra spännande platser.

Melkersson tror det. Han ser inga tecken på att det kommer att bli någon större pilotflykt. Det råder visserligen ett sug på den internationella arbetsmarknaden efter Embraer-utcheckade. Men de flesta som jobbar hos Skyways har redan gjort ett val. Och firman har en strategi för att uppmuntra lojala medarbetare. I denna ingår att basera flygplan på många olika platser i landet, för att erbjuda rika möjligheter att komma hem och sova i egen säng om nätterna. Det har bland annat resulterat i att Vilhelmina blivit en bas med nästan enbart lokalt rekryterade piloter.



### Fena på glesbygdsflyg

Skyways cirka 350 piloter gör ett tämligen enastående jobb, påpekar Melkersson. Ingen slår dem på fingrarna när det gäller att ratta en tung turboprop på tidtabell med minimala turn-aroundtider i grinigtinterväder med hala banor här uppe i norr. Att sätta sig i en jetkärra för att susa ned till getingboet på kontinenten, med hela slotproblematiken, är en helt annan grej. Vilket omskolningsarbetet måste ta fasta på för att piloterna ska komma in rätt.

De nya 50-paxarna tillhör det modernaste som flyger idag och Embraeren kommer med topprestanda i alla avseenden utom ett. För att få en enkel och billig vinge har man offrat start- och landningsträcka. Lättningshastigheten är hög, uppåt 140 knop vid maxlast. Banlängden får då inte understiga 2.000 meter, för att en

Bilder i helformat?

Återvänd till "Innehållsförteckningen" och sök under artikelrubriken!

avbruten start ska kunna sluta innan asfalten gör det.

### Satte brassarna på det hala

Hala banor verkade brassarna aldrig ha räknat med, varför det till att börja med såg ut som om Arlandas bana 01 var den enda i Sverige som räckte till vid lägsta tillåtna friktionskoefficient. Men riktigt så illa är det inte.

Skyways bemannar sina fyra nya jetkärror med vardera fyra besättningar. I en internationell jämförelse är det litet, men det har alltid varit firmans strategi för att minimera kostnaderna. För några år sedan var man nere i ett genomsnitt på tre besättningar per flygplan.

För att hålla kåren på 32 jetpiloter intakt efter framtida pensionsavgångar och andra avhopp räknar Melkersson med att behöva utbildna en och en halv ny besättning per år. Kostnaderna kalkylerar han till cirka 250.000 per pilot, dubbelt så mycket som en utcheckning på tung turboprop.

### Tog sista chansen

Tillströmningen av nytt folk hade en topp under 1999. Det var svenska piloter med amerikanska licenser som tog sista chansen att konvertera. Sedan 1 januari 2000, när Joint Aviation Regulations regler för Flight Crew Licensing (JAR-FCL) trädde i kraft, är det inte längre möjligt att ta genvägar in i Europas trafikflyg via USA.

Annars har det trots högkonjunktur varit en kärv arbetsmarknad för färskas piloter, medger Melkersson. Killar och tjejer som investerat 350.000 i ett trafikflygarcert och söker jobb med endast 30-40 timmar 2-motor har han tyvärr ingen användning för. Grundkravet är 1.000 timmar total flygtid, varav minimum 250 tvåmotor. Commutererfarenhet prioriteras.

Samtidigt har det blivit svårare för Skyways att hitta kvalificerat folk sedan firman lagt under sig flertalet av de bolag som man tidigare rekryterade ifrån.

### Näringskedjan

På sikt räknar Melkersson därför med att få sänka inträdeskraven, anställa grönare piloter, och investera fler simulatortimmar för att få upp deras nivå.

Man talar om flygbolagens näringskedja. Högst upp är bolag som SAS. Längst ner är de små taxibolagen. Skyways har klättrat i närings-



kedjan, menar Melkersson. Det innebär att svårigheten han har att få tag på personal i viss mån balanseras av att folk i större utsträckning stannar kvar. Vilket sänker firmans kostnader för personalomsättning.

Som flygchef skaffar sig Melkersson nödvändig insyn i besättningarnas vardag för att kunna leda och utveckla arbetet genom att flyga cirka åtta leggar i veckan som skeppare på Saab 340. Han räknar med att så småningom också checka ut sig på ERJ-145. Hans flygbakgrund är som privatist och han spakade Shorts 330 och 360 för Avia när sammanslagningarna började som skulle leda till Skyways.

#### Fakta, Skyways Embraer ERJ-145-EP

Spännvidd	20,04 m
Längd	29,87 m
Höjd	6,75 m
Kabinbredd	2,11 m
Motorer	2xAllison AE3007A på vardera 3.368 kg dragkraft
Max startvikt	20.990 kg
Max rampvikt	21.090 kg
Max landningsvikt	18.700 kg
Tomvikt	11.152 kg
Nyttolast (ca)	5.410 kg
Max utnyttbart bränsle	4.173 kg
Marschfart	mach 0,78
Stall, ren	124 kt EAS
Stall, flaps 45 grader	105 kt EAS
Maxfart, flaps 45 grader	145 kt EAS
Maxfart, utfällt landställ	250 kt EAS



### ERJ-145-status

185 flygplan i tjänst hos 18 operatörer hade i månadsskiftet februari-mars loggat 531.623 flygtimmar och 477.386 cycles. Det dagliga utnyttjandet är i genomsnitt 6,23 timmar och 5,52 cycles, vilket ger en genomsnittlig tid per flygning på 1,13 timmar. Mest timmar, 7.590, har individen 145-017 och flest landningar, 6.702 cycles, har 145-014.

Bilder i helformat?

Återvänd till "Innehållsförteckningen" och sök under artikelrubriken!