

# Jobben finns i Basel



**Ett 80-tal pilotjobb blir lediga på Crossair varje år. Dels på grund av att bolaget växer med oförminskad hastighet, dels för att rätt mycket folk går vidare i karriären till ännu större flygbolag.**

**Schweizare prioriteras i rekryteringen. "Men låt inte det hindra dig att söka", säger svenskar i pilotkåren, som kan bekräfta att folk norrifrån är väl sedda i Basel. Konkurrensen från infödingar är minimal. Det finns helt enkelt inte tillräckligt många med rätt utbildning och inställning.**

Lönerna åkte upp med mellan 10 och 25 procent i höstas, i ett försök från företagsledningen att minska den besvärande personalomsättningen. Dessförinnan hade de legat still i tolv (!) år.

Göran Linden, ERJ-145-skeppare och training captain från Göteborg med fyra år i bolaget, anser att betalningen fortfarande är i underkant för ett bolag med åttio flygplan i flottan. Men eftersom skatt och trygghetsförsäkringar tar högst 20 procent, räcker lönen ganska långt ändå, med svenska mått mätt. Särskilt för anställda som följer rådet att slå ner sina bopålar i Frankrike eller Tyskland, där man lever mycket billigare än i Schweiz.

Jobbet trivs han med. Men man får aldrig glömma bort att i Schweiz är chefen chef, vilket Göran tycker är helt rätt. Den som försöker hävda svenska krav på medbestämmande riskerar att bli betraktad som obekvä. Och då åker man ut. Tre månaders uppsägningstid, hej och tack. Facket kan inte göra ett dyft för den som bråkar.

## 900 timmar/år

Det blir mycket flyga. Upp till 900 timmar per år, mot 5-600 i motsvarande jobb i Sverige. Men inga tillägg för obekvä arbetstid, och sällan mer än två lediga dagar i rad, annat än på semestern.

Chansen att få spaka jet istället för propeller ökar just nu med en ny Embraer i månaden. "Ett kvalitetsflygplan", konstaterar Göran Linden, som knappast trott att brasiliansk industri skulle kunna producera något sådant.

Prestanda imponerar. Fullastad stiger ERJ-145 rakt upp till 37.000 fot på tjugo minuter. Ekonomin överraskar. Jämfört med 100 knop långsammare Saab 2000 drar Embraeren mindre bränsle per nautisk mil. Vilket kan förvåna den som glömmer att Saaben är snabb för att vara ett propellerplan, helt och hållet i kraft av sina starka och törstiga motorer. Det kostar att flyga så fort med så omodern vinge.



## Snacka med Fredi

De fyra senast levererade 145:orna har head-up displayer för flyginstrumenten och är certifierade för Cat IIIa landningar. Den som vill komma ifråga för ett jobb i cockpit tittar in på [www.crossair.ch](http://www.crossair.ch) för att ta reda på vad som krävs och vart ansökan ska ställas. Vill du ha ett ord med någon blivande överordnad innan du bestämmer dig, ring och fråga efter chefpiloten Fredi Luginbühl, en riktig flygentusiast. Men bry dig inte, om du inte har för avsikt att bli kvar i Crossair i åtminstone fem-sex år, eftersom du måste skriva kontrakt på minst tre år efter utcheckning för att slippa betala tillbaka typ-utbildningskostnaden.

Styrmän kan i princip komma helt gröna, firman kan till och med tänka sig att bjuda på konverteringen av nationella trafikflygarcert till JAR-FCL. Men språk måste du ha lätt för. Hemmamarknaden är fyrspråkig och franska eller tyska plus flytande engelska måste behärskas av var och en som släpps ut på linjen.

## Lojala debutanter

"Branschen har blivit tvungen att tänka om när det gäller pilotrekrytering" bekräftar Robert Somers, chef för nya regionalflygskolan Crosscat, som vuxit fram ur Crossair's omfattande internutbildning under Somers ledning. Tidigare var det många timmar tvåmotor i bagaget som öppnade dörren. Nu kommer Crossair att ta in styrmän direkt från Crosscat's 14-månaders ab-initio ATPL trafikflygarutbildning. Förhoppningen är att de som får debutera i Crossair ska tacka för förtroendet genom att stanna länge. Längre än vad som brukar bli fallet med folk som låtit sig plockas från mindre bolag och ofta drivs av ambitionen att sluta i ett av de största.

Bilder i helformat?

Återvänd till "Innehållsförteckningen" och sök under artikelrubriken!

Mekaniker och tekniker har man också stort behov av, och de cirka 25 svenskarna i kåren får gärna bli många fler. "Problemet är att Skandinavien övergett lärlingsgången i utbildningen av teknisk personal till flyget", påpekar Robert Somers. Den gymnasiala utbildningen ger inte färdig arbetskraft att sätta på skarpa jobb direkt efter skolan. "I Storbritannien och Irland utbildas flygmekaniker fortfarande enligt det traditionella sättet, som vi tycker är bättre", säger irländaren Somers.



resa i svinottan, anpassade för att passagerarna ska kunna utnyttja sista respektive första stora vågen av anslutningsflyg vid navet.



### Frisk gren på sjukt träd

Hur säkert är då ett jobb på Crossair?

Vad betyder det att bolaget, som varit en pålitlig vinstmaskin, visar över 100 miljoner kronor i förlust i sitt senaste bokslut, samtidigt som chefen och grundaren Moritz Suter hoppar av, stormar in och ut ur ledningen för moderbolaget SAir Group inom loppet av några veckor, och sedan vägrar att svara på frågor om vad han såg där? Hur ska man tolka att Swissair-koncernen, bland annat genom rundhända investeringar i *Qualiflyer*-alliansens notoriska förlustbolag, orsakat sig själv ett minus för år 2000 som räknas i miljarder schweizerfranc?

Somliga förståsigpåare säger att det är bäddat för att den enda någotsånär friska grenen kapar sig själv från det sjuka trädet. Exempelvis genom att kronprinsarna, som nu styr Crossair, övertygar någon finansiär om sin, bolagets och dess affärsidéns förträfflighet och gör en *management buy-out*. Andra hävdar att även ett Swissair på mycket djupt vatten är lika osannolikt att det tillåts kappsejsa, som att det schweiziska banksystemet skulle gå över styr, och att det sista Swissair kommer att släppa ifrån sig är framtidslöftet Crossair.

### I Sverige varje natt

I vilket fall som helst är det mycket som talar för att Basel fortsatt blir basen för ett livskraftigt regionalflyg. Inte minst de investeringar i flygplatsen, som skattebetalarna nu bekostar, för att Crossair ska trivas och utvecklas till något ännu större än de 3.500 arbetsplatser det handlar om idag.

140.000 av fjolårets drygt 6 miljoner passagerare kom från Sverige och trenden är uppåt, åtminstone när det gäller huvudmålgruppen fullbetalande. Svenska piloter som väljer att jobba för Crossair löper därför stor risk att få avsluta arbetsdagen med Basel-Göteborg eller Basel-Stockholm. Det är två prioriterade linjer i Eurocrossnätet, med nattstopp och åter-

Bilder i helformat?

Återvänd till "Innehållsförteckningen" och sök under artikelrubriken!