

Ruteflyvning 6,4 gange sikrere end bilkørsel

En gennemgang af 15 år fly-ulykker viser, at det praktisk taget aldrig er tekniske fejl, der er årsag til styrt

Strengt internationale krav, gennemgribende daglige, månedlige og årlige maskineftersyn på værkstederne i Kastrup

Af ANDERS B. NØRGAARD

Om aftenen 26. april svigtede det totalt i lufthavnen i Kastrup, da et af Faleks Heron-fly med 12 passagerer fra Odense kolliderede under landing med et startende Metropolitan-fly fra Lufthansa, der var skyldfri. Kun en tilfældighed var årsag til, at uheldet ikke blev en katastrofe for Faleks passagerer og mandskab og for Lufthansas 32 passagerer og besætning.

■ Ved ni af ti fly-uheld viser det sig at skyldes menneskelige fejl og ikke materiellets svigt. Gennemgår man ekspertundersøgelserne fra de sidste godt 15 års ulykker (altså de ulykker og uheld, som offentligheden opdager), viser de på enkelte undtagelser nær, at ulykkerne kan tilskrives fejlmånedrering, enkelte gange lethed og nu og da også misforståelser i kontrol-tårnene.

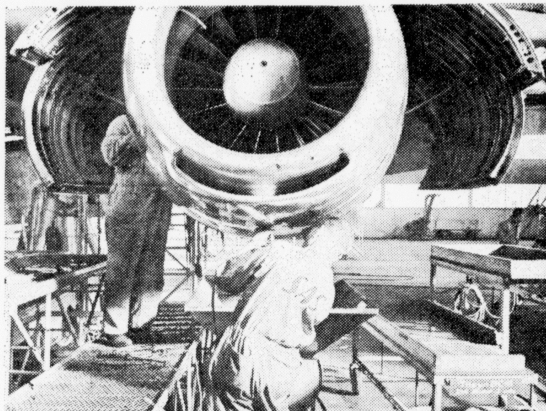
Men det er betryggende at vide, at kontrollørernes tjeneste er yderst effektiv, og at kun ekstraordinære omstændigheder bevirker fejltagelser. Lige så betryggende er det også, at besætningerne er et gennemtrænnet mandskab, hvis eget liv er på spil, hvis noget svigter. Og med det materiel, som de store luftfartsselskaber

ber anvender på ruteflyvningen, og med de gennemgribende eftersyn, som nu kræves, må lufttrafikken i dag anses for så sikker, som et menneskeligt værk nu kan være det.

Fald fra stige dræber flere end flyveulykkerne

Der er netop udarbejdet en statistik, som viser, at i USA er ruteflyvning 6,4 gange mere sikker end bilmørsel. En passager skal rejse 263 millioner miles i fly, men kun køre 41 millioner miles i egen bil, før han »moder« den statistiske risiko for at blive dræbt.

Der bliver dræbt flere fra fald fra en stige end ved et fly-styrt.



Her er DC-8'eren i dok, hvor specialmekanikerne er gået i gang med undersøgelse af jetmotorerne

Det kan som et kuriosum tilføjes, at hvis en privatbil skulle vedligeholdes lige så grundigt som et rutefly, ville hver enkelt bil ejer have brug for tre fuldt beskæftigede mekanikere, og hans vogn skulle omhyggeligt efterses før hver enkelt start!

I dok i Kastrup

Søndags-AKTUELT afslørede foreleden dag besøg i lufthavnen i Kastrup, hvor et af de store DC-8-jetfly netop var landet og kørt i dok for et såkaldt T-eftersyn.

Der er sket en voldsom udvikling både i international og i skandinaviske trafikflyvning siden verdenskrigen. Da SAS tog fat efter krigen i konkurrencen for at vinde

en plads på markedet, skete det hele så eksplosivt, at det i begyndelsen gik ud over sikkerheden i luften, hvad dette bladet i en lang periode kunne påvise næsten hver dag. Dengang indtraf både i skandinaviske og andre landes luftfart adskillige alvorlige ulykker, hvor også materiellet spillede ind. I dag er kravene så strenge, erfaringerne så rige, at man roligt kan godtage den amerikanske statistik om bilmørslerne og med lige så stor sandsynlighed om rutemaskiner som i en bil.

Det eftersyn en rutemaskine gennemgår, er så gennemgribende, at den almindelige passager ikke gør sig begreb om omfanget. Det er nu ca. tre år siden, der indførtes røntgenkontrol med de store jetlinere.

Når maskinen efter endt tur går i dok på SAS-værkstedet i Kastrup, gennemundersøges den både indvendig og udvendig. Den efterses for slid og revner, og alle systemer, mekaniske og elektriske såvel som væske-systemerne gås nøje igennem. Det betyder, at inspektionslemme, døre, paneler etc. demonteres, for at specialister kan inspicere bagvedliggende rør, wirer o. lign., og man går så vidt, at materiellet røntgengennemlyses, så mulige fejl, der ikke er synlige for det blotte øje eller med almindelige måleapparater, kan afsløres. En detaljbeskrivelse af alt, hvad der foregår, har vel mere faglig interesse, men det giver formentlig en fornemmelse af arbejdets omfang, når vi oplyser, at der til en DC-8 hører ca. 80.000 reservedele.

Det er klart, at det er uhyre kostbare tilsyn, der føres, og de foregår med 330 timers interval, hvilket vil sige, at disse 4-motors jetfly kommer i dok omtrent hver måned. Tilsynet er næsten lige så omfattende som det store årlige »R-tilsyn«, hvor også alle flyets faste dele demonteres. Samtlige eftersyn afsluttes med en efterkontrol af enhver detalje foretaget af en autoriseret kontrollant, der gennemgår arbejdskortene, og endelig slutter man med en sikringsprøve, som skal klappe til mindst enklighed.

Ingen diskussion om sikkerheden

For ca. tre år siden overtog SAS tekniske tjeneste vedligeholdelsen af selskabets flagskibe, i øjeblikket 10 DC-8-ere og de øvrige Douglas-fly, mens Oslo har eftersynet af Metropolitan-maskinerne og Sverige har eftersynet af Caravellerne. Metropolitan benyttes på indlandske og interskandinaviske ruter, mens Caravellerne går på det europæiske rutenet. Kravene til værkstedspersonalet er lige strengt overalt, og i øvrigt er der overhovedet ingen diskussion om sikkerheden, uanset hvad det koster. Man er ansvarlig over for luftfartsmyndighedernes love og be-

stemmelser, men SASs egne krav ligger gennemgående over myndighedernes.

Maskinerne er underkastet tre former for eftersyn. Dels det store årlige, hvor en maskine praktisk taget pilles fra hinanden, dels det månedlige eftersyn. Det første, det årlige, fremkommer som regel efter ca. 4500 timers flyvetid, og det varer ca. 14 dage. Det månedlige eftersyn af en DC-8-er står på et døgn, og hertil kommer endelig de daglige »serviceeftersyn«, der tager et par timer.

Med fornyelser og stadige reparationer, en hyppig udskiftning af reservedele, betyder det, at det faktisk altid er »nye« maskiner, man flyver med. F. eks. har DC-8-motorerne en fastsat »levetid« (gangtid) på 2400 timer, mens flyvetiden ligger på 4000 timer. Det vil sige, at motorerne udskiftes med mindre end otte måneders mellemrum.

Der intet hemmelighedskræmmeri i luftfarten. Konkurrencen foregår på en anden måde. Der er mellem fabrikkerne, de store luftfartsselskaber og myndighederne et intimt samarbejde, udveksling af erfaringer og anden nøje kontakt, ene og alene for at skabe den størst mulige sikkerhed, da både menneskeliv, betydelige summer og popularitet står på spil.

Samtlige luftfartjeter er underkastet rigoristiske bestemmelser, også de charterselskaber, hvis trafik er stadig voksende, og det kan, i hvert fald for de skandinaviske foretagenders vedkommende siges, at de overholdes.

Derfor er der ingen grund til at studse over forskellene på grund af maskinskader o. l.; uheld som bl. a. har ramt Spies' rejsetrafik nogle gange den sidste tid. Det skyldes, ganske som for SAS og andre selskabers vedkommende, at man »ikke vil tage chancen«, for hvor der blot er den mindste tvivl sendes fartøjet på værksted. Det er simpelt hen et led i sikkerheden.

I Kastrup stiller man også betydelige krav til mekanikerne. For at blive dok-mekaniker eller certificatmekaniker kræves udover praktisk dygtig helse kurser, der er ret krævende, og som afsluttes med en prøve kontrolleret af luftfartsdirektoratets ingeniører. Der skal certifikat til hver maskintype.

I mekanikergruppen råder selskabet også over »den flyvende mekaniker«, manden der følger med på rute- eller charterflyvninger til pladser, hvor selskabet enten ikke har egen mekaniker eller hvor den stationerede mekaniker ikke har certifikat til den flytype, der er tale om. Derfor skal den flyvende mekaniker selv have de fornødne papirer i orden. Under mellem-landinger træder han i funktion og går maskinen efter i sømmene; der er 19 punkter, han skal checke af, omfattende motorer, vinger, understel, flykrop o. s. v.; han er sidste mand, der går om bord før starten.

KORT SAGT

■ »DANSKE SLOTTE OG HERREGARDE« (Hassings forlag) er nu nået til 11. bind med Himmerland og Ommer syssel ned til Randers. — En af de interessanteste skildringer i dette bind er den borgerlige Hans Nielsen Drostrups levnedsløb. Han arbejder sig op (faderen var fæstebonde) han låner penge ud til herremændene, han bliver borgmester og er med til stændemødet i 1660, der førte til enevælden (borgerskabet var endnu ikke stærkt nok i forhold til adelen, derfor omvej over kongemagten). Hans Nielsen drev handel, skibsfart, kalkbrænding, han er et produkt af den ændring i samfundsøkonomien, som efterhånden skulle omdanne også den politiske struktur. Skønt pengeudlåner i stor stil synes han at have været hæderlig.

■ DET KONGELIGE Søkort-arkiv har udsendt en ny udgave af »Den grønlandske Lods«. Redaktionen er sluttet den 1. januar 1966, og som tillæg er samtidig udsendt en ny »Tidevandstabel for Grønland«.

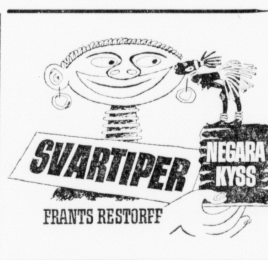
Løden er anden-udgave og ført ajour på en række punkter. Kortmaterialet er fortrinligt.

100.000 doyđu

Meira enn 100.000 sovjetborgarar doyðu av tí stóru influensasóttini í 1965 verður upplýst alment. Sambært statistisku upplýsingarnar doyðu í 1965 1.690.000 russarar — stórsta talið í Sovjetruslandi síðani 1954 og 109.000 fleiri enn í

1964. Orsökinn er influensasóttin í febrúar og mars 1965.

Sjálvt um talið av deyðum er vaksíð, so er barnadeyðin framvegis minkandi, og av tí skilt, at tað mest vóru vaksin ella gomul, sum doyðu av influensuni.



Vit hava altíð á goymslu alt nútímans tilfar til

HITAVEK og SANITET

INNSTALLATIONIR VERÐA GJØRDAR Á BYGD OG Í BÝ

TILBOÐ GEVAST

Víðm. Vit hava góð avlopsrør av PVC plastic
Stódd: 2½" og 4"

Fa. Mouritsen & Mouritsen

HORNAGOTA 15, TÓRSAVN TELEFON 2337
HEIMA TELEFON 2784 - 2877