

Dansk sätter urspårad teknik på räls

Crossair har haft det jobbigt med den tekniska avgångssäkerheten på senare tid. En gräns för vad man kan begära av mekar på ramp och hangargolv passerades förmodligen för flera tillväxtår sedan, och nu går det inte längre på envishet och jävlaranamma. Hela den tekniska avdelningen måste organiseras upp från grunden. En dansk ska göra jobbet.

Jörgen Örstam, teknisk chef och vice vd, blev *headhuntad* till Crossair under problemåret 2000 och är i tjänst sedan januari i år. Han accepterade jobbet efter att ha dragit det kortaste strået i en duell med en ekonom om ett annat toppjobb på den tekniska sidan, hemma på SAS.

Jörgen kan inte skylla sin profession på något brinnande flygintresse. Han hamnade i flyget av en slump. Realskolan han gick i krävde verkstadspraktik för examen. En kusin i flygvapnet föreslog att han skulle göra den som teknikerlärling.

Det blev han på flygflottiljen i Värmlöse, nära Köpenhamn. Där fanns Hawker Hunter, F-100 Super Sabre och T-33 att lära sig på. Det gav mersmak och Jörgen kom så småningom över till SAS, för att meka Caravelle och läsa in 747. Samtidigt pluggade han vidare till ingenjör. Det blev fast jobb på SAS och karriär. Den bar bland annat norrut, med ett erbjudande om jobb som teknisk chef på Grönlandsflyg. I åtta och ett halvt år bodde familjen Örstam på glaciärkanten i Nuuk.

Känd från TV

Tillbaka i SAS hade Jörgen avancerat till chef för *Line Maintenance* när Gottröraolyckan inträffade. Han satt därför i TV-rutan flera gånger om dagen för att försöka förklara hur det osannolika kunde hända att bägge motorerna stannade.

Isen som lossnade från vingarna gjorde inte jobbet ensam, kunde man snabbt konstatera av de relativt måttliga skadorna på kompressorbladen. Att mycket is kan få kompressorn att ställa var bekant. Men det tog litet tid innan man förstod att det var den nya pådragautomatiken som eldade sönder motorerna när bägge stallade.



Jörgen Örstam kommer till ett bolag med en stark framåtanda, och ett pockande behov av uppstramade tekniska rutiner. Crossair's situation är typisk för snabbväxarna. Till en början går det bra utan att någon tar tag i organisationsbiten. Enskilda medarbetares goda vilja och breda kompetens övervinner allt. Under en period berömmar man sig till och med för extremt låga administrationskostnader. Alla jobbar. Ingen sitter och vänder papper. Bra, va?

Krisdoktor

Men till slut blir det för tungrovt att göra kontorsjobb på verkstadsgolvet. Man hinner inte med. Kärror blir fast i hangarerna efter nattskiften, och kommer sent från gatorna. Kostnaderna löper amok.

Jörgen kommer alltså till Crossair som krisdoktor. Ett tidigare mellanspel i toppen för FLS Aerospace har antagligen vägt tungt i meritlistan.

FLS Aerospace, det är danske cementkungen F.L. Smidth som med sina pengar ville göra något i flygsvängen. Marknad finns för ett internationellt nät av fristående flygverkstäder, dit bolag som vill koncentrera sig på flygning och biljettförsäljning kan leja ut underhållet på planen.

Tidigare har denna marknad tagits om hand av andra flygbolags verkstäder. Men i och med att företeelsen blir vanligare, växer behovet av neutrala servicepartners.

Vände trenden

Cementkungens flygverkstäder etablerades nära kunderna, i högkostnadsländer, och går med brakförlust. Jörgen värvades att titta över organisation och kostnader, och fick trenden att peka åt rätt håll.

Hos Crossair ansvarar han för att sexhundra tekniker får det stöd och den ledning som behövs för att komma ur rollen som syndabock när flygplan inte går på tid. Några egentliga problem förutser han inte. Men en modern och effektiv organisation får man inte på plats över ett nattskift, där tills helt nyligen den allmänna åsikten varit att administration är onödig kostnad.

Bilder i helformat?

Återvänd till "Innehållsförteckningen" och sök under artikelrubriken!