Ny bog

Da mit SAS-hjerte holdt op med at slå

Bog af Bibi Juul-Hansen

Biografi og erindringer

Tekst: Kim Rössell

Lige før sommerferien udkom bogen "Da mit SAS-hjerte holdt op med at slå" skrevet af min gamle klassekammerat fra Mosegårdsskolen i Gentofte Bibi Juul-Hansen. Vi fik begge vores luftdåb i skolens trampoliner, forankret i et stærkt springmiljø omkring trampolinklubben Zenith. Bogen er hendes debut som forfatter.

Bogen er en meget personlig beretning som dækker perioden fra ansættelsen i SAS den 1. oktober 1978 til fratrædelsen 27. oktober 2023 efter 45 års ansættelse. Ved ansættelsen hed topchefen Carl-Olov Munkbjerg og ved afslutningen Anko van der Werff. Bogen giver et interessant indblik, set fra gulvet i, hvordan topchefernes beslutninger er slået igennem i organisationen med legendariske Jan Carlzon som en absolut favorit og Jørgen Lindegaard, der angiveligt havde udtalt "Selv aber ville kunne udføre vores job ombord" som bundskraber. Gennem de 45 år møder Bibi et utal af medarbejdere, over 50 nævnes ved navn i bogen. Bibi havde en stor kontaktflade og skønner, at hun flyvende og som chefinstruktør i SAS Flight Academy og senere har været med til at uddanne mere end 2.000 medarbejdere.

Jan Cortzen skrev 25. mats 2009 kronikken "SAS burde være et rigt flyveselskab" hvori Cortzen oplister en række styrkepositioner, SAS var først over Atlanten til New York, SAS var først over Nordpolen til Tokio, SAS var kvalitet, SAS havde tidligt egen dataafdeling og et verdensomspændende netværk. Modsat trak ejerstrukturen med tre nordiske ejere den modsatte vej og de hyppige skift af koncernchef, 15 chefer fra stiftelsen til 2009. Til sammenligning havde Singapore Airline fire!

Bibi Juul-Hansen beskriver levende i bogen, hvordan det tredelte ejerskab udmønter sig i manglende konkurrencedygtighed, hvordan medarbejdere i sikkerhedskontrollen sad og malede små flymodeller i arbejdstiden, uhensigtsmæssigheder i vagtplanlægningen og unødvendigt merforbrug, hvordan SAS begyndte at uddanne egne piloter i USA (Som senere blev hjemsendt fordi SAS manglede penge), hvordan uhensigtsmæssige flyindkøb og manglende enhedsflåde – særligt Q400 som i medarbejderkredse blev kaldt "Tamponen" fordi den kun fløj én gang om måneden, og resten af tiden havde den teknik og belastede økonomien. Også historien om de mange skift af uniformer, der endte i "Blotterfrakken" fordi snittet betød at den ikke kunne lukkes, mens man arbejdere i flyet. Vi får også historien om, hvordan Susanne Larsen, der var direktør for SAS Danmark, fik et blåt øje, ikke som følge af de mange nedskæringer hun måtte gennemføre, men under en evakueringsøvelse i Flight Academy. Vi hører også om kageholdet og rødvins-ligaen, eksempler på udgifterne ved manglende ledelse.

Bogen er let læst, og giver et unikt indblik i 45 års udvikling i SAS, set fra en engageret medarbejders perspektiv. Jeg vil anbefale den til alle, der som jeg har et stort hjerte for SAS.

Bibi Juul-Hansen (f.1959) blev ansat i SAS i 1978.

"Som 6-årig fik jeg en SAS-Viking flyvinge i plast af min farbror. Fra da af vidste jeg, at min fremtid skulle være at bære en vinge på en SAS-uniform, når jeg blev stor."

Bibi Juul-Hansen får sin drøm opfyldt, da hun starter hos SAS. I alle årene gav hun firmaet sit hjerteblod, sin fritid, sine helligdage og sin nattesøvn.

Men efter 45 år i tjenesten blev hun fyret med stress. Hun blev smidt ud, uden faldskærm.

DA MIT SAS-HJERTE HOLDT OP MED AT SLÅ er en personlig beretning om et liv i luftfartens tjeneste og om store op- og nedture.

Læseren får et indgående indblik i organisationen SAS, selskabets historie og ikke mindst de mange loyale SAS-medarbejdere.

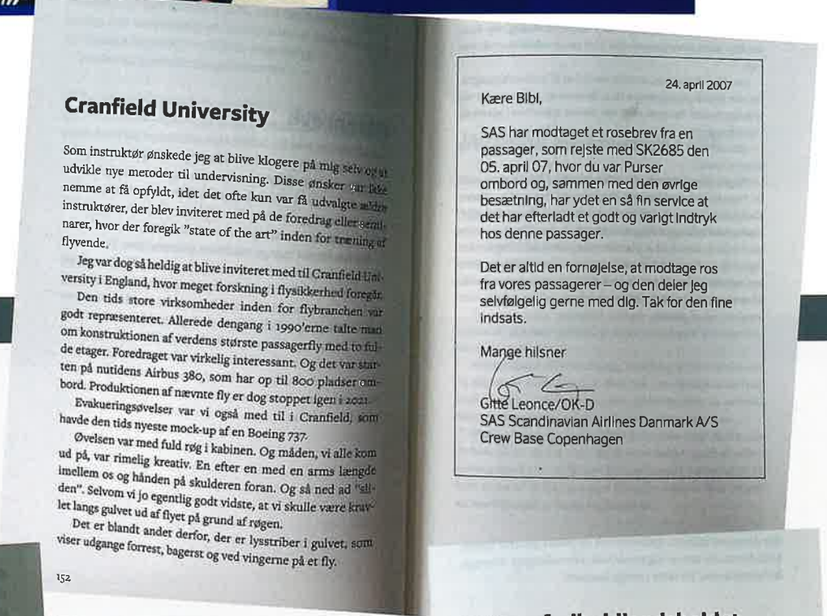
Da mit SAS-hjerte holdt op med at slå

Skrevet af Bibi Juul-Hansen
Forfatterskabet.dk

ISBN 978-87-85351-71-5

Pris: 299 kr

Købes hos forlaget,
Bog & Idé
eller i netboghandler



Cranfield University

Som instruktør ønskede jeg at blive klogere på mig selv og at udvikle nye metoder til undervisning. Disse ønsker var ikke nemme at få opfyldt, idet det ofte kun var få udvalgte ældre instruktører, der blev inviteret med på de foredrag eller seminarer, hvor der foregik "state of the art" inden for træning af flyvende.

Jeg var dog så heldig at blive inviteret med til Cranfield University i England, hvor meget forskning i flysikkerhed foregår.

Den tids store virksomheder inden for flybranchen var godt repræsenteret. Allerede dengang i 1990'erne talte man om konstruktionen af verdens største passagerfly med to fulde etager. Foredraget var virkelig interessant. Og det var starten på nutidens Airbus 380, som har op til 800 pladser ombord. Produktionen af nævnte fly er dog stoppet igen i 2021.

Evakueringsøvelser var vi også med til i Cranfield, som havde den tids nyeste mock-up af en Boeing 737.

Øvelsen var med fuld røg i kabinen. Og måden, vi alle kom ud på, var rimelig kreativ. En efter en med en arms længde imellem os og hånden på skulderen foran. Og så ned ad "sellen". Selvom vi jo egentlig godt vidste, at vi skulle være kravlet langs gulvet ud af flyet på grund af røgen.

Det er blandt andet derfor, der er lysstriber i gulvet, som viser udgange forrest, bagerst og ved vingerne på et fly.

152

24. april 2007

Kære Bibi,

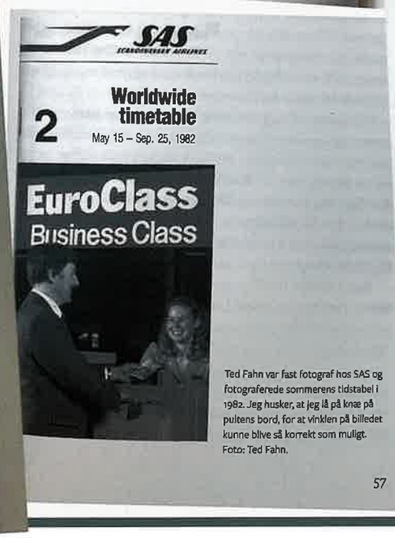
SAS har modtaget et rosebrev fra en passager, som rejste med SK2685 den 05. april 07, hvor du var Purser ombord og, sammen med den øvrige besætning, har ydet en så fin service at det har efterladt et godt og varigt indtryk hos denne passager.

Det er altid en fornøjelse, at modtage ros fra vores passagerer – og den deler jeg selvfølgelig gerne med dig. Tak for den fine indsats.

Mange hilsner

Gitte Leonce/OK-D
SAS Scandinavian Airlines Danmark A/S
Crew Base Copenhagen

Heldi Vallentins tegning af mig



Ted Fahn var fast fotograf hos SAS og fotograferede sommerens tidstabel i 1982. Jeg husker, at jeg lå på knæ på pultens bord, for at vinklen på billedet kunne blive så korrekt som muligt. Foto: Ted Fahn.

57

DBU og fodboldlandsholdet

Indimellem kom der specialflyvninger, man kunne melde sig til. Det kunne være et chartret fly til en destination, vi ikke normalt fløj. Eller første flyvning til en ny destination.

Man skulle være usandsynlig heldig, hvis man fik en af denne type flyvning, lige med undtagelse af flyvninger til Mekka, som ikke var så populære. Det var lidt af en udfordrende tur, når passagerer selv vil lave deres mad ombord og undervejs skal hilse på Mekka i midtergangen af flyet.

Den eneste specialflyvning, jeg har været på, var en chartret flyvning med fodboldlandsholdet. De skulle flyve med Airbus 321, og dengang var der film, der viste sikkerhedsdemonstrationen ombord.

Denne dag lavede vi det manuelt, fordi jeg syntes, vi skulle give alle ombord en sjov og anderledes oplevelse. Jeg havde via mine kontakter til "lageret" fået fat i rigtige livveste til den manuelle demonstration. Det betød, at når vi nåede til annonceringen *"Livvesten ligger under stolen, tag livvesten frem, placer den over hovedet, strøm bøndet og blæs den op ved at trække i stroppen."*

Så skete det virkeligt, og vi, der stod i kabinen og lavede sikkerhedsdemonstration, lignede nu "Michelin dukker", og der lød et brøl af begejstring og klapsalver, men kun fra den bagerste del af kabinen.

243