



En arbeidstakerorganisasjon sin tilstedeværelse på en luftfartskonferanse er gull verd, det gir oss et bilde av hvilke utfordringer bransjen har, hva som prioriteres, og ikke minst hva vi kan bidra med gjennom vårt arbeid. Flybransjen er i stadig endring, det er viktig at det inngås bærekraftige kontrakter som også tar høyde for at sikkerheten ivaretas i deler av virksomheten. Her følger en oppsummering av konferansen.

Dag 1

Mandag - Get together på Holmen

Hyggelig og nyttig samling der vi møtte relevante parter og diskuterte dagsaktuelle tema.

Dag 2

Åpningshilsen ved Erna Solberg på video

Snakket om utfordringer og klimamål i fremtiden

Statssekretær Allan Ellingsen

Samfunnsutvikling og utfordringer, langstrakt land og i en del av Norge er fly en del av kollektivtransporten. Nordmenn er av dem som reiser mest i verden. Flytrafikken vil vokse med 41% frem til år 2030. Derfor er det viktig at næringen har fokus på miljøvennlig transport. Lufttransporten må være en del av dette. Og målet er å halvere utslipp frem til år 2030. Norge har frivillig sluttet og forpliktet seg til et internasjonalt miljøprogram. Oslo er som den første flyplass en tilbyder av biodrivstoff.

Visjoner om elektriske fly opp til 70 passasjerer innenfor korte avstander er allerede på markedet. Nye muligheter på dette området og nevner Norge som el bil nasjon som et eksempel og at vi er langt fremme. Det er planer om kommersiell trafikk innen noen år.

Droner – Her er det fantastiske muligheter, man ser på hvordan man bruke droner for å løse oppgaver. Gjennom forsvarer beredskap, etc. Man må sørge for at regelverket ikke vil legge begrensninger på dette samt at det skal være sikkert.

Fjernstyrte tårn- starter i Bodø og skal betjene og erstatte 15 konvensjonelle tårn/flyplasser. Skal være minst like god og sikker som de vi har. Planen er ferdigstilling i 2020



Lars Kobberstad Luftfartsdirektør - Tanker om fremtiden

Globalt:

2017 var et veldig godt år, med få menneskeliv som gikk tapt.

2018 hadde 530 omkomne, ulykken i Indonesia bidro mest.

Ulykker i Norge har en positiv trend, Norge hadde i fjor 17 omkomne, privatfly bidro mest.

0 ulykker med offshore helikopter i 2017 og 2018, innenlands helikopter har dårligere statistikk.

Brexit kan bety noe for fremtiden, om England går ut av EU må nye avtaler inngås. Den andre store konsekvensen er at alle som jobber med luftfart mot England må fornye britiske sertifikater innen 29 mars 2019.01.29

Klima og klimaendringer, Norsk luftfart slipper ut ca 2,5% av de samlede norske utslippene, dette må bransjen ha et forhold til. Vi må tenke annerledes enn vi har gjort, vi må også tenke eventuelle konsekvenser av utslippene. Dette skal det brukes tid og ressurser på. Tror at flere deler av luftfarten vil komme ut på anbud, både infrastruktur og tjenesten rundt. Økonomisk vekst henger sammen med fly utviklingen. Vokser den generelle økonomien 2 prosent så vokser flytrafikken 4 prosent og motsatt.

Teknologisk utvikling: Droner kan i dag ha nyttelast opp til 500 kg, fjernstyrte tårn er fremtiden, innenfor security vil det gå enklere og raskere i fremtiden, utfordringer knyttet til dette er cyber security. Dette gir dessverre åpninger for kriminelle som man må være observante på.

SAS - EVP Karl Sandlund

SAS en viktig del av infrastrukturen, daglig 800 avganger og 82 000 passasjerer i Norge

12 milliarder i pluss i fjor. Vil satse på nye og mindre maskiner og flere direkteavganger.

Introduserer «Turi» en personlig assistent som man kan chatte med.

Vil øke fokusering på digitalisering – og bedre brukervennlighet for kunden.

Vil også få betydelig økt fokus på logistikk ned til minste detalj, dette vil gi gevinst på alle områder.

Drivstofforbruk - rett type fly, infrastruktur biojet – mindre emballasje, bedre gjenbruk, - ny teknologi vil være et betydelig bidrag til mindre utslipp – være bærekraftig.-

Dag Falk-Petersen Konsernsjef Avinor

Fra politisk har man fått på plass de rammebetingelsene man trenger for å videreutvikle Norsk Luftfart.

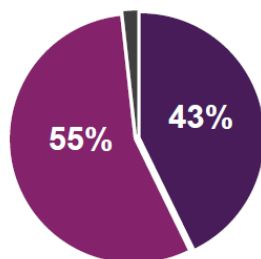
Flytrafikken er en sentral del av livsnerven i det norske samfunnet.

11% av alle medarbeidere på våre lufthavner er Avinor ansatte.

AVINOR AS HAR TO INNTEKTSKILDER

Kommersielle inntekter

- Tilbringer (parkering og leiebil)
- Food & beverage (servering og kiosk)
- Butikker - Taxfree og andre



Trafikkinntekter

- Passasjeravgift
- Sikkerhetsavgift
- Startavgift
- Underveisavgifter
- Terminalavgifter

Brutto driftsinntekter 2017, 10 mrd NOK, Avinor AS



Trenden er klar, befolkningen vokser i tettsteder, og det blir mindre folk i utkantene. Ingen planer om å legge ned flyplasser, da må en kompensierende infrastruktur være på plass, det ligger ikke under Avinor sin oppgave å utrede.

SAS var først ute med biofuel i verden 2016, men det er vanskelig å få tak i.

Elektriske fly kommer, det er starten, og Avinor har fått oppgave fra regjeringen om å utrede mulighetene for dette, teknologien er der. Kun snakk om tid.

ELEKTRISKE FLY

Regjeringen har gitt Avinor i oppdrag:

«...å utvikle et program for å legge til rette for introduksjon av elektriske fly i kommersiell luftfart.»

Vi har:

- Unikt nettverk av lufthavner
 - Et etablert marked for korte flygninger med små fly
 - Bred støtte i Storting og regjering
 - 100% fornybar energi
- ➔ Flyprodusentene etterlyser en kunde og et marked – vi har begge deler



Fra å være problemet mener Avinor sjefen at dette vil bli en del av løsningen. *«Bjørn Kjos har utvilsomt en litt annen oppfatning i sitt innlegg dag 3».*

Er allerede i gang med å diskutere løsninger for tilstrekkelig leveranse av strøm når den tid kommer.

Spørsmål fra salen, hva gjøres med sikkerhet i forhold til droner. Har satt ned en gruppe som ser på saken. Jobbes på brei front.

Jan Petter Steinland - Prosjektleder Cyber Security. Luftfartstilsynet

Utfordringen med plass i rommet øker for hver dag.

Hva er cyber security? Beskyttelse av alt som er sårbart ute i det digitale rommet.



- er sikkerheten truet?

Driftssikkerhet påvirker flysikkerheten, og mener at det første er det som er mest truet.

Er luftfarten skjermet mer enn andre? Poenget er at det berører alle som er involvert i luftfart. Digitale systemer kan infiltreres. Man kan ikke ta seg råd til å håndtere dette som venstrehånds arbeid. Mange internasjonale eksempler. Også eksempel i Norge med GPS «jamming». Da forsvinner signalet, enda verre er om signalene påvirkes direkte såkalt «spoofing» Det som kommer i media av utfordringer er bare overflaten og en liten del av problemet.

Reell hendelse hos Maersk som står for 15% av all container transport i verden, en ansatt trykker på en link i e-post. Alle operasjoner ble stoppet, administrativt med påfølgende konsekvenser av at all øvrig aktivitet med skip måtte stoppes. Flere tusener pc`r og servere ble infisert og de brukte 9 døgn på å komme tilbake i normal drift.

Trussel - og risikovurderinger, digital sikkerhet.

Denne linken <https://nsm.stat.no/> hos nasjonal sikkerhet gir god veiledning.

EASA rulemaking process milestones, blir høring på veien videre og hva dette betyr for luftfarten.

Myndighetene vil i 2019 utføre en breddekartlegging, for å sjekke ut sårbarheten i lufttrafikken. Det vil si identifisere risikoer knyttet til systemer og hvem som har tilgang. Det handler om bevisstgjøring, og man vil be om innspill fra bransjen. Luftfartstilsynet vil følge opp dem i bransjen som eventuelt ikke svarer på undersøkelsen.

Luftfartstilsynet har startet forum for digital sikkerhet i luftfart:

- Arena for deling av erfaringer og læring
- Diskutere sårbarheter og tilstandsbildet
- Deltakere fra alle hjørner av luftfarten
- Faglig påfyll
- Avhengig av tillit mellom aktørene

Workshop – Human Factors:

- Trond-Erik Strand Sjefslege
- Erwin Langejan – Flygerinspektør / Human Factors specialist

Ett fora for spørsmål og meningsutvekslinger

Definisjon på Human factors:

Alle bidragsfaktorer som påvirker menneskelig ytelse (inkludert menneskets fysiske, mentale og sosiale forutsetninger) i samspillet mellom menneske, teknologi og organisasjon i hele luftfartssystemet. EASA har tatt grep der men jobber med elementer som skal ivareta dette.

Refererer under til åpen diskusjon under workshopen:

Hvor er vi i Norge når det gjelder HF arbeid?

Ønsker gode innspill om gode HF initiativ.

SAS innlegg, kom med konkret eksempel på sent innkomne fly, trenger eksempelvis 6 timer på en sjekk, det hender fly kommer for sent inn og man har 4 timer til rådighet. I motsetning til tidligere bruker man nå nødvendig tid og flyet blir forsinket ut som en konsekvens.

Sintef – påpeker kompliserte regelverk som en faktor som kan være medvirkende til at ulykker skjer.

IKT & design, mener vi har vært flinke på hjemmesider og design, men ikke flinke nok på utforming i cockpit. For å utvikle dette i riktig retning er det viktig med rett kompetanse blant personell som har interesse for dette feltet. Og få dette adressert i sin organisasjon om hva man vil oppnå er viktig også ovenfor toppledelsen. Fikk støtte fra salen på dette.

Avinor Flysikring – har over flere år jobbet med forskjellige temaer for å få på plass elementer for å kartlegge svakheter på luftfart. Har jobbet systematisk med dette over flere år. Rapporten skal avdekke hva man må jobbe videre med og få dette på plass i organisasjonen. Mener dette skal bli et godt verktøy for å ta oss videre i riktig retning.

Flytekniker organisasjonen i Norge. Jobbet med HF og har stilt spørsmål blant sine ansatte. Fikk tilbakemelding fra 78% om at planleggingen ikke var god nok i forhold til bemanning. 80% av arbeidet er nattarbeid 1 uke på og 1 uke av.

Bristow – jobber systematisk med kartlegging, er problemer med å få informasjonen ut i organisasjonen. Innenfor vedlikehold på ting som går igjen, ser man også på manualer og eventuelle forenklinger og bedre tilrettelegging. Har regelmessig trening på flytyper, men ikke så mye på performance. Mener det bør utvikles verktøy med individuell tilpasning for den enkelte tekniker.

Erwin Langejan svarer på generelt grunnlag at manglende ressurser kan være et problem. Han ønsker en god dialog mellom myndighetene og bransjen for at man skal bli bedre.

Manglende rapportering kan være et problem, om det ikke er nok til at man registrerer hendelser så blir det fortsatt bare en erfaring for involverte parter uten at kolleger også får dra nytte av viktige erfaringer. Samme person mener også at kognitiv sjekk av eldre piloter er viktig, det foregår ikke i dag. Det er planer om å bli mere liberal med aldersgrense, da vil akkurat dette gjøre seg ekstra gjeldende.

Langejan mener også at det er ikke nok at arbeidstakerorganisasjoner og vernetjeneste peker på problemstillinger, ledelsen må også forstå og ha samme ønske om å ta tak i dette. At ledelsen er på lag og like opptatt av dette, er nøkkelen for at man skal lykkes på området.

Myndighetene ønsker å innføre pålagte kurs for dedikerte ledere i Human factors for at de skal forså viktigheten av en kultur som settes i stand til å se forbedringspotensialet. Svar fra salen er at rapportene som vist tidligere på dagen viser at det er et absolutt behov.

Sintef kommenterer at det er lett å si at sikkerhet skal gå først, men det blir ofte fokus på kortsiktige mål. Når man snakker om sikkerhetskultur så man gi makt til dem som også kommer med dårligere nyheter innimellom, x-faktoren er at dem må bli hørt.

Flygesjef –Avinor flysikring AS. Grunnleggende stress er en faktor, mange diskusjoner under prosessen som pågikk (flystreiken), hadde ledelsen i ryggen når flyene ble satt på bakken. Tenker ikke først og fremst på cockpit design, men essensielle bekymringer som for eksempel om man har jobb. Man bør også ha fokus på hvordan man er organisert. Mener at dette er avgjørende for at flygere i den spisse enden skal ha rett fokus med et godt og inkluderende arbeidsmiljø.

Automatisering gjør flygning bedre og enklere, men det skaper også utfordringer. Man må se på individ nivå og interaksjon mellom menneske og teknologi. Man må ha en aktiv holdning fra ledelsen. Man kan ikke uten videre forvente at ledelsen har den rette kunnskap om HF.

Kobling mellom HF og SMS (safety management)

Enighet om at det er forbedringspotensial på området i salen.

Luftforsvaret – utfordret luftfartstilsynet til å svare på hvordan de jobber med hendelser de får innrapportert. Svarer at de diagnostiserer og lager analyser, men dem sliter også med ressurser og innrømmer at de har forbedringspotensial på området. Mener at det er selskapene sitt ansvar å følge opp hendelser. Luftforsvaret svarer at dem har en rutine på se om det er fellesnevnerne på hendelser internt, og mener at Luftfartstilsynet kan og bør bruke sin databrønn på en bedre måte.

CHC har innført SMS blant sine ansatte, og mener det er lett å få til dersom viljen er tilstede. Etterlyser en forenkling når det gjelder rapportering av hendelser, for det er i dag både tidkrevende og komplisert. Svar fra Altinn, er at man har åpnet for at man har åpnet for en forenkling der man kan rapportere via e-post.

Det kom innspill fra salen der man ønsket oftere besøk fra luftfartstilsynet, de svarte at de jobber med å effektivisere og at de får mindre midler hvert år.

Oppsummert, en bedre HF kartlegging og at ledelsen er med og konkretiserer hva som må til for en kvalitativ endring med en god kultur og godt system på et overordnet nivå er veien å gå.

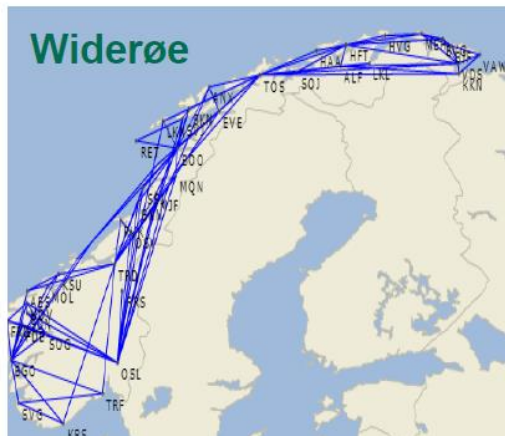
Anbud i norsk luftfart –

Terje Skram, Direktør for Strategi & infrastruktur i Widerøe



Står for helt nødvendig kollektivtrafikk i distriktene

Innlandsruter



41 flyplasser
45% av alle avganger
17% markedsandel



15 flyplasser
55% av alle avganger
83% markedsandel

Korte baner, bratt innflyging. Arktisk kystklima med hurtig endrede vindforhold og isdannelse. Derfor særnorske krav:

- Spesielle modifikasjoner på fly for å betjene korte baner
- Høyt erfarings- og treningsnivå piloter
- Inn- og utflygningsprosedyrer
- Spesielle kompass systemer



WF priser anbudene basert på konkurranse

Rollefordeling

Samferdselsdepartementet

Kan lyse ut anbud for å sikre ønsket transportstandard

FDM – det viktigste sikkerhetsfremmende tiltaket i Widerøe som det er brukt ressurser på.

Flight data Monitoring (FDM)

Hvorfor er det dyrt å fly i distriktene?



Strukturelt

- Opp til 73% høyere drivstoffpriser i distriktene
- Kostnadene fordels på færre seter (små fly)
- Hver landing driver kostnader - vi har mange landinger pr fly
- Behov for stasjonering av fly og mannskap utenfor base driver kostnader
- Teknologisk utvikling henger etter på små fly => høyere driftskostnader
- På kortbane må 47% kjøpe 2 flypriser i stedet for 1 (flybytte mellom stamrute og kortbane)

Verdt å merke seg:

Avgifter pr passasjer lite vs stort fly

- samme distanse og samme setebelegg (60%)

Avgiftene er 10% høyere pr passasjer for å reise med lite fly enn stort fly – på samme distanse.

Forskjellen er større mellom innland og utland

Per passasjer	DH1	737-800	Diff	Diff %
Startavgift	42	43	0	-1 %
Passasjeravgift	48	48	0	0 %
Securityavgift	64	64	0	0 %
Terminalavgift	25	16	9	56 %
Klagenemdavgift	0	0	0	0 %
Underveisavgift	78	37	42	115 %
Flypassasjeravgift	83	83	0	0 %
CO2 avgift (ikke utland)	68	47	21	45 %
ETS	7	5	2	45 %
MVA avgifter og flypris (ikke utland)	368	368	0	0 %
Sum	784	710	74	10 %

BOO-OSL med 60% belegg og fullflex bill på hhv DH1 39 seter og B737-800 med 168 seter

Flysikkerhet - en utfordring? Heidi Wulff Heimark, CEO Bristow NO.

Innlegget gikk på det norske helikoptermarkedet, og forskjeller fra vanlig kommersiell luftfart, videre sikkerhetsarbeid og fokus punkter



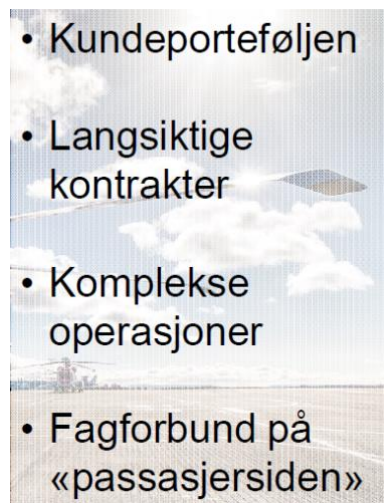
7 Super Puma (shuttle og SAR) + 15 Sikorsky S92
(3 SAR og 12 tilbringer)



24 Sikorsky S92 (4 SAR og 20 tilbringer) + (2 H225 SAR)

Ved oljeprisfallet måtte helikopterbransjen gjennom en omstillingsprosess som var påkrevd for hele bransjen.

Forskjeller fra vanlig til kommersiell luftfart:



Kontrakter 3-5-7 år med opsjoner

Fagforbund bidrar sterk og har stor påvirkning

Utfordringer og sikkerhet på norsk sokkel:

Aldri på kompromiss med sikkerheten, ønsker å presisere at flyvning aldri går på bekostning av sikkerheten uansett oljepris.

Fremhever at lønnsomhet og bærekraft er viktig for at man skal ha råd til å investere i nye helikopter.

Meteorologiske utfordringer:

Meteorologiske utfordringer



4 hendelser norsk sokkel i 2018



4 lightnng strike på Norsk sokkel i 2018

Det er mere risikofylt å få lynnedslag i helikopter enn fly med flere bevegelige deler, derfor er det mere eksponert.

Stor og dyr jobb med mange komponenter som skal byttes etterpå.

S-92 - Sikkerhet vs Sårbarhet med bare en type helikopter

SIKORSKY S92

- Flytimer totalt: 1,460,000
- Flytimer norsk kontinentalsokkel: 386,000
- «No Fly» Risk Assessment
- Helikopter Sikkerhets Studie 3b



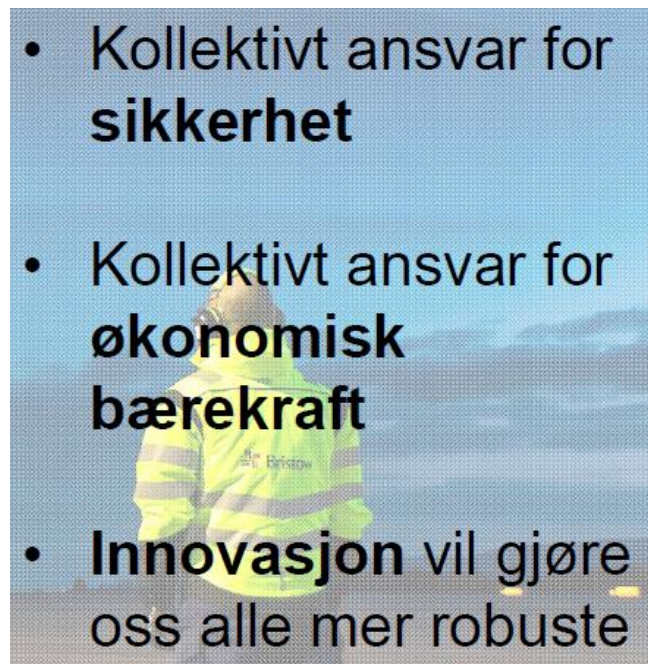
Alternativer til S-92

Tre helikoptertyper

Leonardo AW189 - vært i Norge og er klar

Airbus H175"- ikke de-ice

Bell 525 Ikke godkjent enda



Må være i en dialog med kunden om å få bedre økonomi i operasjonene.

Kan kundene påvirke sikkerheten? Kåre Halvorsen, Avdelingsdirektør i Statens Havarikommisjon for transport.

Innleder med noen hendelser der liv har gått tapt.

Tailnummer 101, smolensk 10 april 2010 – 96 omkom

Pilotene ble instruert om å fortsette landingen under svært dårlige forhold.

Å være kunde er krevende, hva mener man med god nok sikkerhet, har man forstått sikkerhet, kunden forventer at sikkerheten er ivarettatt.

Transport av egne ansatte Stord – havari ved Stord.

Piloten hadde lang erfaring, men var kjent med å ta noen short cuts. Fartøysjefen og 8 ansatte omkom. Lovlig flyging, men ikke like sikkert.

Dette er 20 år siden, har det endret seg, kanskje ja. Men utfordringene kan være de samme i forhold til regelverket.

ATR 42 Offentlig anbud – alvorlig luftfartshendelse over Folgefonna. (Coast Air)

Mannskapet trodde de hadde kontroll, var i et område som var kjent for ising. Det gikk bra, selskapet var godkjent men det var alvorlige mangler på sikkerhetstyring.

Anbudsinnsbydelser

Offshore er et eksempel som viser at kunden stiller store krav utover regelverket

HOFO ble ikke innført, havarikommisjonen støtter dette. Men det er en del utfordringer, NOG066 er egne krav, og det kan bli utfordringer med penalty.

For innenlands flyvning er det ikke samme krav, og kunden er ikke like ressurssterke.

Man ser i havarikommisjonens hangar at det er ofte helikopter fra innenlands flyvning plassert der.

Sikkerhetsstudien viser at bruk av pris som eneste kriterium bidrar til at man kutter på viktige sikkerhetstiltak

Språk kan også være en utfordring, og man får oppgaver man ikke har nok kompetanse på. Og tar man ikke oppdraget går kunden til en annen operatør

Oppsummert

Kundene har utvilsomt stor påvirkning!

Hva gjør myndighetene? Wenche Olsen, Direktør i Fagavdelingen i luftfartstilsynet

Anbud kan være en sammensatt ting

Oppgavene går på tilsyn, veiledning, og regelverksutvikling.

Det er viktig med regelverk som regulerer og er tilpasset norske forhold, nå jobbes det med nytt regelverk for flyging over åpent hav. Positivt med felleseuropeiske regler, men i Norge så er det nødvendig med regelverk tilpasset norske forhold.

Gir også rådgivning ved anbudstildelinger. Holder i disse dager på å lage en veileder som kan gi råd om hvilke kriterier en slik anbudsprosess bør inneholde. Jobber også med innenlands flyvning og hvordan man kan lage gode kontrakter som ivaretar sikkerheten.

Nye aktører som kommer inn må ha en driftstillatelse, dette er tidkrevende prosesser. Denne operatøren kan ha med seg en utenlandsk driftstillatelse, da må tilsynet verifisere at alle deler av regelverket er ivare tatt.

Tilsyn og sikkerhetsdialog, kan øke frekvensen på tilsyn, og innlede en sikkerhetsdialog med selskapet.

Luftfartstilsynet sin fokus er flysikkerhet, men er ikke involvert i selve beslutningsprosessen i anbud.

Spørsmål fra salen:

Når ser Widerøe for seg at ubemannet fly kan frakte gods og passasjerer. Widerøe sjefen som svarer- Tror ubemannet elektriske fly på gods vil komme først.

Eamonn Brennan – Director General, European Aviation

Flytrafikk og plassen i luftrommet - 11 millioner fly i 2018

Sivil organisasjon fra 2008 til 2018 56% økning i flytrafikken

Norge på tredje plass i forhold til nye flybestillinger, det er spådd 47% vekst i de neste 20 år.

Lav kost selskap har fra 2013 til 2018 økt med 12 %

Norsk flytrafikk

Vekst i flytrafikk Norge 2018 0,6%

EASA sin rolle og bidrag til norsk lufttrafikk fremover –

Patrick Ky, Direktør i EASA

Hva gjør vi og hvem er vi?

EASA har 800 ansatte

Key missions

- *Ensure the highest common level of safety protection for European citizens*
- *Ensure the highest common level of environmental protection*
- *Single regulatory and certification process among Member States*
- *Facilitate the internal aviation single market and create a level playing field*

Sertifiserer alle produkter, har 32 medlemsland

The European Aviation Safety Agency.

Informerer om at man har teknologi i cockpit fra 1940 fordi det går ikke an å hacke. Beste sikring mot cyber kriminalitet.

Vekst i flytrafikk og økonomisk press, fokus på GPS Jamming & Spoofing

EASA identifiserer risiko og forventer at operatørene ivaretar disse.

Oppfordrer til godt samarbeid videre

Spørsmål fra salen:

Behandler EASA land forskjellig ut i fra funn? Nei, vi behandler funn likt, men noen land ønsker ikke å ha «findings» Selv om saker blir lukket, så blir de liggende åpen for læring.



Bjørn Kjos - CEO for Norwegian Chief Executive Officer

Det var ikke tvil om at dette var det innlegget som fikk salen til å le flest ganger. Det åpner med at han synes at flymarkedet var tøft om dagen, kanskje litt for tøft, de fleste hadde fått med seg at årsaken til at han kom en dag for sent på konferansen var en frierferd der 3 milliarder ble hostet opp dagen før.

Kjos deler villig info om sin flypark:

Betydelig mindre utslipp på dagens flymaskiner – utslipp redusert med 30%

Smarte værdata er med og optimaliserer ruten som gir minst utslipp.

Gjennomsnittlig alder på Norwegian sine fly er 3.8 år.

Norwegian sine fly flyr 44 km pr liter, og er på topp på listen.

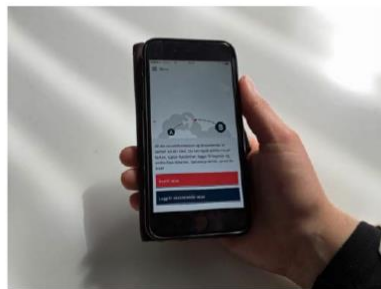
Det man sparer på ett år på 1 maskin er tilsvarende 11300 fossile biler)

Er begrenset av regelverk, mange tar mere hensyn til egne firma vs det å tenke miljøvennlig.

Dette gjør de dyrere for kunden.

Har troen på at man etter hvert vil gå over til elektroniske penger, det er dyrt å lage kontanter.
Mener mobilen vil overta som lommebok.

Virtual currency will bypass old payment systems



Nevner at bagasjen i dag scannes og datainformasjonen sendes da videre med telex. Frem i tid skal det bli mulig å se hvor kofferten er til enhver tid via wifi.

Det nye systemet vil hete blokk kjede teknologi. Og det er mye sikrere enn dagens systemer.

Tanker om fremtidens luftfart, mener at iris scanning er mye sikrere enn dagens pass. Boeing tester ubemannede fly, Kjos har ikke tro på elektriske fly. Solcelle på taket er ikke nok til å drive varmeapparatet. Teknologien finnes ikke i dag, og batteriene blir for tunge. En Tesla klarer 60 mil, er ikke nok til å fly over Atlanteren. Har ikke tro på Elektriske fly før tidligst 2040. Hadde dette vært tilgjengelig så hadde Norwegian vært først på banen.

Har vi en rett luftfartspolitik? Kjos holdt et foredrag i Russland, i St Petersburg. Helsinki med sine begrensede turistattraksjoner har 15 mill flypassasjerer i året. St. Petersburg har kun 5 mill. Norwegian har 0 flyninger til Russland, men er begrenset av regelverket. Ser ett kjempemarked i Russland. Er også begrenset av regelverk når det gjelder flyvning til Nord Norge, ser et stort marked eksempelvis med å fly kinesiske turister til denne landsdelen.

Tilstede for Lederne:

Furat Gebory & Ståle Hopland

