

novair



Hilsener
fra
Cockpiten



Hei, alle barn, og velkommen om bord!

Mitt navn er Johan, og det er jeg som er kaptein på denne flygningen. Jeg har tenkt å la dere bli med på en tur fra en grå og regnfull Arlanda flyplass i Stockholm. Når dere stiger av flyet, er dere fremme ved reisemålet deres for noen herlige ferie uker. Kanskje møtes vi igjen på hjemreisen eller på deres neste tur med Novair.

Men inntil videre – bli med!



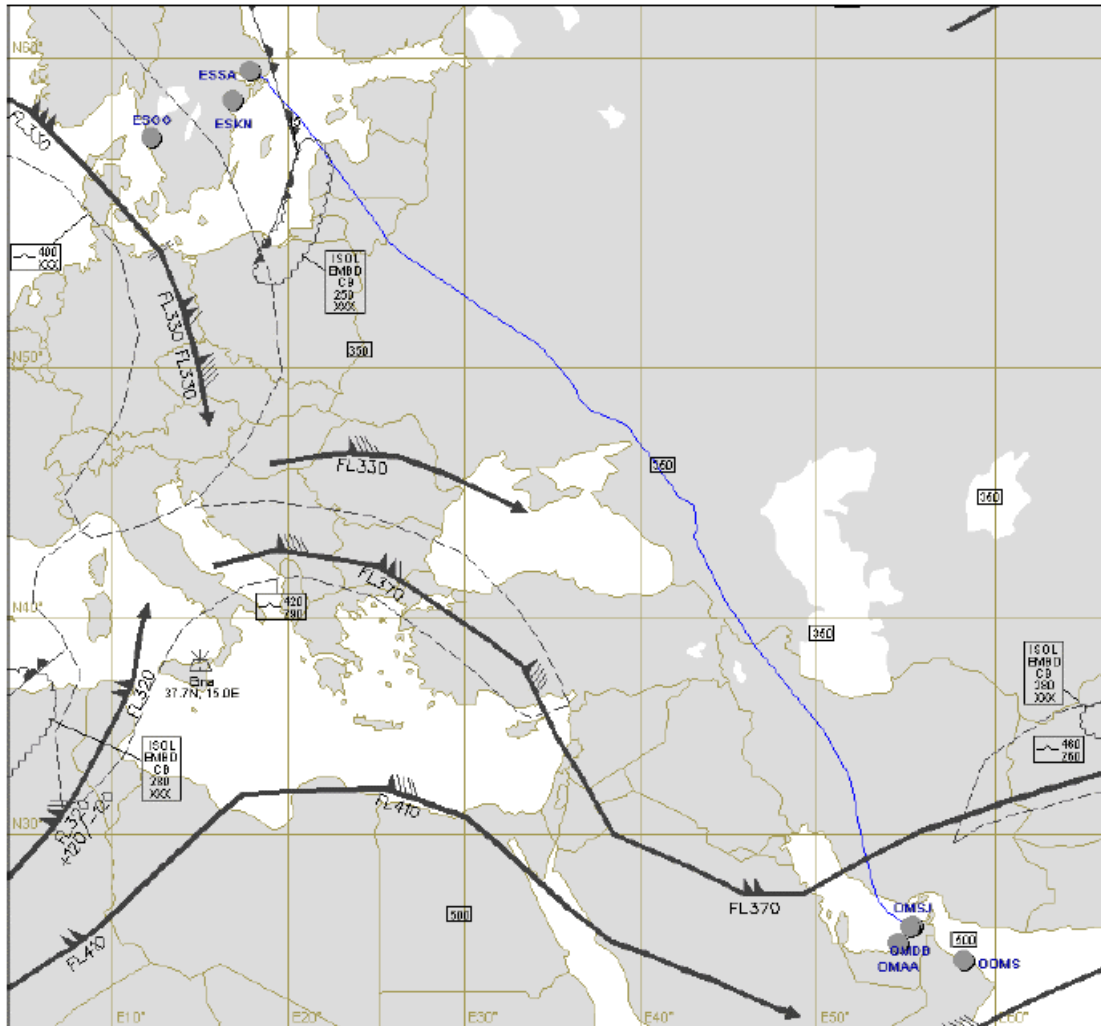
I kveld skal vi ut på en lang flygning. Flyet går ved midnatt. Før jeg og besetningen min går ut til flyet, er det en hel del forberedelser som må gjøres, og derfor er det viktig å være ute i god tid.

Jeg og min besetning samles på vårt besetningskontor lenge før avgangen.



Når jeg kommer inn på besetningskontoret, så sjekker jeg inn på datamaskinen. For å kunne forberede meg og min besetningen før flygningen, henter jeg ut all viktig informasjon som er sendt.

Vår flygning i kveld heter NVR841, og flyet vi skal fly er en Airbus A321. Turen går til Goa på Indias vestkyst. På veien til Goa mellomander vi i Dubai, som ligger i De forente arabiske emirater. Det kalles en teknisk mellomlanding, og innebærer at vi kommer til å fylle på mer drivstoff og bytte besetning. Jeg og mine kolleger går av i Dubai, og andre kolleger av oss venter der nede for å ta dere videre. Flytiden til Dubai er ca. 6 timer, og derfra og videre ned til India er det litt over 3 timer.



I kveld skal jeg fly sammen med styrmannen Nicklas. Sammen med ham, går jeg gjennom den ruten vi skal fly i natt. Vi titter på kartet og ser hvilke land det er planlagt at vi skal fly over.

Ruten er oppdelt i "punkter" som vi følger. Alle punkter har et eget navn. Ruteplanen forteller også navnet på hvilke punkter vi skal passere, og hvor lang tid det tar til disse. Vi ser også etter om det er noen spesielle bestemmelser for de landene vi passerer. Iblant flyr vi over store fjellkjeder der man for eksempel må holde spesielle høyder.



Vi ser også været langs ruten og på destinasjonen. Hvis det finnes noen tordenskyer på veien, så legger vi planer for dem. Vi flyr alltid rundt tordenskyene!

Vi regner ut hvor mye drivstoff vi trenger til Dubai, og da må vi også se på hvilke vinder som blåser. I motvind trenger vi mer drivstoff, men hvis det blåser medvind, så hjelper den oss fremover.

Jeg bestemmer hvem av oss som skal fly og hvem har ansvar for radiotrafikken. Både kaptein og styrmann kan fly og prate via radioen. Denne gangen beslutter jeg at Nicklas flyr ned, og at jeg tar hånd om radiotrafikken. På veien hjem blir det omvendt, Nicklas tar radioen og jeg flyr.



Deretter er tiden inne for å ”briefe” kabinbesetningen. Briefe betyr at jeg informerer om flygningen. Jeg forteller om hvilket vær vi kommer til å ha på turen, vår flytid, hvilke land vi kommer til å fly over, hvor mange passasjerer som er om bord og mye annet.

Jeg informerer om destinasjonen vi skal fly til og hvilket vær dere kommer til å ha på reisemålet deres. Det er jo bra å vite allerede på flyet at solen lyser når man kommer fram!



I god tid før avgang, går jeg og min besetning ut til flyet. I kveld er det, i tillegg til meg og Nicklas i cockpiten, fire personer i kabinbesetningen.

Vel ute ved flyet, er det mer å forberede før vi kan fly av gårde. Jeg inspiserer først flyet på utsiden. Deretter fortsetter Nicklas og jeg forberedelsene inne i cockpiten. I cockpiten sitter alltid kapteinen till venstre og styrmannen till høyre. Ved både høyre og venstre stol, finnes nøyaktig de samme instrumenter, målere og spaker.



Vi tanker drivstoff.

Jeg får en lastplan og ser på hvordan koffertene deres er lastet, og hvor om bord dere passasjerer sitter. Da kan jeg se at vekt og balanse stemmer.

Jeg ser også på hvordan startbanen ser ut. Er det noe snø? Regner det? Vi kan ta av og lande i all slags vær, så lenge banen er åpen, men det er viktig å hvite hvordan start- og landingsbanen ser ut.

Nicklas taster inn ruten i feredatamaskinen som finnes på flyets instrumentpanel. Når vi har gjort alle forberedelsene, så kontrollerer vi hverandre gjennom "sjekklister". Her står det alt vi skal gjøre, og nå sjekker vi at alt er gjort. Kabinsjefen forteller at alle passasjerene er på plass med sikkerhetsbeltene på og at alle dører er stengt. Vi sier OK til traktoren som drar oss ut fra terminalen. Så starter vi motorene og takser ut til startbanen. I 300 km/t kjører vi på startbanen, og så letter vi!



Når vi har kommet et stykke opp i luften, tar jeg inn landingshjulene via en spak i cockpiten. Det kan høres som et lite dunk når luken åpnes og lukkes.

Jeg har hele tiden kontakt med flygeledelsen og får instruksjoner om hvilken høyde vi skal holde. Ved omtrent 1 500 fot, senker vi turtallet på motorene. Nå har vi kommet så høyt at vi ikke trenger å bruke like mye motorkraft. Det hører dere sikkert ute i kabinen – at motorene går litt langsommere og stillere. Når vi har kommet til den høyden vi skal fly med vår Airbus A321, så har vi nådd vår flyhøyde – den er på 10 400 meter.

1 METER = 3,3 FOT

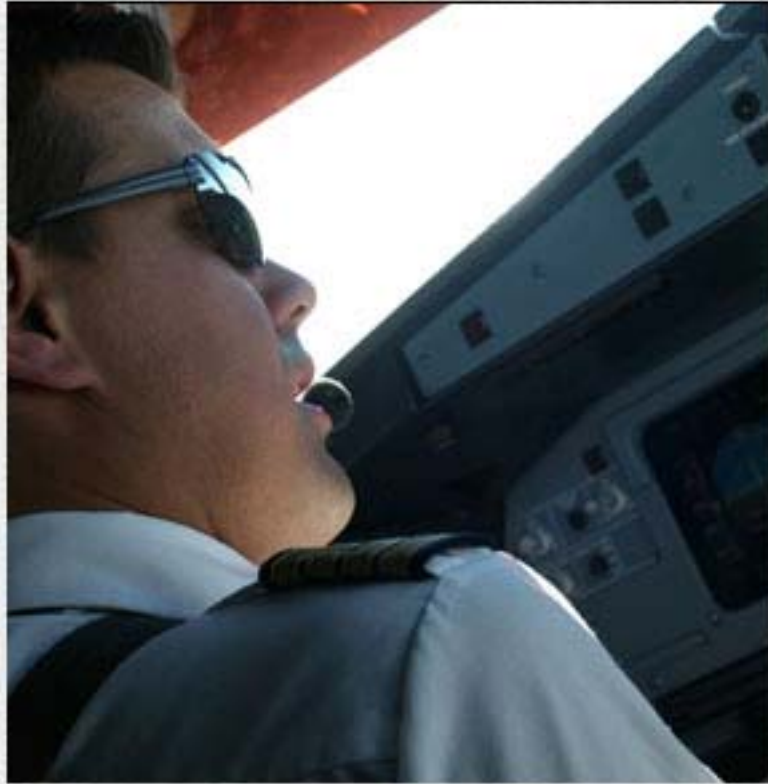


Nicklas navigerer, det vil si at han fører flyet fremover i forhold til ruten vi har planlagt.

Under hele flygningen snakker jeg med flygelederne i de landene vi flyr over.

Når vi nærmer oss en flytrafikkledelse, roper jeg opp på radioen og sier hvem vi er, i natt roper jeg oss opp som Navigator 841. Flygelederne svarer og hilser oss velkommen.

Jeg noterer på ruteplanen vår hvilken tid vi passerer, og også hvor mye drivstoff vi har brukt. Hvis vinden har endret seg, så har vi kanskje nådd punktet på kartet raskere enn beregnet, og vi har kanskje også brukt mindre drivstoff. Jeg får regelmessige værereporter via radioen. Det er mørkt ute, og nede på bakken kan vi se lysende byer. Vi møter andre fly på veien. På våre instrumenter kan vi se andre fly rundt oss på over 7 mils avstand.



Etter 5 timer begynner vi å nærme oss Dubai, og vi i cockpiten forbereder oss for landingen. 25 minutter før landing ber vi dere om å ta på sikkerhetsbeltet. Kabinbesetningen trenger den tiden for å gjøre ferdig jobben sin og forberede landingen.

Vi begynner å gå sakte nedover. Ved innflygningen mot en flyplass, følger man en spesiell innflygningsrute. Flygeledertårnet på flyplassen forteller hele tiden hvilken høyde vi skal ligge på og når det er på tide å gå ned til neste høyde.



10 minutter før vi lander, forteller vi besetningen at det snart er dags. De gjør en siste kontroll i kabinen, forteller oss så at alt er klart, og vi tar alle på oss sikkerhetsbeltene.

Jeg tar nå ut landingshjulene. Landingshjulene og den bevegelige delen av flyet vinger (flapsen) gjør at flyets hastighet minker.



Nicklas gjør en perfekt landing i det solrike Dubai!



Jeg taxar inn flyet og parkerer det ved terminalen.
Trapper kjøres frem slik at dere skal kunne komme ut og
strekke på beina.

Nicklas og jeg forbereder avrapportering til de nye
pilotene som skal ta over.

Nå er vi ferdige med vår arbeidsdag (eller snarere natt).



Det er deilig å komme ned til sola. Nå skal vi kjøre inn til hotellet og sove, og hvis vi er heldige, så våkner vi før sola går ned! En ting er sikkert: Når dere er fremme i India, så sover vi fortsatt.

I morgen flyr vi hjem igjen – da tar vi et fly som også mellomlander i Dubai. Så på den andre dagen av ferien deres, er vi allerede tilbake på et regnfylt Arlanda... Men det kommer flere flygninger!

Vi ses!
Kaptein Johan