

novair



Hilsner  
fra  
Cockpittet



Hej alle børn og velkommen om bord!

Mit navn er Johan og jeg er kaptajn på denne flyvning. I skal med på denne flyvning fra en grå og regnfuld Kastrup Lufthavn i København. Når I står af, er I på jeres rejsemål og klar til nogle dejlige ferieuger. Måske mødes vi igen på jeres hjemrejse eller på jeres næste tur med Novair.

Men indtil videre – hold fast!



I aften skal vi ud på en lang flyvning.

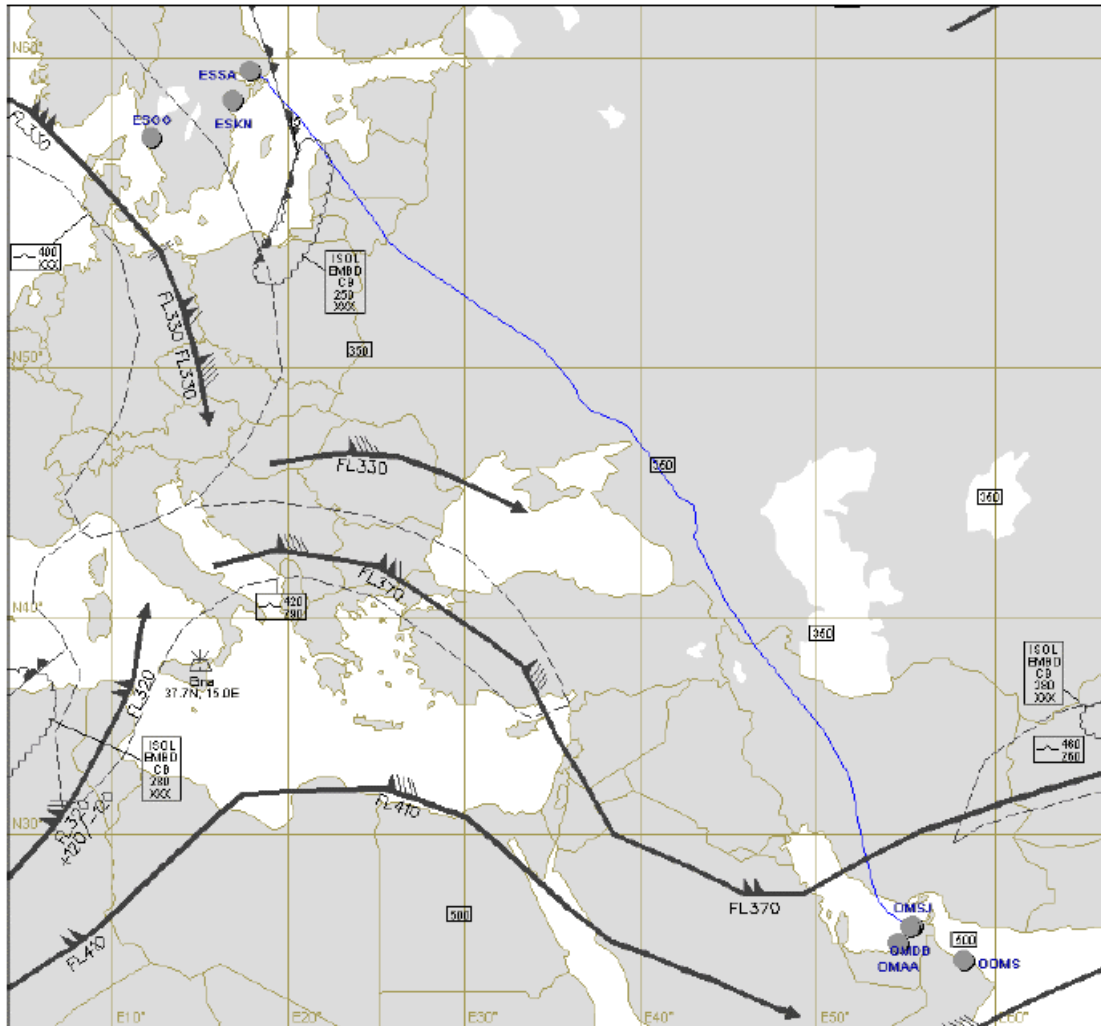
Flyet afgår ved midnat. Inden min besætning og jeg går ud til flyet, har vi en hel del forberedelser, derfor er det vigtigt at være herude i god tid.

Min besætning og jeg, mødtes på vores besætningskontor langt inden afgang.



Når jeg møder ind på besætningskontoret, checker jeg in på computeren. For at kunne forberede mig og min besætning inden flyvningen printer jeg alt vigtig information ud. Vores flyvning i aften hedder NVR841 og maskinen er en Airbus A321.

Vi skal flyve helt til Goa, som er beliggende på Indiens vestkyst. På vej til Goa skal vi mellemlande i Dubai, som ligger i De Forenede Arabiske Emirater. Her skal vi tanke mere fuel og skifte besætning, dette kaldes en teknisk mellemlanding. Mine kolleger og jeg, stiger af i Dubai, og her venter nogle nye besætnings-medlemmer, som skal flyve jer videre til Goa. Flyvetiden til Dubai er ca. 6 timer, og herfra til Goa er der lidt over 3 timer.



I aften skal jeg flyve sammen med styrmanden Nicklas. Sammen med ham gennemgår jeg flyveruten for i nat. Vi kigger på kort og ser hvilke lande det er planlagt, at vi skal flyve over. Vores rute er opdelt i ”punkter”, som skal følges, hver punkt har et navn. Vi kigger også på, om der er nogle særskilte bestemmelser for de lande vi skal passere.

Nogle gange flyver vi over store bjergkæder, hvor man f.eks. skal følge nogle specielle højder.



Vi kigger også på hvordan vejret er på strækningen og destinationen. Vi flyver altid rundt om tordenskyerne, så hvis der findes tordenskyer skal det også planlægges. Vi regner ud hvor meget fuel vi behøver til Dubai, og vi skal også tjekke vejrforholdene. Hvis der f.eks. er modvind, behøver vi mere fuel, men hvis vi derimod har medvind, så hjælper vinden os frem.

Jeg bestemmer hvem af os der skal flyve, og hvem der skal have ansvaret for radiotrafikken. Både kaptajn og styrmand kan flyve og kommunikere via radioen. Denne gang beslutter jeg, at Nicklas skal flyve og jeg har ansvaret for al kommunikation via radioen. På hjemturen bytter vi, så jeg flyver og Nicklas tager radioen.



Senere skal jeg ”briefe” kabinepersonalet.

At briefe betyder at jeg informerer om flyvningen, f.eks. vejret undervejs, vores flyvetid, hvilke lande vi flyver over, hvor mange passagerer der er om bord. Derudover fortæller jeg lidt vores destination.



I god tid inden flyet skal afgå, går jeg og min besætning ud til flyet. I aften er der 4 personer i kabinen, udover Nicklas og jeg i cockpittet. Ude ved flyet er der mere at forberede inden vi kan flyve af sted.

Jeg tjekker først flyet på ydersiden, derefter fortsætter Nicklas og jeg forberedelserne inde i cockpittet. Her sidder kaptajnen altid i stolen til venstre og styrmanden i stolen til højre. Ved begge stole findes de samme instrumenter.



Desuden skal vi tanke fuel. Jeg får også en lastplan, her kan jeg bl.a. se hvordan jeres tasker er lastet, og hvordan passagererne sidder om bord, på denne måde kan jeg se at vægt og balance stemmer.

Jeg ser også på hvordan startbanen ser ud. Er der sne? Regner det? Vi kan lette og lande i alt slags vejr, så længe banen er åben, men det er vigtigt at vide hvordan start- og landingsbanen ser ud.

Nicklas taster vores rute ind i rute-computeren flyets instrumentpanel. Når vi har lavet alle forberedelserne, kan vi sammen gå igennem "checklisterne". Her står alt vi skal huske, og nu kontrollerer vi at alt er gjort. Kabinechefen fortæller at alle passagerer er på plads med sikkerhedsbælterne på og at alle døre er lukkede. Vi siger okay til traktoren, som hjælper os ud fra terminalen. Derefter starter vi motorerne og takser ud til startbanen. Vi kører med 300 km/t på startbanen og så letter vi!



Når vi er kommet et godt stykke på i luften, tager jeg hjulene ind via en styrypind i cockpittet. Nogle gange kan det høres når lugen åbnes og lukkes. Jeg har hele tiden kontakt med dem, som styrer flytrafikken og her får jeg instruktioner om hvilken højde vi skal holde.

Ved ca. 1.500 fod, sænker vi omdrejningerne på motorerne, når vi er nået vores højde, behøver vi ikke at have den samme kraft i motorerne. Det kan sikkert høres i kabinen at motorerne nu ikke larmer så meget som tidligere. Den ideelle højde for vores A321 er 10.400 m.

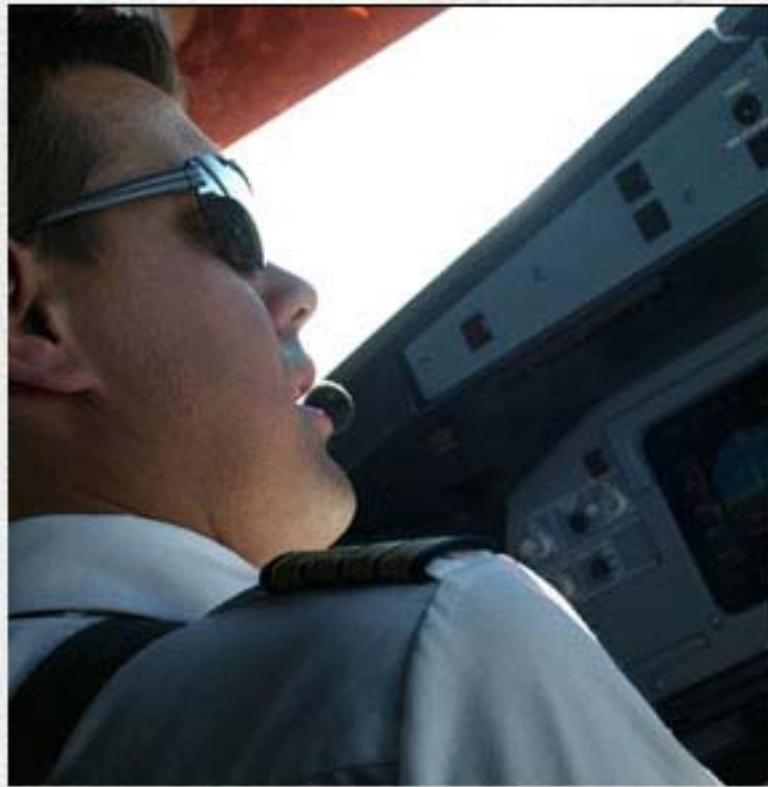
1 METER = 3,3 FOT



Nicklas navigerer, det vil sige, får flyet frem ifølge vores planlagte rutevej. Under hele flyvningen har jeg kontakt med flyvelederne i de lande vi flyver over.

Jeg kalder flyvelederne op og fortæller hvem vi er, i nat kalder jeg op som Navigator 841. Flyvelederne svarer og byder os velkommen. Jeg skriver på vores ruteplan, hvilket tidspunkt vi passerer samt hvor meget fuel vi har brugt. Hvis vinden har ændret sig, har vi måske indhentet, og nået punktet på vores rute hurtigere end beregnet. Jeg får regelmæssigt vejrrapporter via radioen.

Det er mørkt udenfor, og nede på jorden kan vi se de glitrende byer. Vi møder også andre fly på vejen, og på vores instrumentbræt kan vi se de andre fly omkring os på over 70 kilometers afstand.



Efter 5 timer nærmer vi os Dubai, og vi forbereder os på landingen. Ca. 25 minutter inden landingen skal i sætte jer på jeres pladser og tage sikkerhedsbæltet på.

Kabinepersonalet har brug for tid, til at kunne afslutte deres job og forberede landingen.

Vi begynder sagte at flyve ned. Ved indflyvningen mod en lufthavn, skal man følge en speciel indflyvningsrute. Flyveledertårnet i lufthavnen fortæller hele tiden hvilken højde vi skal ligge på, samt hvornår det er til at gå ned til næste højde.



Ca. 10 minutter inden vi lander fortæller vi besætningen at det snart er tid, de gør en sidste kontrol i kabinen, og fortæller herefter os at alt er klar til landing, og vi tager alle sikkerhedsbælte på.

Jeg sætter nu landingshjulene og den rørige del på flyets vinger (flappen) ud, hvilket gør at flyets hastighed bliver formindsket.



Nicklas laver en perfekt landing i solrige Dubai!



Jeg taxaer flyet ind og parkerer det ved terminalen. Trapper køres frem så I kan komme ud og strække benene. Nicklas og jeg forbereder afrapportering til de nye piloter, som skal tage over.

Nu er vi  
færdige med  
vores  
arbejdsdag.

Herligt at  
komme ned  
til solen.



Vi kører til vores hotel, hvor vi skal overnatte, og hvis vi er heldige vågner vi inden solen går ned! En sag er sikker – når I er fremme i Indien – sover vi stadigvæk.

I morgen flyver vi hjem igen – og så overtager vi et fly som også mellemlander i Dubai. Så når I lige har påbegyndt jeres ferie, er vi allerede tilbage i regnfulde Kastrup. Men der kommer flere flyvninger!

Vi ses!  
Hilsen Kaptajn Johan