

Yrkespilot

- rapport från verkligheten



Allt på den här bilden - flygplanet, passagerarna, bagaget, bränslet och catering är en mans ansvar - kaptenens.

Drömmer du om en karriär i ett flygbolag? Alla säger att du är en bra pilot, så det borde väl vara lätt. Eller?

Tja, kanske, kanske inte. Det beror på att yrkespilotens roll numera (och så kanske det alltid har varit förresten) innebär så mycket mer än att bara flyga ett flygplan. I själva verket sköts i dag väldigt mycket av de verkligt svåra sakerna av datorer och autopilot.

Kaptenens jobb handlar mest om riskmanagement. I en kultur där denne inte längre kan beordra eller kräva att något ska bli gjort, där flygplan sällan eller aldrig är rakt igenom tipptopp och där kommersiella hänsyn reglerar över det mesta, utom möjligen säkerheten (om den inte är för dyr) – ja, där är kaptenens viktigaste talang förmågan att övertyga och övertala. Tätt följd av förmågan att ”tänka före”.

Problemet är att de flesta flygbolag inte gärna vill att deras piloter ska vara oberoende beslutsfattare. Deras enda önskan

är att kaptenen slaviskt ska följa bolagets myriader av bolagsbestämmelser. Tyvärr är dessa ibland både korkade och motsägelsefulla. Och de är definitivt omöjliga att hålla i skallen.

Reglerna gör det lättare för bolagets byråkrater och administratörer. För mig som pilot fanns det egentligen bara en regel inom flyget som jag ansåg värd att följa: gör ingenting dumt!

Från 1970 fram till början av det här årtusendet arbetade jag för ett av världens mest kända internationella flygbolag. Jag flög Boeing 707, 720B, 737, 747, 757, 767 samt inte minst den mäktiga 747-400.

UNDER HELA min karriär utgick jag ifrån att alla regler författats av helt vanliga människor. Dessa hade gjort vad de kunde för att ta hänsyn till samtliga kända parametrar och faktorer som kan påverka en flygning.

Jag föreställde mig att om jag gjorde sammanlunda – tänkte efter noga för att i

varje given situation fatta det vettigaste, mest lönsamma och säkraste beslutet – så skulle mina handlingar automatiskt stå i överensstämmelse med bolagets regler. Det höll jag på med i 33 år och det fungerade.

Jag flög hela spektrumet av jetoperationer – från inrikes och kortdistans till långdistans och ultralång distans (över 12 timmar). Det var inte alltid med ”Big Airways”. Ibland var jag utlånad till andra företag, charter- och fraktbolag. Totalt skrapade jag ihop 19 000 timmar i luften, nästan hälften av dem i mörker.

Under sju år flög jag på kortare rutter inom Storbritannien och Europa. Flygtiderna var mellan en halvtimme och fem timmar. De flesta varade runt två timmar. En säsong tjänstgjorde jag som stewart.

Men den allra mesta tiden av mitt yrkesliv tillbringade jag på de riktigt långa distanserna. Den längsta tog 16 timmar. Den gick över Nordpolen från Heathrow i England till Osaka i Japan.

**Är du är den hetaste spakryckaren på klubben?
Drömmer du om ett liv som trafikpilot? Självklart gör du det.
Ett liv fyllt av mycket flyga, avancerad teknik, exotiska destinationer, snygga uniformer och snygga flygvärdinnor.
Vår medarbetare Bob Grimstead arbetade under många år som kapten i det stora brittiska bolaget. Det här är hans osminkade rapport från verkligheten.**

TEXT OCH FOTO: BOB GRIMSTEAD ÖVERSÄTTNING: JONAS BJÖRNSTAM

Det finns bara en väg för att bli en bra pilot: övning, övning och åter övning.

Många yrkesflygare föredrar korta rutter. Dessa ger fler möjligheter att verkligen flyga flygplanet. Piloterna får fler övning i ILS-approacher. Nattflygningarna är färre och besättningen besvärar inte av tidsomställningen, jet-lag.

Anhängare av kort- och medeldistanser brukar hävda att långa flygningar gör

dem uttråkade. För mig betyder det bara att de saknar fantasi och att de lider av oförmåga att läsa en god bok.

JAG UPPLEVDE alltid de korta Europarutterna som att ständigt försöka springa uppför en rulltrappa som färdades nedåt. Mina dagar gick åt till att kämpa mot tyngdlagen, oförutsägbart väder, krånglande flygplan, idiotisk säkerhetspersonal, mänsklig nyckfullhet och utrikes trafikledning som ständigt favoriserade sina egna. All kraft gick åt till att mot alla odds försöka hålla en omöjlig tidtabell.

Mot slutet av dagen stod man där lik förbaskat på samma regniga parkeringsplats – svettig och trött – som man lämnat bara några timmar tidigare.

Nåja, det är så här de flesta startar sina karriärer och inget ont i det. Korta distanser lägger onekligen en god grund att stå på. Europa bjuder på rikligt med övning i att flyga bland låga moln, i regn, is och dimma.

För mig var dock långlinjerna betydligt mer tillfredsställande. Av en god långdistanspilot krävs djupgående kunskaper inte bara om klimatet och geografin i de områden han flyger över. Han bör också känna till politiken, ekonomin och kulturen. Och om du verkligen vill uppleva dåligt väder, då måste du ge dig utanför Europas gränser.

Innan jag började flyga yrkesmässigt antog jag att de där framme i cockpit bara behövde kunna flyga sina flygplan. Jag fick snart lära mig hur fel jag hade. Att vara en skicklig flygare är bara en ytterst liten del av jobbet. Särskilt i dessa tider av jättestora maskiner, digital automation och beslutshöjd noll vid automatlandningar.

BEKLAGLIGTVIS får en pilot på långtraderna inte särskilt mycket träning i att "flyga för hand". Eller för att citera mig själv när jag 1992 skrev proven inför utcheckningen på 747-400:

"Det är en skam att på en så underbart



flygande maskin bara får runt 15 handgjade landningar per år. Lagens begränsning på max 100 flygtimmar under 28 dygn, med flygtider på upp till 16 timmar, och behovet av att agera som avlösningssbesättning halva den tiden, sätter en definitiv begränsning för antalet tillgängliga landningar även i fint väder. När man får chansen är det en stor händelse”.

Jag löste delvis dilemmat genom att flyga manuellt hela vägen upp till marschhöjd. Under slutet av flygningen kopplade jag ur autopiloten och flög för hand de sista tio minuterna innan vi började sjunka, hela descenden, eventuella väntlägen, approach och landning.

Jag är medveten om att mitt agerande reducerade min förmåga att ”se hela bilden” – att ta hand om passagerarna, att lösa problem och att fatta beslut. Landningsfasen är det skede av en flygning då just problem vanligen uppkommer och snabba beslut är av nöden. Därför var jag alltid beredd på att koppla in autopiloten och överlåta den mer rutinmässiga delen av flygningen på andrepiloten.

Privat köpte jag mig också ett eget flygplan för att finslipa mina färdigheter. Jag tog varje chans att göra tester för Flygreyn och andra magasin. Jag flög faktiskt allt jag kom över. Gärna snabba jetflygplan, eftersom dessa ständigt kräver att man ”ligger före” flygplanet och håller ett skarpt öga på instrumenten.

VIKTIGARE DOCK ÄN förmågan att behärska maskinen är ett gott ledarskap i förening med en ansvarskännande, regelmedveten personlighet. En duktig kapten har kapacitet att i alla lägen fatta snabba och korrekta beslut. (Jo, jag vet. Det där med regler var aldrig min starka sida).

Den som flyger korta distanser är i första hand en taktiker. Denne väger in alla kända faktorer i flygning och fattar praktiska beslut. Enklast är att helt enkelt följa fastställda procedurer. Piloten tankar den standardiserade bränslemängden. Om vädret på destinationen ligger under minima senareläggs avgången tills METAR indikerar en förbättring. Det är enklare än att jobba vidare med prognosen.

Piloten på långlinjen å andra sidan måste tänka strategiskt. Här gäller det att börja med en övergripande, ganska allmän plan för flygningen. Planen måste i alla fall justeras och uppdateras beroende på utvecklingen ombord och vad som händer framför nosen.

Bränslemängden baseras på förväntade vindförhållanden och flygnivåer. Men

sett tidigare. De är vanligtvis människor med helt andra personligheter än han själv.

En pilot är för det mesta en resultatinriktad typ. Han är utvald för sin förmåga att fatta objektiva, praktiska, säkra och framför allt kommersiellt lyckade beslut. Kollegorna i kabinen har andra förväntningar och prioriteringar. De är mes-

tadels sociala människor, helt inriktade på att skapa goda relationer med passagerarna.

Den här skillnaden i temperament kan ofta skapa irritation mellan cockpit och kabin. Kanske skulle problemen kunna undvikas om grupperna hade större förståelse för hur sina respektive arbetskamrater tänkte och fungerade.

En kapten har kanske fem minuter på sig för att möta, bedöma och motivera sin besättning. Sedan är det dags att kasta sig in i en lång och hektisk arbetsdag (eller, mer ofta, natt).

För mig kändes det viktigt att försöka uppskatta vars och ens personliga egenskaper. Jag ville åtminstone komma ihåg deras ansikten och om möjligt också deras röster. Det var alltid bra att ha ett hum om omdömesförmågan när det fem minuter efter take-off kom ett meddelande via intertelefonen:

- Hej kapten, det här är Mandy vid dörr fem, höger. Jag tror vi brinner!

Menade hon att hon såg flammor slå ut från en av motorerna, eller var det bara kondensstrimmor från vingpetsarna? Var det en elektrisk kortslut-

ning? Kom röken från ugnen? Var det kanske luftkonditioneringen som ”ångade”? Eller uppstod den vidriga stanken av att en fågel sugits in och brunnit upp i en av motorerna?

I ett läge med hög arbetsbelastning kan svaret på frågorna vara allt från en ovidkommande irritation till början på en annalkande katastrof. Som befälhavare är det du som tar beslutet. Snabbt!

JAG KÄNNER EN kapten vars flygplan råkade ut för en katastrof direkt efter start. En flygvärdinna omkom medan hon hjälpte passagerarna att evakuera det brinnande flygplanet. Han ångrade resten av livet att han aldrig ens hade talat med



Yttre "pre-flight" är fortfarande lika viktigt som i flygets barndom. Kanske viktigare. Ett modernt trafikflygplan består av 4,5 miljoner olika komponenter.

båda dessa faktorer och själva rutten kan ändras under pågående flygning beroende på till exempel trafikledningsproblem eller oväntade oväder.

Det är omöjligt att senarelägga departure på grund av rådande väder på destinationen. Rapporten är ju nästan ett dygn gammal vid flightens ankomst. Varje prognos är i själva verket inget annat än en grov uppskattning av vad som möjligen kan förväntas när man landar.

DET FINNS YTERLIGARE en komplicerande faktor. Innan dagens långdistanspilot ens klivit ombord träffar han sin besättning. Den kan bestå av 19 personer eller fler. De flesta av dem har han aldrig

henne.

Oavsett vad som händer i form av oförutsett väder, mekaniska fel, rubbade trafikledningar, mänskliga brister eller grälsjuka passagerare måste besättningen fatta rätt beslut. Åtskilliga av de ursprungliga besluten måste sedan modifieras under dagens eller nattens lopp.

När det gäller motorbrand eller motorstopp (jag har själv råkat ut för några stycken), systemfel, bombhot och liknande är det ganska enkelt. Det är bara att följa checklistan.

Varje befälhavare förväntas kunna vartenda ord i varenda relevant manual. Och de är åtskilliga: "Flying Manual", "Technical Manual", "Load-and-Balance Manual", "Ground Replenishing Manual", "Safety Equipment and Procedures Manual", "Crew Regulations", "Performance Manual preface", "Navigation Manual", "Route Manual", "Route Clearance Unit publications". Det finns säkert fler, jag kan bara inte komma ihåg dem alla.

Sammantaget utgör de samlade regelverken en cirka 60 centimeter hög travé. Piloten måste lyda varenda paragraf i dem. Samtliga har laglig tyngd. Både flygbolaget och den civila luftfartsmyndigheten har möjlighet att döma och straffa den som förbiser något.

TÄNK DIG NU in i följande: Du ska göra en nattflygning från London till Ezeiza-flygplatsen i Buenos Aires, Argentina. Beräknad flygtid är tretton och en halv timma. Flygplatsen är belägen på ett sumpigt lågland på floden Platas södra strand och därmed allt som oftast inhöljd i strålningsdimma.

Den alternativa landningsplatsen är Montevideo på andra sidan av den stora flodmynningen. Inte helt överraskande är att det brukar det vara lika dimmigt där. När du närmar dig destinationen "divertar" du alltså till Cordoba som ligger högre, på en kulle inåt landet. Så här långt är allt rutin.

Men landar du i Cordoba måste du fylla på bränsle och det är dyrt där. Enligt bolagets policy ska du bara tanka det minimum som krävs för att du ska kunna ta dig till Ezeiza plus 15 minuters laglig

reserv för att kunna gå till reservflygfältet i Montevideo.

Din envise styrman insisterar på att det vore vansinne att tanka mindre än 40 ton (fyra timmars flygning). Orsaken är att den ökade bränslekostnaden, plus det bränsle som går åt för att transportera den extra vikten, uppvägs av den risk det innebär att råka ut för bränslebrist för



En kapten har bara fem minuter på sig för att motivera sin besättning. Några av medlemmarna har ibland helt andra prioriteringar än du själv.

den händelse fler problem uppstår under flygningen. Du ger med dig.

Vid det här laget har din besättning varit i tjänst över 15 timmar i sträck, låt vara med några timmars vila under flygningen. Det innebär att du nätt och jämt kan ta dig till Ezeiza, förutsatt att du utsträcker tjänstgöringsperioden genom att utnyttja "kaptenens överhöghet".

ALLA ÄR TRÖTTA. Besättningen vill inget annat än att kliva av och du kan egentligen inte beordra dem att fortsätta. Problemet är att Cordoba är en liten stad med endast några få hotell. Och du är ansvarig för 400 precis lika slutkörda passagerare.

Att stanna över natten skulle kosta din arbetsgivare över en miljon kronor. För att inte tala om den kedjereaktion som uppstår när de stackars missnöjda paxen där bak berättar för alla sina vänner och bekanta om det lidande de tvingats utstå.

Du uppbådar alltså ditt sista uns av tålamod och din nästan övermänskliga övertalningsförmåga. Du upplyser alla

i planet om att de, om de bara stannar ombord, kommer i säng tidigare än om de kliver av och tar tåget till Buenos Aires. För att lugna även den mest militanta fackförningsanhängaren bland dina stewards lovar du att allt de behöver göra under flygningen är att vakta dörrarna.

Dimman över Ezeiza lättar gradvis. Efter några timmar än du i luften igen, okammad och trött. När du närmar dig destinationen upptäcker du att dimman visserligen försvunnit, men att den svepts bort av en kallfront med kraftiga regnskurar. Ovädret har slagit ut ILS:en också. Och, oj det glömde jag nästan, trafikledarna har just inlett en fackligt strejkaktion.

Men både bolaget och ATC (på bruten spansk-engelska) utlovar en approach "snart". I Montevideo är vädret ännu sämre och att söka en "re-clearance" antingen dit eller tillbaka till Cordoba, tjja, "it will take time, Senor". (För att inte tala om de ännu högre kostnaderna).

En och en halv timme senare är du fortfarande i luften, men då krävs de kombinerade talangerna hos samtliga fyra piloter ombord för att flygningen ska uppfylla säkerhetskraven.

DU ÄR TOTALT UTMATTAD och du har oavsiktligt sugits in i ett läge som är mycket emot alla bestämmelser. Enda trösten är att du så småningom får ett löfte om att approachen är "nära förestående".

Enbart genom att följa bestämmelserna är det inte ovanligt att kaptenen måste fatta beslut som är emot reglerna eftersom dessa är så motsägelsefulla. Det är omöjligt att följa en utan att bryta mot en annan. Själva flygningen är den enkla, förutsägbara biten. Det är allt det andra som ställer krav.

Det är därför uttagningsprocessen till

pilotyrket är så omsorgsfull. Visst, man kan lära var och en som klarar att köra buss att också framföra ett flygplan. Men det går aldrig att förändra en ansvarslös chanstagare till en nyktert, kommersiellt rättänkande beslutsfattare.

Ingen fråga är någonsin enbart svart eller vit. Inget beslut tas isolerat. Nästa allt du företar dig får konsekvenser inom andra områden. Alla beslut måste alltid vara de rätta. (Nåja, kanske inte alltid, men du måste åtminstone ha ett förbaskat bra genomsnitt).

Och glöm inte att det alltid finns någon som sneglar dig över axeln. Vartenda ord som yttras på flight-deck under hela din karriär spelas in och kan användas emot dig. Varje flygbolag har hela avdelningar med folk vars enda jobb är att granska alla aspekter av din flygning:

Hur du håller tidtabellen, bränsleförbrukningen, säkerhetsrapporterna, tekniska aspekter, arbetstider, ombordförsäljningen, besättningens motivation, hur nöjda passagerarna är, motorparametrar, regelbrott och mycket, mycket mer. Inget kringgår ostraffat bolagets fastställda standard.

OM NÅGON i markorganisationen inte är nöjd med hur din flygning utvecklas kan denne någon kontakta kaptenen under flygningens gång – via ACARS, satellittelefon eller HF Selcal – för att avkräva dig mer information:

Varför tog du det eller det beslutet? Varför kontaktade du inte bolaget? Har du inte tänkt på publicitetseffekterna?

Till och med när du somnat på ditt hotellrum kan telefonen ringa bara för att någon opåtalat vill ha en eller annan förklaring i ett eller annat ärende. Jag behöver kanske inte påpeka att det där samtalet alltid kommer efter de allra mest trötta och svåra flygningarna.

Ett annat intressant område är kommunikationen med passagerarna. Dessa måste hållas kontinuerligt informerade och det är viktigt att alltid säga sanningen (även om man understundom måste "hushålla" en aning med den).

Du måste också tänka på vilka du har att göra med. På en långdistansflygning kan du utgå ifrån att på sin höjd en tredjedel av passagerarna har engelska som sitt förstaspråk. Ytterligare en tredjedel förstår kanske lite. Den återstående tredjedelen har inte en susning om vad du säger. Härav följer att tonen och takten i meddelandet är minst lika viktiga som det faktiska innehållet.

Hur talar man om för oroliga människor att den stora, gula eldslågan de just såg vid luftintaget på en av motorerna inte var något att oroa sig för och att färden kommer att fortsätta i ytterligare 13 gastkramande timmar?

ELLER HUR FÖRKLARAR man på ett lugnande sätt, mitt över södra Atlanten,

att kabinpersonalen måste upphöra med all matservering, att hela flygplanet kommer att genomsökas och att passagerarna vänligen ombedes sitta fastspända medan vi lägger om kursen "av operationella orsaker"? Detta i ett läge när närmaste flygplats ligger tre timmar bort även vid högsta hastighet.

Tre timmar är en lång tid för den som kokar i sitt eget svett.

Kommer du möjligen ihåg incidenten när lastarna inför en transatlantisk flight glömde att stå på värmen i lastutrymmet och det fanns en hund där? Alternativen var:

Att fortsätta till destinationen och låt hunden frysa ihjäl.

Att dumpa bränsle och gå till Island, något som skulle försena flygningen två timmar och kosta enorma summor.

Den aktuella kaptenen lät klokt nog passagerarna ta beslutet. Och eftersom de flesta av dem var engelsmän, ett djurvänligt släkte, bestämde de sig för Islandsalternativet.

Men vad händer om det är en människa som befinner sig i nöd och du befinner flera timmar från räddningen?

Tänk dig in i följande:

Du befinner dig över norra Sibirien på väg mellan Japan och Storbritannien. Det är vinter och det är fem timmar till antingen Sapporo i Japan eller Helsingfors i Finland. Passageraren är allvarligt sjuk och riskerar att dö. I själva verket bör du helst reducera de fem timmarna till tio minuter.

ALLDELES I NÄRHETEN finns en handfull före detta sovjetiska flygbaser. De är insvepta i ylande arktiska vindar. Inflygningshjälpmedlen är antingen ur bruk eller inte kompatibla med dem du har i cockpit. Det är inte helt säkert att landningsbanorna är i det skick som krävs för att de ska klara vikten av din maskin.

Kanske är taxibanorna snöröjda, kanske inte. Troligtvis saknas trappor på platsen som når upp till flygplanets dörrar. Finns det tillräckligt med bränsle på basen och är tankutrustningen av den arten att den kan användas? Hur får du svar på alla dina frågor när den ryske trafikledaren inte talar engelska?

Okej ässet, du må vara världsmästare i aerobatics, men vad gör du?

Det sägs att ytterst få yrkespiloter i linjetrafik gillar att flyga när de är lediga. Jag är inte förvånad. De har valts ut och utbildats för att tänka säkert, förnuftigt och kommersiellt. Men det finns knappast något säkert, förnuftigt och kommersiellt med små, enmotoriga flygmaskiner. Dessa är bara roliga. Men utrymmet för att ha roligt i dagens högst finansorienterade flygbolagsvärld, är synnerligen begränsad.

Vilket inte är detsamma som att vi inte försöker få ut det lilla roliga vi kan. När jag flög i Karibien brukade jag ibland

föreslå andrepiloten att han skulle ta ett manuellt pass utan hjälp av vare sig autopilot eller flight-director. En bra övning, tyckte jag. Och lärorik.

En del av dem hade inte en aning om hur långt det var kvar till ön vi skulle landa på eller ens åt vilket håll den låg. Men den lokala valutan kunde underlätta.

DOLLARSEDLARNA i östra Karibien har ofta en karta tryckta på baksidan. Jag brukade dra upp en sedel ur plånboken, knäppa fast den på den förvånade styrmannens ratt och säga "varsågod, det här är allt du behöver". När väl chocken släppt brukade de uppskatta erfarenheten, för den vidgade deras horisont.

Den lärde dem att tänka längre än invanda rutiner och procedurer. En visuell start, en visuell navigering med en dito inflygning, ett noggrant upplagt landningsvarv med åtföljande visuella approach och manuella landning var helt nytt för dem. Men de var uppenbart nöjda när de lyckats.

Faktum är också att detta mitt beteende ingick i min befattningsbeskrivning. I likhet med de flesta andra kaptener var det mitt jobb att motivera, öva och utveckla de underlydandes yrkeskunnande. Det här var ett av de sätt jag gjorde det på. Och det uppskattades. Andrepiloten brukade bjuda på åtskilliga romdrinkar i baren på kvällen efter en lyckad övning.

Kanske är det så att trafikflygare aldrig gjort sitt jobb enbart för nöjet att få flyga. Det är varken bra eller dåligt. Det bara är som det är. Jag kan dock med gott samvete säga att jag fått ut så mycket som jag över huvud taget kan begära av mitt yrkesval. Och jag tror att jag skötte mig bra, ähh, fast det kanske snarare mina besättningar ska yttra sig om.

En flygchef tog i alla fall en gång upp en av mina flygningar under svåra förhållanden som ett eftersträvsvärt exempel. En av mina besättningar belönades med "Award for Excellence", så jag antar att jag åtminstone inte behöver skämmas.

Hyllningar från passagerarna var sällsynta. I en buss samlar de ibland ihop drickspengar till föraren, men de som flyger säger nästan aldrig adjö, än mindre tack, när de kliver av. Inte ens när jag stod i dörren till cockpit för att ta farväl. Tio procent såg mig inte ens i ögonen som svar på min hälsning.

Du som anländer som nykomling inom det kommersiella flyget lär snart göra dina egna erfarenheter. Du kommer också att upptäcka sanningen i en gammal klische': enda sättet att verkligen lära sig ett yrke är att praktisera det.

Jag avundas dig inte de långa sömnösa nätterna, dina jet-lag och alla problem du kommer att få med "security". Men jag önskar dig av hela mitt hjärta lyckat till med den karriär du valt. Jag hoppas du kommer att uppskatta den lika mycket som jag gjorde.

