

LUFTENS HÄRSKARE - EN DAG MED SIGYN JANGSKOG



Sigyn Jangskog i hennes kontor.

ARLANDA

Tidigt på morgonen, strax innan 06:00 när jag Kalmar flygplats. Ungefär 30 minuter senare kommer ett flygplan lyfta och ta mig till Arlanda och Sigyn. Jag har aldrig tidigare sett fram emot en flygresa så mycket som jag gjorde den här dagen. Anledningen till det var att jag skulle få sitta med piloterna i cockpit!

Drömmen

Jag har under lång tid drömt om att bli pilot. När jag blev tilldelad Sigyn Jangskog som mentor, som arbetar som pilot på SAS, blev jag mer än överlycklig. Det är tack vare henne som jag kan få en inblick i vad pilotyrket verkligen innebär och det är jag oerhört tacksam över. Att nå så långt som Sigyn har gjort är minst sagt inte enkelt. Att bli pilot och sedan bli anställd av ett flygbolag är definitivt ingen dans på rosor. Det kräver mycket tålamod, tid, lite tur och framför allt så måste man vara beredd att betala stora summor för sitt pilotcertifikat. Ofta mer än 600 000 kr om man vill ha de certifikaten som krävs för

att bli anställd av ett flygbolag. Därför känner jag mig väldigt lyckligt lottad över att jag kommit i kontakt med Sigyn eftersom jag då kan känna efter om yrket verkligen är det rätta för mig istället för att bara tro att yrket passar mig och utbilda mig för en förmögenhet och sedan kanske det visar sig att jag inte alls trivs med att vara pilot. Så man kan säga att den här dagen på ett vis var avgörande för min framtid. Jag skulle få reda på om jag gillade yrket eller inte.

Klara besked

– Om vi måste utrymma, fäll ner ryggstödet. Inte sitsen, bara ryggstödet. Sitsen kan man hoppa över. Sedan utrymmer vi genom den högra dörren.

De orden var bland det första den rutinerade piloten Mikael Selling sa till mig då jag kom in i cockpit på morgonen till flyget som skulle ta mig från Kalmar till Arlanda. Mikael har mer än 33 års erfarenhet på SAS. Hans sätt att prata, se på saker och hans färdigheter bekräftade det. Innan jag tog plats i jumpseat, ett säte längst bak i cockpit mellan piloterna, blev jag instruerad om hur jag skulle bära mig

åt för att fälla ner och upp ryggstödet snabbt. Jag fick öva flera gånger tills jag kunde det med förbundna ögon. Efter de här uppmaningarna och instruktionerna var jag helt klarvaken trots att klockan inte ens var halv sju.

Trötta piloter – ett säkerhetsproblem

Flygturen till Arlanda gick bra. Vi pratade en del med varandra och det visade sig att en av piloterna likt jag spelade Flight Simulator. De berättade att de hade kommit med kvällsflyget dagen innan och nu flög de morgonflyget tillbaks till Arlanda där de senare skulle sluta för dagen. När de berättade det ställde jag en passande fråga om en notis som jag nyligen läst i tidningen Barometern. Notisen handlade om en undersökning som gjorts där 400 piloter från SAS och Norwegian fick svara på frågor om deras arbetsförhållanden. 70 % av piloterna svarade att de tyckte att deras arbetstider utgör en säkerhetsrisk och mer än 1/3 säger att de ha varit nära eller råkat ut för incidenter på grund av trötthet.

Både Mikael Selling och den norska styrmannen Mårten Töndel höll med om att arbetstiderna kunde vara påfrestande. Anledningen till att piloterna på SAS har

ett sådant tight schema beror på att man måste spara pengar.

Väl framme vid Arlanda säger jag adjö till Mikael och Mårten, tar jag mig ut ur planet och letar rätt på ett ställe där jag kan äta upp frukosten som jag fick av en snäll flygvärdinna på planet.

Gate 34

09:30 ser jag Sigyn taxa in till gaten där jag stått och väntat ett tag. Planet töms på passagerare och det dröjer flera minuter innan hon till slut kommer gående med sin ståtliga pilotjacka runt axlarna. Jag har bara träffat henne en gång tidigare då hon besökte CIS, skolan jag går på, för att äta julbord med mig. Det första intrycket jag fick av henne då var identiskt med det första intrycket jag får av henne nu; en glad liten prick full av energi som sprider glädje runt omkring sig.

Bakom kulisserna

Hon tar mig till ett område där piloter och flygvärdinnor samlas, det kallas för crewbase. Hon visar mig runt på stället och presenterar mig inför olika människor som undrar vem jag är. Sigyn är även chef för alla som flyger MD-80 på SAS. På hennes kontor hänger ungefär 100 små foton av de hon har ansvar över. Ett större foto på



Sigyn anländer till gaten 09:30.

hennes blickfångande sportmotorcykel hänger på samma vägg. Kontoret är inte större än en större toalett men ändå känns rummet inbjudande och hemtrevligt. En sak som är rolig är att Sigyn och jag delar flera intressen. Båda är intresserade av flygplan, båda kör motorcykel, båda gillar att segla och åka skidor.

Sigyn lotsar mig vidare till ett datorrum. Det sitter ungefär sju personer som mest framför datorerna när jag är där. Alla har tre datorskärmar framför sig. Deras uppgifter skiljer sig åt en hel del. Vissa tar hand om sjukanmälningar och ser till att det finns tillräckligt med personal på plats. Andra håller ett öga på vädret medan en tredje fixar med det praktiska. Exempelvis om ett flygplan skulle gå sönder så måste personen ta fram ett ersättande plan.

Planerat in i minsta detalj

Sigyn berättar att hon på morgonen samma dag planerat sina flygningar. Hon beräknar hur mycket bränsle som behöver tankas, kollar vädret samt utser en alternativ flygplats att landa på ifall den flygplatsen som det är tänkt att landa på är avstängd eller att vinden omöjliggör en landning. Jag skulle flyga med henne till Landvetter idag och den alternativa flygplatsen är Arlanda som vi statar ifrån.

Jag upplever drömmen

Ungefär 40 minuter innan avgång går jag tillsammans med Sigyn till flygplanet som står och väntar på oss.

– Du kan väl sätta dig här så länge medan vi väntar på Michael? De orden säger Sigyn till mig då vi går in i cockpit. Eftersom Michael Mynster, andrapiloten, inte kommit än får jag sitta i hans säte. Känslan där jag satt bredvid Sigyn var helt fantastisk. Jag satt i cockpit i ett förhållandevis stort passagerarflygplan och greppade yoken, ratten man styr flygplanet med, med mina händer. Även fast vi stod stilla på marken med avstängda motorer var det en fantastisk upplevelse att sitta där jag satt. Det kändes helt enkelt som att jag hade hittat rätt.

En timme senare landade vi på Landvetter. Resan dit gick bra, jag fick återigen sitta i jumpseat och beundra piloternas arbete. Utsikten uppe bland molnen var sagolik. Det måste vara världens bästa kontorsutsikt.

Strukturerat

Något som förbryllade mig var tempot och de väl inövade rutinerna då vi kom fram till gaten. Så fort planet slutade rulla började markpersonalen tanka flygplanet med den mängd bränsle som Sigyn angivit. Sigyn och Michael gick igenom checklistor som man alltid gör flera gånger under en flygning. Det är hundratals punkter man ska checka av. Därför har man checklistor



Den danska styrmannen startar motorerna.

så inget glöms bort. En enda glömd punkt kan leda till en katastrof så det gäller att ta det lugnt och metodiskt.

När de var färdiga med checklistorna hade passagerarna redan stigit av planet. Sigyn tog på sig en gul självlysande jacka, travade ut ur MD-82:an, tog sig ner på marken och gick ett varv runt flygplanet för att checka av olika punkter och se till så att allt ser bra ut. Jag tog inte tiden man jag tror inte vi spenderade mer än 20 minuter på marken innan vi lyfte igen. Michael hann till och med springa och köpa kaffe.

Tekniskt problem

På resan tillbaka hände en intressant sak när vi sjönk ner mot Arlanda. Autopiloten styrde och jämnade ut tidigare än planerat. Det här är inte bra då det är ytterst noga att hålla sin angivna höjd för att undvika kollisioner med andra flygplan. Sigyn som har varit med om mycket i sina dagar löste problemet innan jag knappt han uppfatta vad som hänt. Allt fungerade som det skulle igen.

Ny bekantskap

– På villkoret att jag träffar dig på Hagapark i sommar så skickar jag den här DVD skivan till dig, sa Lennart.

När Sigyn åt lunch och jag fikade på en banan kom en trevlig man förbi och

började prata med mig. Han hette Lennart Lansburgh och var också pilot på SAS. Han berättade att han brukade vindsurfa på Hagapark, ett ställe på Öland som ligger bara en mil ifrån där jag bor. Han föreslog att han kunde skicka en DVD skiva som han själv hade tillverkat. Han har spelat in små avsnitt där man följer en person genom delar av hans pilot-utbildning. De här avsnitten hade till och med sänds på TV berättade han. Han sa att han kunde skicka skiva till mig mot att han fick se mig vindsurfa på Hagapark. Det var förstås inget att fundera över. Lennart fick min adress och jag tackade så mycket. Jag är oerhört tacksam över hans initiativ och jag hoppas verkligen jag träffar honom igen.

Arlandas öga

Nu återstod en mycket unik upplevelse av dagen. Sigyn hade ordnat så att jag tillsammans med henne skulle få gå upp i kontrolltornet.

Tornet sträckte sig 82 meter upp i luften vilket kändes väldigt högt när man stod nere på marken. En lång, smal, trevlig och glad man mötte oss vid ingången. Det var högt staket med taggtråd runt hela tornet. Säkerheten var hög. Personerna i tornet ser till så att trafiken vid Arlanda flyter på säkert och smidigt. Om någon galning



Arlandas kontrolltorn.



Det var god sikt uppe i kontrolltornet. Det var fönster överallt förutom i taket och golvet.

skulle bryta sig in och överta kontrollen av flygtrafiken skulle det leda till ett mardrömsscenario. Därför är säkerheten så pass hög.

Vi tog hissen upp från bottenvåningen. Även fast byggnaden var så pass hög som den var så tog resan till den högsta våningen inte mer än uppskattningsvis 30 sekunder. Högst upp satt flera flygtrafikledare. Den långa, smala, glada och trevliga mannen visade mig runt och berättade om deras arbete och förklarade det mesta av den tekniska utrustningen som trafikledarna använde sig av. Av säkerhetssjäl fick jag bara fotografera utåt från byggnaden. Därför kan jag inte heller beskriva i detalj hur allt såg ut uppe i tornet. Men jag kan säga att miljön var mycket lugn och harmonisk, inte alls stressig eller rörig med ständig hög ljudnivå som vissa filmer kan ge intryck av.

En flygtrafikledare har stort ansvar och därför arbetar de i skift så att de kan vara på alerten hela tiden. De har en tabell som de utgår ifrån när arbetstiderna bestäms. Desto mer trafik desto kortare skift. När jag var där så arbetade de i en timme och vilade sedan en timme.

Illamående personal

Jag ställde frågan om tornet svajade när det blåste rejält. Den långa, smala, glada och trevliga mannen berättade att under blåsiga dagar kunde tornet gunga så mycket att vissa fick känningar av åksjuka. Han tillade också att sådana blåsiga dagar inte förekommer allt för ofta som tur är.

En dag att minnas

Efter besöket uppe i tornet gick Sigyn och jag tillbaka till flygplatsen där vi senare tog farväl av varandra. Jag kan säga att den här dagen var en av de häftigaste i mitt liv. Ur mina ögon är all personal som jag träffade på Arlanda hjältar med individuella egenskaper som märktes under dagen. Jag hoppas jag återvänder till Arlanda och framförallt till cockpiten, för där trivs jag bra!



TEXT

**PONTUS
RYDQVIST**

pontus_rydqvist@live.se