

Jobbet med verdens bedste udsigt

Sterling tror på fremgang i luftfartsbranchen og er derfor begyndt at udanne piloter i samarbejde med pilot-skolen, Center Air. Casper Dalsø på 27 år er en af eleverne, som er i gang med at opfylde sin drøm om at blive pilot – vi var med på hans anden flyvning med Sterlings store passagerfly.

Af Gitte Bisse Bertelsen

Klokken er sidst på eftermiddagen, og en time før Sterlings Boeing 737 triller ud på startbanen og sætter af fra Københavns Lufthavn med kurs mod Barcelona. Flyets to piloter arbejder koncentreret i cockpittet. De indtaster ruten i flyets computer, tjekker at alle funktioner er ok, og at der er nok brændstof i tanken. Bag cockpittets dør gør rengøringspersonalet klar til de nye gæster, og stewardesserne tjekker, at der er det rette mad og drikke på serveringsvognene. Om kort tid vil gæsterne ankomme og få anvist deres pladser.

For Casper Dalsø er dette et af de største øjeblikke i hans liv. Hidtil har han fløjet mindre maskiner, trænet i simulator og fløjet de store maskiner - uden passagerer. Men det er kun anden gang, at han skal udfylde rollen som assisterende pilot for den rutinerede svenske flykaptajn David Bengtsson. Dagen før fløj han og Casper gæster til Malaga på den spanske sydkyst, og i dag går turen til den spanske storby Barcelona. Natten før første flyvning var det svært for Casper Dalsø at falde i søvn, men i nat har han sovet som en sten ovenpå en vellykket flyvetur og en formidabel god landing i

Malaga. Jeg er så heldig at have fået plads på det tredje sæde i cockpittet lige bag de to piloter for at kunne følge Casper på hans anden flyvetur i den store tunge cigar.

Teknikken trækker

Først troede Casper, der er 27 år, at han skulle være civilingeniør, men det hele blev lidt for teoretisk, og han søgte tilbage til den drøm, der var blevet tændt i hans tid i militæret og senere hen i flyvevåbnet. Drømmen om at blive pilot. "Jeg elsker al teknikken i flyene og er dybt fascineret af, at man kan flyve så store stykker jern rundt i luften. Og så har man jo altså verdens bedste udsigt i jobbet som pilot", siger Casper, da vi er kommet sikkert i luften, og flyets autopilot er slået til. Under opstigningen havde Casper og hans kaptajn David Bengtsson travlt med at slå knapper til og fra, aflæse cockpittets mange skærme og kommunikere med hinanden og kontrolltårnet, men nu er der lidt mere ro på. Casper rykker tilbage i pilotsædet og folder et stort kort

ud, der åbenbarer et virvar af linier i varierende tykkelser og farver. Umiddelbart ligner det et snitmønster til en avanceret aftenkjole, men viser sig at være et kort, piloterne kan navigere efter, en slags manuel backup til autopiloten. Men hvad pokker kigger man efter? Han griner, og siger: "Jeg kan f.eks. orientere mig i forhold til bjergene og deres højder og ved at kigge på størrelsen af byerne. Det træner også min opmærksomhed, når jeg ved at aflæse landskabet følger med i, hvor vi er. Og piloter skal være ekstremt opmærksomme og kunne overskue mange ting på en gang".

Det er en livsstil

Men hvad skal piloter ellers kunne? Luftkaptajn, David Bengtsson der har fløjet siden 1987 blander sig i vores snak. Han siger, at piloter må have en meget høj tærskel for stress og en stor selvdisciplin, fordi en pilot skal kunne bevare roen og tænke klart selv under meget pressede forhold. Han eller hun skal være omhyggelig og grundig, grænsende til det perfektionistiske. Og så skal

dens

en pilot turde være 100 % ærlig omkring sig selv og være parat til at indrømme, hvis man har begået fejl.

"I denne branche kan det være fatalt ikke at lære af sine fejl, derfor skal en pilot kunne være åben om alt, også sine svage punkter", siger David Bengtsson. Vi flyver af sted med 820 km/t, solen skinner og under os står landskabet knivskarpt. En af stewardesserne har netop serveret kaffe for os. Jeg slubrer den og den vanvittigt flotte udsigt i mig, imens jeg sender et intenst ønske af sted om, at dette må fortsætte i en uendelighed – i dette sekund er jeg sikker på, at jeg kunne tilbringe resten af mit liv i cockpittet på en Boeing 737, svævende mellem himmel og jord.

David Bengtsson river mig ud af drømmen, før jeg nåede at få uniformen på.

"At være pilot er en livsstil", siger han. "Man skal virkelig ville det og være indstillet på masser af uregelmæssigheder i sit liv.

Vi har skæve arbejdstider og et hårdt arbejdsmiljø. Vi er ofte under pres, sidder klemt her i cockpittet og luften er utrolig tør", siger David Bengtsson og

piller dermed lidt af glamouren af. Alligevel vil han ikke bytte med noget som helst. Han trives vældig godt med det uforudsigelige liv og elsker den dynamik, det giver ham. I en periode lige efter krigen i Golfen var det meget svært at få job som pilot og David begyndte derfor en ny uddannelse som søkaptajn. "Det varede tre måneder, så kunne jeg ikke mere og rejste i stedet til USA, hvor der var job at få på indenrigsruter", fortæller David Bengtsson.

Den store pung fremme

Men det er ikke nok at have lysten og talentet til at blive pilot. Medmindre man uddannes via militæret, må man selv have pengepungen op af lommen. Og her er det ikke nok med en lille portemonnæ. Den uddannelse som Casper er i gang med, og som giver ham "kørekort" til de store Boeingmaskiner, tager ca. to år og koster omkring DKK 750.000.

"Jeg har ingen rig familie eller vundet i lotto, så jeg har været i banken og låne. Og selvfølgelig er det mange penge, men det har jeg lagt bag mig – jeg ser



Fotos: Orlie Bisse Berlekin

Øverst: Casper med et fast greb om styrepinden.
Midten: Casper finder vej på kortet.
Nederst: Kaptajn David Bengtsson guider Casper.

det som et skridt på vejen, og nu er jeg kommet så langt, at jeg er begyndt at tjene penge på at flyve", siger Casper. Når piloteleverne begynder på det der kaldes linetraining, altså flyvninger med rutinerede instruktører og passagerer ombord, får de løn fra Sterling. "Det er en stor chance at få, normalt skal man selv ud og betale endnu flere penge for at få den erfaring, der giver dig ret til at flyve de store fly", fortæller Casper.

Barcelona here we come

Vi nærmer os Barcelona og lukker ned for samtalen, for nu kræver flyvningen igen piloternes

fulde opmærksomhed. Farten skal tilpasses nedstigningen, der skal kommunikeres med det spanske kontrolløstår og holdes øje med radaren, der viser, hvor de andre fly befinder sig. David og Casper er i deres helt egen verden og cockpittet emmer af koncentration. Jeg bliver klar over, at det ikke er tilstrækkeligt at sigte mod jorden og sørge for, at hjulene er slået ud. Her er tale om en præstation helt udover det almindelige, som stiller absolut unikke krav til samarbejde og forståelse mellem de to piloter.

Landingsbanen nærmer sig hastigt, og idet hjulene træffer asfalten, hopper maskinen lidt af sted. Der bremses lidt hårdt,



To trætte men glade piloter efter en vellykket landing.

og jeg tager mig selv i at sidde og stemme imod med fødderne, som var det mig, der havde ansvaret for at bremse.

Casper kalder kontrolløståret og får på et engelsk med fed spansk accent angivet, hvilken rute der skal følges hen til gaten. Elegant bevæger det store metaldyr sig henover landjorden, og straks efter er gæsterne klar til at indtage Barcelona.

Vi åbner døren fra cockpittet og en af stewardesserne kigger ind og griner lidt. "Det var da en landing, der fik os til at føle os i live", siger hun så.

Nu har Casper og David igen travlt. Flyet holder på jorden i ca. en time og i den tid skal hjemruten testes ind, papirer udveksles med de spanske luftfartsmyndigheder og der skal fyldes nyt brændstof på.

Tilbage i København

Præcis 50 minutter efter landing er flyet klar til at vende næsen retur mod København. Hjemturen er mindst ligeså smuk som turen ned. Uden for er det blevet mørkt, temperaturen ligger på minus 51 grader og i det fjerne får lyn og torden himmelen til at glimte som et gigantisk sølvfarvet festfyrværkeri.

Klokken er næsten tolv om natten, og Casper har været på job siden kl. 15.00. I den tid har han transporteret et par hundrede mennesker tusindvis af kilometer i luften og været i Barcelona for første gang i sit liv. Andendagen som pilot er ved at slutte, og da vi sætter hjulene mod landingsbanen i Københavns lufthavn foregår det noget blidere end i Barcelona. Vel inde og på plads i gaten tager Casper høretelefonerne af hovedet og lyser op. Han smiler og siger: "Det gik da lidt bedre denne gang". ■

English summary

The job with the world's best view

Sterling believes in progress in the aviation sector and has therefore begun training pilots in collaboration with the pilot school, Center Air. Casper Dalsø, 27, is one of its pupils and is in the process of realising his dream of becoming a pilot – we accompanied him on his second flight with Sterling's large passenger plane.

For Casper Dalsø this is one of the greatest moments in his life. Until now he had only flown small aircrafts, had simulator training and flown aircrafts without passengers.

At first Casper thought that he would like to be a civil engineer, but found this too theoretical and he reverted to his dream of becoming a pilot, which first captured his imagination when he was doing military service and then later on when he was in the air force. He loves all the technology that goes with planes and what really fascinates him is that it is possible to fly such massive bits of metal round in the air.

As a pilot one needs to be able to cope with exceptionally high stress levels and possess great self-discipline, since a pilot must be able to keep calm and think clearly even in the most stressful situations. Pilots have to be careful and thorough, almost to the point of perfectionism. Not only that, they must be 100 per cent honest with themselves and ready to admit it if they have made a mistake – otherwise the consequences could be fatal.

However, merely having the desire and talent is not enough. Unless you are trained by the air force, you will have to dig deep into your pockets. The training that Casper is undergoing and that will give him a 'licence' to fly the large Boeing 737 takes about two years and costs about DKK 750,000. In return he is admitted to the work place with the best views in the world.

How to train as a pilot with Center Air and Sterling

- If you want to become a pilot you must have reached the age of 18, have a good grasp of Danish, English and maths and be in good health.
- You will be put through a screening test at Center Air, which you must pay for yourself. The test costs DKK 1,500 and involves a trip in a simulator, an English test, a profile analysis and an in-depth interview.
- Full pilot training, which allows you to acquire a Boeing 737 type rating, plus line training (practical experience) with Sterling costs about DKK 750,000.

Further information: www.centerair.dk and www.sterling.dk

Fakta: Sådan bliver du uddannet pilot hos Center Air og Sterling

- Ønsker du at blive pilot, skal du være fyldt 18 år, have gode skolekundskaber i dansk, engelsk og matematik og et almindeligt godt helbred.
- Du gennemgår en screeningstest hos Center Air, som du selv betaler for. Prisen er DKK 1.500 og testen indebærer: en tur i simulator, en engelsk test, en profilanalyse og et grundigt interview.
- En fuld pilotuddannelse med ret til at flyve Boeing 737 (typerating) samt (praktisk erfaring), (linetraining) hos Sterling koster ca. DKK 750.000.
Læs mere: www.centerair.dk
www.sterlingticket.com