



SISTE REIS MED MAD DOG

Et gammelt, bråkete passasjerfly skal byttes ut med toppmoderne maskiner. Hvem hadde trodd at savnet skulle bli så stort?

TEKST: LARS CHR. WEGNER FOTO: MAGNAR KIRKNES | ENGLAND

Det var først under mellomlanding i Birmingham, mens han sjekket flyet for returen, at kaptein Christer Lundström (49) förstod alvoret. At dette var hans aller, aller siste tur med Mad Dog, SAS-kapteinen klippet sin kjære maskin varsomt, og sa: – Det er litt spesielt, dette.

Mad Dog, MD-82. En gang fylte de hele himmelrommet over Skandinavia.

Den lange, slanke kroppen, nærmest et rør, med de karakteristiske motorene på hver sin side av flykroppen eller bakerst, var selve kjennetegnet på SAS. Flyene fra den amerikanske produsenten McDonnell Douglas i MD-80-serien, og forløperen deres, DC-9, var umiskjennelig SAS gjennom hele 80-tallet, 90-tallet og 2000-tallet.

Ikke nå mer. Den nye tid trenger på. Fly skal være

kostnadseffektive. Over flere år har SAS faset ut den gamle arbeidshesten. Inn kommer Boeing-er og Airbus-er som bråker mindre, drikker mindre og forurenser mindre. Ut går traveren MD-82.

Kun fem fly er tilbake. Uke for uke blir de færre. 26. oktober er det slutt.

Siste flight mellom Stockholm og København er for lengst utsolgt. Gamle, utrangerte MD-82 har nemlig en stor plass i hjertet hos mange passasjerer. Så mange vil ta farvel med legenden at det er satt opp flere ekstrasjakter, stuende fulle av hengivne entusiaster.

– **JEG ELSKER** disse flyene, sier Barbro Kogstad Falk (42) fra Asker, bosatt i Danmark.

Hun står ved flydøren og gjør jobben sin som puser, ønsker morgentrette passasjerer velkommen en mandag morgen, på vei fra København til Birmingham.

– Jeg kjenner disse flyene så utrolig godt. Hver eneste lyd, hver minste bevegelse. Det er som en gammel bil du har hatt i alle år, du kjenner alle nykkene, sier Barbro.

Da hun begynte i SAS for 17 år siden var mange av flyene nesten nye. Sammen har de gått den lange veien. – Det blir både rart og trist å si farvel. Maken til arbeids-

hest tror jeg ikke du finner maken til, sier Barbro og blir en smule rørt.

Cockpiten er så trang at du nesten må kle den på deg. – Cockpit i en ny Airbus ser alltid flott ut, men dette her, sier Christer og slår ut med armene mot jungelen av små knapper og brytere og hendler og instrumenter:

– Det er dette som imponerer folk.

FLIGHT SK2533 fra København til Birmingham taxer ut mot rullebanen på Kastrup, med 94 passasjerer om bord. Vi avanserer i koen og får ta av for den store Airbus 330 fra Air Greenland som var foran oss, fordi MD-en nøyer seg med kortere rullebane og fordi pilotene er på hugget. – MD-ene fra SAS er veldig populære på travle flyplasser som Heathrow, fordi vi alltid er klare og kan snu oss kjapt rundt. Vi kan fort spare sju-åtte minutter på en flyvning, forklarer styrmann Jan Roslin (46).

– Vi kan også redusere farten på dette flyet på en måte som ingen andre er i stand til, legger han til.

– Jeg var i Düsseldorf nylig. Vi hadde en speed på 320 knop (590 km/t, red.anm.), så fikk vi beskjed fra førerommet å redusere den til 160. Hva gjorde vi? I stedet for å ta en ekstra runde for å redusere gradvis, så bremset vi opp, ➤



THE REAL THING: En gang var dette verdens mest moderne cockpit. Kaptein Christer Lundström (til venstre) er klar for sin siste landing med Mad Dog. I det midtre vinduet skimtes rullebanen på Kastrup. Styrmann

➤ vi tversstoppet i lufta! Tårnet brot inn og sa «That was impressive!». Det er det som er så moro med MD-en.

DAN VIKING, med kjennetegnet OY-KHN, er i sitt 23. år. Bare fem av SAS sine MD-82-maskiner er tilbake, alle stasjonert på Kastrup. I slutten av september er de bare tre. En måned senere er det slutt for godt.

Noen av dem skal hugges opp. Noen blir kjøpt som reservedeler. Men mange skal fly videre, i USA, enten for Delta eller for lavprisselskapet Allegiant i Nevada.

– Dette var det første ruteflyet med digitale instrumenter. Det var ekstremt *state of the art* da det kom, selv om vi ikke sitter helt optimalt her, forklarer kaptein Christer.

MD-80-serien og forløperen DC-9 brukte mindre brennstoff, hadde lavere utslipp og brakte betydelig mindre enn den tidligere hovedkonkurrenten Boeing 727 da den kom. I dag holder folk seg for arene når MD-ene tar av.

– Apollo 11, gliser kapteinen og peker på sidevinduet i cockpit. Åpningsmekanismen til vinduet er forbausende lik hendler og overføringer fra 60-tallets Apollo-kapsler.

Selvfølgelig blir det moro å fly Next Generation passasjerfly. Men likevel – vi kommer til å savne disse maskinene.

— CHRISTER LUNDSTRÖM, KAPTEIN I SAS —

– Dette er et «pilot's aircraft» – du har en kontakt og følelse med dette flyet som er helt *outstanding*.

– **Som å kjøre en gammel sportsbil?**

– Just det, nikker Christer, som selv kjører en 46 år gammel Austin Healey på landjorda.

Noen av kollegene erter dem og kaller dem for «Amish People», som om de kjører luftas hest og kjerre.

Nå er det slutt. Om kort tid sitter både Christer og Janne på skolebenken for å bli opplært på Airbus 319, 320 og 321.

– Vi er jo sugne på noe nytt, klart det. Selvfølgelig blir det moro å fly Next Generation passasjerfly. Men likevel – vi kommer til å savne disse maskinene, sier kapteinen.

«**THANK YOU, AND GOODBYE.**» Barbro Kogstad Falk tar farvel med passasjerene i Birmingham. Mindre enn en halvtime senere, etter at rengjøringspersonalet har gjort sitt, fylles kabinen opp for hjemreisen til Kastrup.

De mørkeblå stoffene er tykke og polstrede, de rene kongeseter. Noe helt annet enn dagens plassøkonomiske stoler med tynne seterygger og skall i hardplast. I armlenene er det askebegre – minner fra en svunnen tid.

– Passasjerene elsker disse flyene. I alle fall de som sitter foran i flyet, komforten er kjempegod og det er svært lydsvakt. Sitter du helt bak, ved siden av motorene, bråker det litt vel mye, sier Barbro.

SAS VAR IKKE FORBEREDT PÅ hvor mange som vil savne MD-82. Siden siste flight raskt ble utsolgt, måtte



Jan Roslin til høyre.



VERDENS BESTE JOBB: – Dette er en del av min identitet, fastslår Barbro Kogstad Falck, som nå skal jobbe på Airbus. De siste avgangene med MD-82 er for lengst utsolgt.



SISTE SJEKK: Kaptein Christer Lundström tar sin aller siste walk-around med en MD-82.



SISTE TUR MED GJENGEN: Fra venstre purser Barbro Kogstad Falck, kaptein Christer Lundström, flyvert Bo Olsen, styrmann Jan Roslin og flyvert Søren Plum.

selskapet sette opp en ekstratur for presse og inviterte gjester samme dag, 26. oktober.

Flyforumet Milepoint har like godt chartret en hel ekstraflyvning lørdag 20. september, som via de skandinaviske hovedstedene går helt opp til polarsirkelen og deretter følger norskekysten sørover. Som om ikke det var nok, så har også flyforumet Businessclass.se kjøpt ytterligere en sistetur. Alt er utsolgt.

– Dette flyet har en sånn personlighet, det innbyr rett og slett til hygge, sier Barbro.

Hun husker godt den gangen det var så kraftig snøvær i Genève at MD-maskinen fra SAS ikke fikk lande, og flyet med masse skiturister måtte gå til Lyon etter å ha hengt lenge i lufta.

– Timene gikk, inne i flyet begynte det å ligne et hjem. Folk bosatte seg. Vi hadde 80 passasjerer, ingen slapp ut fordi det var allerede stappfullt av omdirigerte fly. Vi åpnet alle vogner og delte det vi hadde, her måtte vi bare improvisere. Det var musikere blant passasjerene som spilte og sang. Folk lå mellom seteradene og sov. Vi spiste tørt rugbrød og delte alt. Etter ti timer endte alle tilbake der vi hadde startet fra, i København, og likevel ga passasjerene oss store klemmer da de gikk av, forteller Barbro.

– Vi som jobber ombord, vi elsker virkelig jobben vår, det er verdens beste jobb! Jeg kan vanskelig se for meg noe som er like tilfredsstillende. Det handler om å se en utfordring i hver passasjer, hver eneste dag. Ser jeg at de går av flyet med et smil, så vet jeg at jeg har gjort jobben min.

BARBRO VET IKKE hvor mange flere flighter hun får om bord på MD-82, men håper det blir noen. Hun skulle gjerne vært med på den aller siste.

Hun titter ut av vinduet, under oss er Nordsjøen. – Det er mange grå dager på bakken. Men over skyene er det alltid sol og blå himmel. Det kan man aldri bli lei av. Klokken har passert 13. Dan Viking har landet for ruteplanen i Birmingham, og nå er den på vei til å lande for skjema også i København. Inn mot Kastrup skinner solen på den gamle travert som kaster en lang, smekker skygge på landskapet under seg. Så tar den store metallfuglen varsomt bakken.

Kaptein Lundströms siste landing med en MD-82 var en pen landing. ●

lars.christian.wegner@vlg.no

KICK PÅ 1, 2, 3

Andre luftige pensjonister

► **CONCORDE:** Det supersoniske passasjerflyet, et fransk-britisk samarbeid, kunne fly i to ganger lydets hastighet, men ble ingen økonomisk suksess. Flyet som kunne krysse Atlanterhavet på under tre timer var i drift i 27 år. Flyulykken utenfor Paris i 2000 bidro til at flyene ble pensjonerte i 2003.

► **ROMFERGEN:** Verdens mest avanserte flyvende farkost ble pensjonert for to år siden, etter 30 år. De amerikanske romfergene revolusjonerte romfarten fordi de kunne brukes om igjen, men driftskostnadene var høye, og ulykkesrisikoen like så. Fem romferger ble bygget i tillegg til testfergen Enterprise, to av dem var utsatt for ulykker hvor hele mannskapet omkom.

► **DC-3:** Douglas DC-3, oftest omtalt som Dakota, var på vingene allerede i 1935, og ble et historiens mest velbrukte passasjerfly. Under andre verdenskrig hadde det en viktig rolle som transportfly. Av mer enn 16 000 fly bygget, er mange godt bevart og fremdeles i drift.