

Depart

Flyg
Tage
Prasa

UNIK
LRA
IN
S
SA
CA

Flygtorget's platsannonser – den raka vägen till nya medarbetare i flygbranschen!

www.flygtorget.se/platsannonser

Boka nyårsresan med SAS

Årsmånad	Destination	Utmarselstart	Returstart	Vuxna Barn	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	BOOK
		2014-10-05	2014-10-12	Erubel				

Du kan även jämföra Charter och Säsä minuter

FLYGTORGET FLYGLEDAR BOKA JOBBET FLYGTUTBILDNING FLYGTORIGEM FLYGFAKTA MEDLEM

OM FLYGTORGET



Skiv ut Tipsa en vän

"MD 80 är luftens Porsche"

Reportage, Anders Carlsson, den 27 oktober 2013

En flygplan byggt för piloter, lättflyget och stabilt också i oroligt väder. MD80:n har glatt piloter och passagerare i SAS under drygt två decennier. Men i morgon går sista flygningen. Flygtorget har intervjuat Christer Lundström, en av många MD-piloter i SAS som nu ser en epok försvinna.



SAS MD 80 Foto: Anders Carlsson

I morgon går den sista sista flygningen med en MD80 i SAS Sverige. En färmarozad från Rippenhamen till Stockholm och sedan en charterflygning upp till Oslo där SAS-OSS, Nora Vilgung sedan ska ingå i samlingarna på SAS museum vid Gardermoen.



Christer Lundström kaptan SAS MD 80 Foto: Anders Carlsson

Christer Lundström är en av många piloter i SAS som flugit de olika versioner av MD som passageral under årens lopp och för honom är det en epok som nu försvinner.

– Titta på en bild av flygplanet som är lagan uppflytt. Den långa kroppen, svansmotornerna, vingarnas form. Det är verkligen ett riktigt flygplan och som det står genom luften... säger han lyrikt.

Den egna pilotkarriären i SAS började på just MD och fortsatte via bland annat Scansia DC-9-40, årgångsmaskinerna Boeing 767, Airbus A330 och A340 till dagens insättning på SAS Airbus 320 hos Lufthansa i Berlin och Airbus i Toulouse. Men under åren är det till MD-80 han återvände, som både styman och kaptan.

– Fastän är att jag aldrig ställt mig tillbaka till MD:n från årgångerna, bland annat för att det var ett så fantastiskt plan att flyga.

SAS är det sista av de traditionella nätverksbolagen som pensionerar sina MD80 och de senaste åren har den trygghetsflottan varit baserad i Köpenhamn. Där nyttjas de av Airbus A320 mellan Stockholm och Oslo eller på flottan av Boeing 737.



Capit 10-11

– Airbus 320 är ett fantastiskt flygplan att flyga men det finns ändå en skillnad mot MD:n. Ligger jag handen på autotrottelet i en MD känner jag svakt var lugnt är, så är det inte med de modernare flygplanen.

Den huvud beakt är det just den överlägsna pilotkvalitet som Christer Lundström kommer ihåg, hur MD:n "gev tillbaka svarade" på pilotens arbete.



SAS vi går på Arlanda

– Det är ett "piets arbets" och när jag väl fick mig flyga det var det överlägget allt annat. Mycket klassiskt hantverk, amerikanskt herosigt när den är som bäst. Det gav också möjlighet för oss att anpassa och skruva till här och där på för att få till en ännu bättre arbetsberedighet. Och ändå var flygtäck en förhållandevis enkel pilot, trots att instrumentering. Tillbaka man på overhead-panel gick det att förstå sammanhanget även om man inte kunde alla detaljer.

Det är inte bara bland piloterna som MD:n varit ett populärt flygplan. Kabinen med stolarna i tre-rader har alltid blivit resenärerna och med full motorer långt bak är (särskilt i stora delar av kabinen) mycket lugnt.

– Utom möjligheten för dem som hemsände längt bak, mellan herrarna Pratt och Whitney. Å andra sidan gav de en fantastisk kraft, i priset var det ju två vagnmotorer som satt där man en J37a hann inte i kapp oss utan ett steg på 29k:n. Det var ett sportigt flygplan, en luftens Porsche.

Under årens lopp har SAS haft sammanlagt 67 MD i olika versioner och de har varit ryggraden i flygtrotten, använd på hela linjenätet, från korta sträckningar i Danmark till långa sträckor som Tel Aviv och Las Palmas som sträckte kapaciteten till det yttersta.



MD80 på fram Plan, Erik Linn

– Jag skulle säga att utan MD:n hade inte SAS fortsatt kvar idag. Den har varit så pålitlig, klara sig i de extra finna sköter, jag vet inte hur många gånger vi har klarat extra vindar och beroffhållanden på till exempel Lanchester medan andra flygplanstyper fick vända eller blev kvar på marken. Uppen i luften glad den också igenom ordligt väder på ett helt fantastiskt sätt.

– Det är glädjande att det blivit ett extra intresse för maskinen nu när den ska pensioneras, för det är den värd. För något år sedan stod vi parkerade på Schiphol, tittade en av KLM:s DC 3:or och mängder av minnekar började fotografera vår MD i tron att det också var ett museumflygplan.

Herparten av SAS MD-maskiner har gått till amerikanska bolag, i första hand Allegiant och Delta som fortsätter att flyga stora flotta MD. Christer Lundström har tidigare flygt olika maskiner till USA, en flygning via Island och Bangor i östra USA till skidresor närmast på kontinenten.

– På marken alla flygplan i USA går det att se olika MD-maskiner och att se en sån starta, så svar man på det är världens vackraste flygplan.