

Storväxt tjej ansluter till Vikingaflocken

Inte precis som att hämta hem nya familjebilen, tyckte **Tommy Lakmaker** efter att ha varit med om leverans och försenad hemflygning av SAS första 737-700, en "större tvilling" till 737-600.

Foto Tommy Lakmaker.

Att köpa ett nytt trafikflygplan kräver bra sittfläsk. Efter många och långa möten, när man går igenom varje detalj på papperet, så kanske man bestämmer sig för en viss modell. Sedan blir det fler möten med banker och finansiella institut. Allt som kommer fram vid dessa möten skall utvärderas innan man till slut kanske bestämmer sig för att köpa flygplanet ifråga. Därmed börjar tillverkaren att bygga det.

Bara på papperet

Ibland köper man ett flygplan som bara finns på papperet. Det gjorde exempelvis Southwest Airlines, som var första kund på nya 737, och även i viss mån SAS, som var första kund på den minsta versionen av nya 737, -600-modellen. Då blir det ännu fler möten inom "pionjärgruppen" som utifrån olika intressen vill styra planets väg från ritbordet till verkligheten.

I SAS fall gäller hela beställningen tre modeller, 737-600/700/800, eller närmare bestämt 683/783/883 där 83 är kundnumret. Alla flygplan som SAS beställt och köpt nya direkt från Boeing har nummer 83 på slutet. Exempelvis 747-283 och 767-383ER. SAS-Boeingar som inte slutar på 83 beställdes ursprungligen av någon annan.

Kropparna tar tåget

Bygget av kropparna till 737 farmades tidigt ut till Boeing's gamla bombplansfabrik i Wichita, Kansas, för att ge jobbarkompisarna där litet sysselsättning när B-52 levererats klart. Transporten till slutmonteringen i Renton, Washington går med järnväg. I Renton-fabriken belägger storsäljaren 737 tre av fyra monteringslinjer. Den fjärde producerar 757, som inte har något

motsvarande jättehalvfabrikat att utgå från som 737-linjerna.

Kunden kollar hela vägen

Under tiden som flygplanet byggs färdigt finns en stab av personal från SAS som övervakar hela proceduren. I Renton leds denna grupp av Jan-Ivan Åkerlund, som har två tekniker och en sekreterare till sin hjälp. Genomloppstiden för ett flygplan är cirka en månad. Under hela den tiden gör SAS-teknikerna kontroller att flygplanet byggs enligt specifikationerna som upprättats mellan tillverkare och köpare.

När planet är färdigt, men fortfarande omålat så när som på sidodret, som för balanseringens skull monteras målat och klart, lämnar det Renton för att aldrig komma tillbaka. De "gröna" flygplanen flygs av Boeing's piloter från Renton Municipal Airport, som ligger utanför fabriksportarna, till Boeing Field, i Seattle, fem minuter norrut. Men inte raka vägen. Premiärturen är en del av leveranstestprogrammet och kan ta upp till ett par timmar. Under denna flygning testas alla system och eventuella fel åtgärdas av Boeing. Eventuella åtgärder verifieras med ny testflygning.

Banan för kort att landa på

En Boeing 737 eller 757 som lämnat Renton-flygplatsen kommer aldrig tillbaka, banan är helt enkelt för kort att landa på. Bara vid ett tillfälle har en kärra nödlandat där, enligt Boeing. Allt vidare arbete på flygplanen sker sålunda på Boeing Field, som har stora verkstadsutrymmen, målningshangar och kilometerlång flightline för ändamålet.

Efter Boeing's egna testflygningar följer SAS'. Dessa sköts av en flight test engineer och en technical pilot. SAS två alternerande flight test engineers i Seattle är Leif Hansson och Anders Thomasson, från flygavdelningen på SAS huvudkontor i Stockholm.

"Customer Walk" inleder. Det är en utvidgad "walk-around inspection", där flygplanet



Bilder i helformat?

Återvänd till "Innehållsförteckningen" och sök under artikelrubriken!

kontrolleras noggrant utvändigt. I nästa steg går man ombord och testar igenom flygplanets alla system. När de visat sig hålla måttet, kallas till "Customer Flight", vid vilken en pilot från Boeing sitter överksam i högerstolen, SAS technical pilot arbetar i vänsterstolen och SAS flight test engineer regerar i klappsätet. I kabinen medföljer ett par Boeing-tekniker som är experter på olika system. Krånglar något under flygningen är det deras uppgift att fixa det. Hur många testflygningar som måste göras beror på flygplanets status.

Rena lakan

När det gällde SE-DTG, en 737-783 med c/n 30191 döpt till *Solveig Viking*, var det "clean sheet", redan efter första flygningen. Det betyder på svenska felfritt, inga kvarstående anmärkningar. Totalt genomgick SE-DTG fem testflygningar, tre för Boeing, en för SAS och en för FAA, varefter det var klar för leveransflygning. MACH var med.

Avresedatum var bestämt till 2 november 1999. Piloterna, liksom artikelförfattaren, hade anlänt ett par dagar tidigare. Den första november, under klargöring av flygplanet, upptäcktes ett fel vid påfyllningen av bränsle. Felet var sådant att SAS inte kunde godkänna flygplanet, varför starten sköts upp ett dygn i väntan på rättelse.

500 kg tyngre

Väntetiden fördrevs bland annat med ett besök nere i Renton. Där hade kroppen till nästa SAS 737 just anlänt med tåg och vingarna höll på att monteras.

737-783 skiljer sig från 737-683 på att den är 2,4 m längre, väger 500 kg mer och tar 131 passagerare i SAS inrikesmöblering istället för 116. Spännvidd och höjd och motorer är desamma. Max startvikt är drygt 4 eller knappt 2 ton högre, 61.688 kg mot 57.606 alternativt 59.874. Det finns två olika startvikter, till olika pris, på SAS 737-683, beroende på vilken trafik de ska användas till. Högsta landningsvikt är för 737-783 58.059 kg och för -683 54.657 kg.

Många målningar

Den 3 november samlades vi i den lilla avgångshallen på Boeing Field. Utsikten över flight line bjöd på 737 och 757 i en uppsjö olika flygbolagsmålningar, plus den gamla 747-prototypen,

och den splitter nya 767-400-prototypen som flygprovas där. Pappersarbetet kring köpet av *Solveig* var inne i slutfasen och när pengarna stod på avtalat konto drogs flygplanet fram och nycklarna överlämnades.

Tre SAS-piloter bemannar hemflygningarna. Två i tjänst och en vilande. Denna gång var chefsinstruktören Egil Bach-Hansen "pilot-in-command". Bach-Hansen har ett förflutet i det danska flygvapnet, där han flög F-104 Starfighter. Från flygvapnet gick han till Conair och Boeing 720 & 720B. Kom till SAS 1985. Började som styrman på DC-9 och 767 för att sedan bli kapten på MD-80 och 737. Bach-Hansen har cirka 10.000 flygtimmar.

Kapare alla tre

Vår andrepilot, Krän Hjortlund, har också flugit Starfighter i danska flygvapnet, men dessutom TF-33 och S-61. Till SAS kom han 1986 och flög som styrman på F.27, DC-9 och MD-80. Han blev sedan kapten på F.50, MD-80 och 737. Även han har cirka 10.000 flygtimmar.

Tredjepilot var svensken Bengt Lindstein. Bengt är gammal Linjeflygare, där han flög F.28, och har dessutom flugit Metro för Skyways. Till SAS kom han 1986 och har där flugit som styrman på DC-10-10 & -30, liksom 767 och MD-80. Han var hos Thai 1994-96 där han flög DC-10-30. Sedan drygt ett år är han kapten på 737.

Med ombord fanns även test flight engineer Leif Hansson som teknisk expert.

3,6 ton i reserv

Flygplanet var tankat med 21.230 kg bränsle och vi vägde ganska exakt 60 ton vid start. Av vårt bränsle skulle vi enligt färdplanen behöva 17.600 kg. Vi taxade ut mot bana 13R och hamnar i vämntläge för ett par landande flygplan. 18.00 lokal tid lossade kapten Bach-Hansen bromsarna och vi var på väg hem.

Färden började på 2.000 fot, för att inte störa trafiken till/från Seattle-Tacoma International Airport. Men ganska snart fick vi klart att stiga till 37.000 fot, vilket vi gjorde med 2.500 fot per minut. 20 minuter efter start var vi uppe på flygnivå 370. 40 minuter efter start fick vi hjälp av medvind och hade som en bäst en "ground speed" på 570 knop, cirka 1.000 km/t.



Bilder i helformat?

Återvänd till "Innehållsförteckningen" och sök under artikelrubriken!

En av de snabbaste

Vi höll oss på FL370 under större delen av flygningen, men vi provade också 410. "Cruise speed" var mach 0,79. Högsta latitud 68 grader nord.

Ruten vi flög tog oss från Seattle via Princeton väster om Edmonton, över Baffin Island, vidare över Grönland strax norr om Søndre Strömfjord, Nordatlanten strax norr om Island och så in över Norge vid Vigra i närheten av Ålesund. Stockholm-Arlanda nåddes efter 8 timmar och 49 minuter i luften, vilket betyder att hemflygningen av SE-DTG är en av de snabbare. Flygtider på över 10 timmar förekommer.

Efter ett par dagars PDM (post delivery modifications) kom Solveig Viking i trafik på SAS inrikeslinjer. Hon fick snart sällskap av fler 737-783 och i april i år även av den ännu större 737-883.



Vi lämnade Kanada över Baffin Island strax norr om polcirkeln.

Bilder i helformat?

Återvänd till "Innehållsförteckningen" och sök under artikelrubriken!