

# Lufthansa test



# ar **A380** i USA

**Airbus A380 är världens största passagerarflygplan. Men hur fungerar bjässen i praktiken? När passagerare och bagage ska lastas i och ur. När flygplanet ska städa, servas och tankas? Flygrevyn var med om första testet i skarpt läge.**

**TEXT: LARS LINDMARK  
FOTO: LARS LINDMARK O VIA LUFTHANSA**





Trappa mellan över- och under-våning.



#### EN JÄMFÖRELSE AIRBUS 380 - BOEING 747-400

|  | A380          | B747          |
|--|---------------|---------------|
| Längd:   | 72,7 meter    | 70,7 meter    |
| Spännvidd:                                     | 79,8 meter    | 64,4 meter    |
| Höjd:  | 24,1 meter    | 19,4 meter    |
| Räckvidd:                                      | 12 120 km     | 12 750 km     |
| Max startvikt:                                 | 569 ton       | 395 ton       |
| Max bagage:                                    | 20 kilo       | 20 kilo       |
| Tankvolym:                                     | 310 000 liter | 216 000 liter |
| Bränsleförbrukning per passagerare och 100 km: | 3,4 liter     | 4,2 liter     |
| Koldioxidutsläpp per passagerare och 100 km:   | 8,6 kg        | 10,9 kg       |

A380 är inte svår att flyga. Den är lättmanövrerad, nästan som ett sportflygplan, och lyder minsta vink utan att tveka. Men på marken är spännvidden lite besvärlig. Vi har kameror i vingspetsarna för att kontrollera rörelserna på marken” säger Raimund Müller, kapten på Lufthansas testflygning.

Han är märkbart glad över möjligheten att få flyga den nya A380. Maskinen har tillverkningsnummer 007. Det här är en testflygning Frankfurt-Washington tur-och-retur. De flesta ombord är anställda inom Lufthansa och Airbus. Jag är ensam journalist från Norden.

Tre tester ska genomföras under tio dagar, alla med Frankfurt som utgångspunkt. Flygningarna går till New York, Hongkong och Washington.

Avsikten är att kontrollera system och

utrustning – allt från luftkonditionering, belysning och akustik till pentryn och nya underhållningssystem. Samtidigt sätts infrastrukturen vid Lufthansas nav i Frankfurt på prov.

**ATT CHECKA IN** och få ombord 499 personer inom rimlig tid borde kunna ge vissa problem. Särskilt som även bagagehantering måste fungera. Men allt fungerar smidigt.

Vi bordar planet via tre dörrar, varav en direkt till övervåningen. Ingen trängsel. Det är ljust och luftigt i kabinen. De två våningarna är rymliga och uppdelade i flera avdelningar.

Någon känsla av att egentligen befinna sig i ett hav av människor infinner sig inte. Väggarna är i det närmaste raka, vilket gör att kabinen mer påminner om ett fartyg än om ett flygplan.

Tusentals människor står på åskådarterrassen när vi taxar ut. Alla fotograferar. Bussar stannar. Kabinpersonal på andra flygplan vinkar. Det är ingen tvekan - A380 drar till sig uppmärksamhet.

Framför varje passagerarstol finns en monitor. Flygplanet har en framåtriktad kamera i stjärtfenan, en under buken och en under cockpit. Kamerorna är på under hela resan. Det här är ingen direkt nyhet, men sällan har kamerorna varit på under hela flygningen.

**VI STÄLLER UPP** för start. I monitorerna ser passagerarna hela startbanan. Full power. Planet rusar iväg och lyfter lätt utan skakningar.

Ljudnivån i kabinen är förbluffande låg. Faktiskt hörs de elmotorer som driver passagerarstolarnas inställningar mer än de fyra motorerna ute på vingarna.

**Baren på nedervåningen.**



**Lars Lindmark vid starten från Frankfurt.**



**Ekonomi klass.**



Vår marschhöjd är drygt 13 000 meter. Vi färdas mjukt utan märkbara skakningar. Middagen serveras. Timmarna rinner iväg. Många samlas i baren på nedre våningen. Stämningen är hög.

När vi närmar oss Washington uppmannas vi att gå tillbaka till våra säten. Inflygningen påbörjas. Landningen är lika smidig och mjuk som starten.

På marken möts vi av polisbilar med blåljus. Fotoblixtar. Alla vill föreviga ögonblicket då en A380 för första gången landar i den amerikanska huvudstaden.

Avstigning och bagagehantering fungerar klanderfritt. Procedurerna på det välkända hotellet nära Vita huset fungerar faktiskt sämre än på flygplatsen.

**PÅ KVÄLLEN** dagen därpå flyger vi tillbaka. Fortfarande inga problem med incheckningen. Vi lämnar gaten före utsatt

tid och snart har vi lyft mot Frankfurt. Innan jag kryper till kojs i min bädd i businessklassavdelningen talar jag med en av flygvärdinnorna.

- Här är arbetsmiljön mycket bättre än i andra stora plan. A380 är luftigare, har större ytor, bredare gångar och framförallt mindre buller. Det är enklare och trivsammare att jobba ombord, säger hon.

Drygt sju timmar senare landar vi i Frankfurt. Uppståndelsen är nästan lika stor som när vi lämnade staden två dagar tidigare.

Sammanfattningsvis verkar all hantering kring superjumbon fungera smidigt och enkelt. Imponerande är även den låga ljudnivån ombord. Det är en fröjd att flyga A380. Jag ser fram mot att få göra det igen.

**NÅGRA TESTFAKTA** Lufthansa genom-

förde tre testflygningar med A380, sammanlagt 60 000 kilometer under 65 timmar och med totalt 3 750 passagerare.

Bolaget är Airbus partner för linjetester. Av europeiska flygbolag har Lufthansa beställt flest plan, 15 stycken. De första ska gå i reguljär trafik sommaren 2009.

Att lasta ombord och av bagage och passagerare, städa flygplanet, fylla på mat och dryck samt tanka tar 95 minuter.

Antalet passagerare i en A380 kan variera. Med enbart ekonomiklass tar maskinen 853. I Lufthansas utförande tar den 549 passagerare i tre klasser.

A380 har lägre bränsleförbrukning än en B747-400. På resan Frankfurt-Washington drar den 153 liter mindre per passagerare. Den totala vinsten tur-och-retur blir 84 030 liter.

