

# Heildarendurnýjun flugflota Flugleiða á þremur árum

**Leifur Magnússon**

rafmagnsverkfræðingur, fyrrverandi framkvæmdastjóri flugrekstrar- og tæknisviðs hjá Flugleiðum.

**Fyrirspurnir:**

leifur@baro.is

## ÁGRIP

Grein þessari er einkum ætlað að fjalla um heildarendurnýjun flugflota Flugleiða á aðeins þremur árum, frá maí 1989 til maí 1992. Í inngangi er þó fyrst vikið að þróun frá stofnun félagsins árið 1973 og í seinni hluta um síðari stefnumörkun.

Fyrsti áfangi í sameiningu Flugfélags Íslands og Loftleiða fólst í samþykktum aðalfunda þeirra 28. júní 1973, sem leiddi til þess að félagið Flugleiðir hóf starfsemi sína 1. ágúst 1973. Það var í upphafi starfrækt sem eignarhaldsfélag gömlu flugfélaganna, sem áfram voru rekin hvort fyrir sig á grunni sinna flugrekstrarleyfa, og undir eigin nöfnum og merkjum. Í flugflota Flugfélags Íslands voru þá fjórar Fokker F27 Friendship skráfubotur, sem þjónuðu innanlandsfluginu og flugi til Færeyja og Grænlands, og tvær Boeing 727-100C þotur, sem sinntu Evrópufluginu. Allar sex flugvélar voru skrásettar hér í eigu félagsins.

## ABSTRACT

Í flugflota Loftleiða voru fjórar McDonnell Douglas DC-8 þotur, en aðeins ein þeirra, af gerðinni DC-8-55JT, var þá skrásett hér í eigu félagsins. Hinar þrjár voru bandarískar leigubotur af gerðinni DC-8-63CF. Þróun flugflotamála Flugleiða fyrstu fimm árin fólst fyrst og fremst í því að hér voru skrásettar fleiri DC-8-63CF þotur, tvær af þeim í eigu Flugleiða, en hinar í eigu erlendra félaga. Einnig var vorið 1974 bætt við einni F27-700 skráfubotu, og hún skrásett hér sem eign Flugfélags Íslands.

Dagleg stjórnun hins nýja félags var í höndum þriggja forstjóra, sem mynduðu svonefnda stjórnarnefnd, og þeim til aðstoðar fimm framkvæmdastjórar sviða. Í júlí 1978 lét Jóhannes Einarsson verkfræðingur af stöðu framkvæmdastjóra flugrekstrar- og tæknisviðs og réð sig til Cargolux. Var ég ráðinn í hans stað, en hafði áður starfað í 18 ár sem framkvæmdastjóri flugöryggisþjónustu Flugmálastjórnar Íslands, og síðustu fimm árin einnig sem varaflugmálastjóri.

## Langur aðdragandi

Segja má, að fyrsta áratuginn í starfsemi Flugleiða hafi megin áherslan verið lögð á að þróa í harðnandi alþjóðlegri samkeppni og stöðuga glímu við hækkandi verð eldsneytis. Í N-Atlantshafsfluginu þurftu DC-8 þotur félagsins að keppa við nýjar og fullkomnari breiðþotur stóru flugfélaganna. Þar af leiddi, að sölumenn Boeing, Douglas og Lockheed reyndu helst að bjóða Flugleiðum að kaupa slíkar breiðþotur. Sigurður Helgason eldri, sem gegndi einni af þremur forstjóra-stöðum félagsins, lagði til haustið 1978 að Flugleiðir tækju nýlega McDonnell Douglas DC-10-30CF breiðþotu á kaupleigu, og féllst stjórn félagsins á þá tillögu.

Þessi þota var með hámark leyfilegra sæta, samtals 380 og 10 (3+4+3) í hverri sætaröð, og þrengslið því skelfileg. Í upphaflegri hönnun gerðarinnar var gert ráð fyrir átta sætum í hverri röð (2+4+2). Eldhús hennar voru að mestu leyti í frákrýminu, og tengd með lyftum við farþegarýmið. Flugleiðir hófu rekstur þotunnar í janúar 1979, fyrst með erlendum flugáhöfnum, en hún var hér á bandarískri skráningu, N1035. Þegar DC-10 breiðþota American Airlines fórst við Chicago 25. maí 1979 ákvað bandaríska flugmálastjórnin að kyrrsetja allar DC-10 þotur skráðar í Bandaríkjunum og jafnframt banna flug allra DC-10 í bandarísku loftrými. Banninu var ekki aflýst fyrr en seinni hluta júlí eftir að tiltekna brýnar lagfæringar höfðu verið gerðar á



Boeing 727-100 „Gullfaxi“ á Keflavíkurlugvelli 1977.



Við afhendingu Boeing 727-208A þotunnar TF-FLI í Seattle 30. maí 1980 flutti forstjóri Boeing, "T" Wilson, óvænt ræðu. Á myndinni eru einnig Sigurður Helgason, Jóhannes R. Snorrason og Leifur Magnússon.

hönnun og búnaði þotnanna. Þessi uppákoma varð Flugleiðum gífurlega kostnaðarsöm enda á mesta annatíma félagsins. Næsta vetur ákvað stjórn félagsins að hætta rekstri DC-10 breiðþotunnar og tókst sem betur fer í mars 1980 að losna við hana til Air Florida.

Að tillögu Arnar Ó. Johnson aðalforstjóra samþykkti stjórn Flugleiða í ársbyrjun 1979 heimild til að ganga til samninga um kaup á nýrri Boeing 727-208A þotu, sem ætlað var að efla þjónustu félagsins í Evrópufluginu. Var stefnt að afgreiðslu hennar í maí 1980 og mér falin umsjón með gerð tæknilýsingar og annan flugrekstrarlegan og tæknilegan undirbúning. Þotan var síðan afhent í Seattle 30. maí 1980, skráð sem TF-FLI, og kom til Íslands morguninn eftir. Árið 1984 var framleiðsla Boeing 727 gerðarinnar hætt en þá höfðu verið smíðaðar 1832 slíkar vélar. Árið 1988 seldu Flugleiðir þotuna til erlends félags, en leigðu hana af því til október 1989, þegar hún var endanlega afskráð hér á landi.

Samtímis komu nýju Boeing 727-208A þotunnar árið 1980 var skollin á alvarleg kreppa í alþjóðlegum flugrekstri og allar frekari hugmyndir um endurnýjun flugflota Flugleiða því lagðar á hilluna í bili. Við tók nokkurra ára tímabil, sem fól fyrst og fremst í sér alls kyns tilfærslur á DC-8, 727 og F27 grunngerðum félagsins. Flugleiðir keyptu til dæmis fjórar notaðar F27-200 skrufúpotur frá Korean Airlines á hagstæðum kjörum. Þá var það mikið happ félagsins árið 1985 þegar keyptar voru þrjár DC-8-63 þotur af KLM, sem alla tíð höfðu fengið fyrsta flokks viðhald. Hver þota kostaði aðeins um þrjár milljónir dollara, en vegna gildistöku strangari hávaðareglna í Bandaríkjunum þurfti að eyða álíka upphæð í að búa þær hljóðdeyfum. Þetta reyndist samt vera afbragðs góð fjárfesting, því fjórum árum síðar voru þær seldar fyrir um 11 milljón dollara hver og sá hagnaður nýttist vel við kaup á nýjum þotum fyrir félagið.

### Heildarendurnýjun flugflotans

Í júlí 1985 ákvað stjórn Flugleiða að ráða Sigurð Helgason yngri sem forstjóra félagsins. Meðal þeirra verkefna, sem hann lagði áherslu á, var að formlega yrði hugað að endurnýjun flugflota félagsins. Fól hann mér að vinna að tillögum á því sviði. Á þessum árum var innan stjórnar félagsins viss togstreita um framtíð Norður-Atlantshafsflugsins. Vildu sumir stjórnarmenn draga úr því, eða jafnvel hætta með öllu. Með hliðsjón af þessu ákvað stjórnin að í fyrsta áfanga skyldi hugað að nýjum þotum, sem eingöngu yrði ætlað að þjóna Evrópufluginu. Miðað skyldi við 135-165 farþegasæti.

Á stjórnarfundum 16. desember 1986 var formlega samþykkt að óska eftir skýrslu um helstu valkosti nýrra flugvéla til Evrópuflugs og að slík skýrsla verði lögð fyrir stjórnarfund 5. febrúar 1987. Gekk það eftir og var skýrsla mín: „Endurnýjun flugvéla Flugleiða - 1. áfangi, Evrópuflugið“, kynnt á þeim fundi. Í henni var fjallað um sjö flugvéla-

gerðir, Airbus A320-200, Boeing 737-300, 737-400 og 717-150, og McDonnell Douglas MD-82, MD-83 og MD-92X. Í niðurstöðum skýrslunnar var lagt til, „að stjórn Flugleiða heimili að gengið verði til samninga við Boeing um kaup tveggja 737-400 flugvéla, sem afhentar verði vorið 1989.“ Þá var jafnframt í lok skýrslunnar lagt til „að hrad- að verði könnun á valkostum varðandi flugskýli á Keflavíkflugvelli, með það fyrir augum að slíkt flugskýli verði tiltækt eigi síðar en vorið 1989.“

Málið kom til lokameðferðar á stjórnarfundum 29. maí 1987. Þar var samþykkt að eftirfarandi tillaga hljóti endanlegt samþykki stjórnar Flugleiða á fyrirhuguðum hátíðarfundum hennar á Akureyri 3. júní 1987 en þá var þess jafnframt minnt þess að 50 ár voru liðin frá stofnfunni Flugfélags Akureyrar:

„a) Stjórn Flugleiða samþykkir að gerður verði samningur við Boeing um kaup tveggja flugvéla af gerðinni B737-400, er komi til afgreiðslu í apríl og maí 1989. Jafnframt verði tryggður kaupréttur á tveimur öðrum flugvélum sömu gerðar, er kæmu til afgreiðslu í mars 1990 og mars 1991.

b) Forstjóra félagsins er veitt heimild til undirritunar kaupsamnings og annara gagna í þessu sambandi, og með venjulegum fyrirvörum um samþykki stjórnvalda, samþykki stjórnar á endanlegum kaupsamningi, svo og útvegum fjármagns til kaupanna. Frestur til útvegunar fjármagns er til 30. september 1987..“

Aðalfulltrúi Boeing á hátíðarfundinum var Borge Boeskov, V.P. European Sales. Hann var fæddur á Íslandi árið 1937, móðir hans íslensk, en faðirinn Lauritz Boeskov garðyrkumeistari. Svo vill til, að Lauritz var meðal stofnenda Loftleiða 3. apríl 1944. Fjölskyldan fluttist til Danmerkur 1948. Að loknu stúdentsprófi fór Borge til Bandaríkjanna, lauk þar prófi í flugvélafræði, og réði sig til Boeing. Þegar Flugfélag Íslands keypti Boeing 727-108C þotu sína 1967 vann Borge að afkastaútreikningum fyrir hana og kom nokkrum sinnum til Íslands vegna þess.



Við „Roll-Out“ athöfn nýju Boeing 737-400 þotunnar í Seattle 26. janúar 1988. Í fyrsta skipti er merki íslensks flugfélags á slíkri flugvél. Leifur Magnússon, Oddrún Kristjánsdóttir, Sigurður Helgason, Unnur Einarsdóttir og Borge Boeskov.

Nýja Boeing 737-400 gerðin fór í sitt fyrsta flug 19. febrúar 1988. Í lok ársins var fyrsta „High Gross Weight“ útgáfa hennar framleidd, en Flugleiðir höfðu einmitt pantað þá undirgerð, sem var með rúmlega 68 tonna flugtaksþunga. Flugleiðir voru áttunda félagið til að panta Boeing 737-400. Nú, þegar stefnan hafði verið sett á gerðina fyrir Evrópuflug Flugleiða, var aftur hægt að hefja nánari úttekt á mögulegum arftaka DC-8 í N.-Atlantshafsfluginu og einnig fyrir F27 í innanlandsfluginu.

Fljótlega varð vel ljóst, að raunhæft kæmi aðeins ein ný þotugerð til álita í stað DC-8, þ.e. Boeing 757-200. Ekki síst vegna þess að frá og með árinu 1989 gæti Boeing boðið hana með töluvert hærri flugtaksþunga og meira flugdrægi og jafnframt með samsvarandi sérbúnaði



Fyrsta Boeing 757-208 þotan, TF-FIH, afhent í Seattle 4. apríl 1990.

fyrir svonefnt ETOPS-flug og þá var almennt í stóru tveggja-hreyfla breiðþotum Airbus og Boeing. Skýrsla mín, „Kynning á Boeing 757-200 flugvélum fyrir Flugleiðir“, var kynnt á fundi stjórnar félagsins 9. september 1988.

Tillagan um Boeing 757-200 kom aftur til umfjöllunar á næsta fundi stjórnar Flugleiða, 4. Október 1988 og var þá samþykkt heimild til forstjóra að ganga til samninga við Boeing um kaup á tveimur 757 þotum, sem gætu komið til afgreiðslu vorið 1990, og jafnframt tryggður kaupréttur á einni til viðbótar. Flugdrægi og arðhleðsla Boeing 757-200 var nánast klæðskerasaumuð fyrir leiðakerfi Flugleiða. Engu þýðingarminna fyrir flugreksturinn var hæfileiki hennar til að geta notað tiltölulega stuttar og burðarlitlar flugbrautir. Þannig gæti hún strax nýtt þrjá varafflugvelli á Íslandi: Reykjavík, Akureyri og Egilsstaði. Þau 26 ár sem Loftleiðir og síðar Flugleiðir notuðu fjögurra-hreyfla CL-44 skrúfuþotur og DC-8 þotur í N.-Atlantshafsflugi sínu, gátu þær í flugi til Keflavíkur ekki notað neina varafflugvelli á Íslandi. Þær þurftu því ætíð að bera nægjanlegt viðbótareldsneyti til að geta flogið til varafflugvallar í Skotlandi, sem að sjálfsgöðu hafði veruleg áhrif á hagkvæmni rekstrarins.

Formleg undirskrift 757 kaupsamningsins var 19. október 1988 og var talið við hæfi að það væri á fertugasta afmælisári Ameríkuflugs Loftleiða. Samningur Flugleiða og Rolls-Royce um kaup hreyfla og þjónustu við þá var undirritaður 23. nóvember 1988. Þegar sá samningur var undirritaður grunaði engan viðstaddan, að einn af nýju RB211-535E4 hreyflum okkar ætti eftir að setja heimsmet í áreiðanleika. Þar var um að ræða annan upprunalegan hreyfil TF-FIJ, sem var samfleytt „á væng“ í 8,8 ár. - Hafði þá þjónað í samtals 40.531 flugtíma og í 11.090 flugum. Áætlaður endingartími slíkra hreyfla fyrir

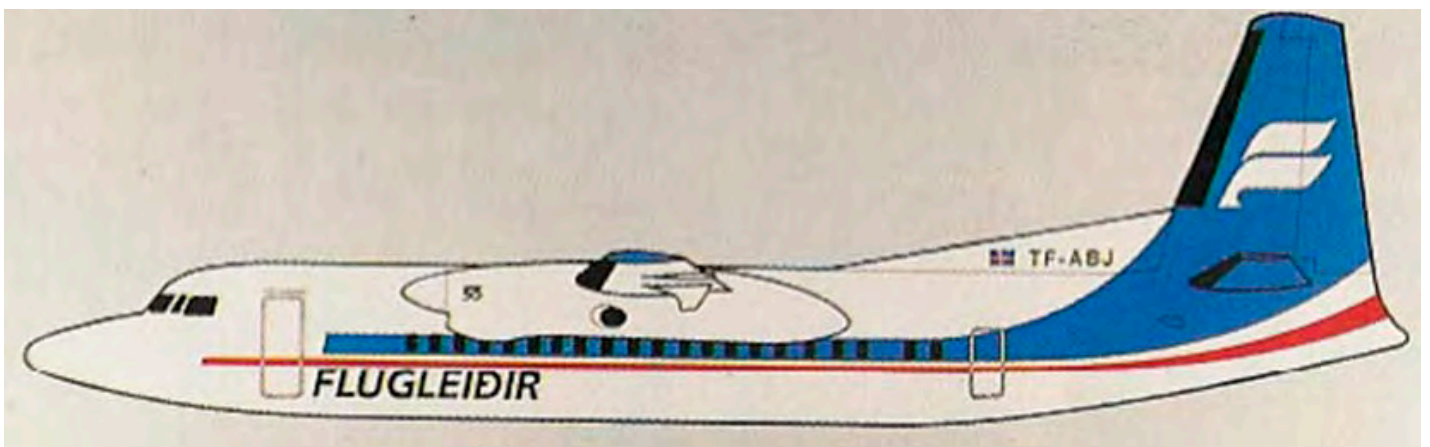
fyrstu stórskoðun var þá almennt um 18.000 flugtímar.

Fyrstu tvær Boeing 737-408 þoturnar, TF-FIA, Aldís, og TF-FIB, Eydís, voru afhentar í Seattle 28. apríl og 23. maí 1989, og komu til Keflavíkurflugvallar að morgni næsta dags. Þriðja 737-408 þotan, TF-FIC, Védís, var afhent 25. apríl 1990, og sú fjórða og síðasta, TF-FID, Heiðdís, síðan afhent 19. apríl 1991. Allar fjórar þoturnar voru skráðar hjá Flugmálastjórn Íslands sem eign Flugleiða.

Þegar í höfn voru allar lykilákvarðanir Flugleiða varðandi þotur, var nú aftur hægt að huga að lokaskrefinu, endurnýjun flugvéla innanlandsflugsins. Þann 10. júlí 1989 sendi ég forstjóra greinargerð „Tillaga um val nýrrar innanlandsflugvélar.“ Þar var birt eftirfarandi tillaga: „Niðurstaðan er sú, að mælt er með kaupum eða kaupleigu á fjórum Fokker 50 flugvélum, sem leysi af hólmi núverandi fimm F27 flugvélar fyrir hluta 1991. Sætaskipun verði miðuð við 50 farþegasæti.“

Í nánari rökstuðningi var bent á mjög góða reynslu okkar af 24 ára samskiptum við Fokker og að flugmenn og tæknimenn félagsins, sem höfðu kynnt sér málin nánar, hafi almennt lýst stuðningi við val á Fokker 50. Þá hafi ýmis félög í Evrópu, sem Flugleiðir hafi samskipti við, til dæmis SAS, Luxair, KLM, Maersk Air og Busy Bee, nú öll valið Fokker 50. Sú gerð bjóði upp á mestu arðhleðsluna, yfirburða flugdrægi og að- og brottflugshraði væri lægstur, sem hefði afgerandi þýðingu í flugi um „erfiða“ íslenska flugvelli svo sem Ísafjörð og Vestmannaeyjar. Að lokum gæti Fokker 50 notað núverandi flugskýli félagsins á Reykjavíkurflugvelli óbreytt, en vegna T-stéla ATR-42 og DHC-8-300 hefði þurft að gera á þeim vissar breytingar.

Fyrir lá tilboð Fokker um kaup á öllum fimm eldri F27 flugvélanna á ásættanlegu verði og einnig tilboð dótturfélagsins Aircraft Finance & Trading B.V. um kaupleigu hinna nýju Fokker 50 flugvéla. Stjórn



Þessi tillaga að útliti nýju Fokker 50 flugvélanna var samþykkt í október 1990

# ICELANDAIR Fleet Plan 1988-1993

Aircraft Type	Reg.	1988	1989	1990	1991	1992	1993
DC-8-63H	TF-FLE	█					
DC-8-63H	TF-FLU	█					
B727-200A	TF-FLI		█				
B727-200A	TF-FLK		█	█			
DC-8-63H	TF-FLT			█			
DC-8-63H	TF-FLV			█			
B727-100C	TF-FLG			█			
F-27-200	TF-FLS		█	█	█	█	
F-27-200	TF-FLP		█	█	█	█	
F-27-200	TF-FLN		█	█	█	█	
F-27-200	TF-FLM		█	█	█	█	
F-27-200	TF-FLO		█	█	█	█	
B737-400	TF-FIA		█	█	█	█	
B737-400	TF-FIB		█	█	█	█	
B757-200	TF-FIH			█	█	█	
B737-400	TF-FIC			█	█	█	
B757-200	TF-FII			█	█	█	
B737-400	TF-FID				█	█	
B757-200	TF-FIJ				█	█	
					█ = leased to Britannia = █		
Fokker 50	TF-FIR					█	█
Fokker 50	TF-FIS					█	█
Fokker 50	TF-FIT					█	█
Fokker 50	TF-FIU					█	█

15.10.1991, LM.

Flugleiða taldi hins vegar ekki unnt að taka afstöðu í þessu máli strax á árinu 1989 og hlaut tillagan því fyrst formlega afgreiðslu á stjórnarfundum 7. júní 1990. Þá var miðað við að nýju flugvélnar yrðu teknar á tíu ára kaupleigu, með sérstakri heimild til að geta skilað einni þeirra eftir fimm ár.

Fyrstu tvær Boeing 757-208 þoturnar, TF-FIH, Hafdís, og TF-FII, Fanndís, voru afhentar í Seattle 4. apríl og 3. maí 1990, og komu að morgni næsta dags til Keflavíkurflugvallar. Báðar þoturnar voru skráðar hjá Flugmálastjórn Íslands sem eign Flugleiða. Í seinni afhendingunni var Vigdís Finnbogadóttir forseti Íslands sérstakur heiðursgestur Flugleiða og tóku allar athafnir Boeing þá mið af því. Í kynningu fyrir hana og aðra gesti félagsins var meðal annars skýrt frá hugmyndum Boeing um lengda gerð af 757, sem myndi bjóða upp á enn lægri



Fyrsta Fokker 50 skrúfuþota Flugleiða, TF-FIR, í fylgd F-16 orrustuþota hollenska flughersins, rétt fyrir afhendingu hennar í febrúar 1992.

sætiskostnað. Því miður varð veruleg töl á því að þróa þá gerð, því lengda 757-300 þotan flaug fyrst rúmum átta árum síðar.

Þriðja Boeing 757-208 þotan, TF-FIJ, var afhent 26. maí 1991 og skráð sem eign Flugleiða. Hún var hins vegar í upphafi leigd í tvö ár til breska flugfélagsins Britannia, en kom inn í rekstur Flugleiða í sumarbyrjun 1993, og hlaut þá nafnið Svandís.

Formlegir samningar um kaupleigu fjögurra nýrra Fokker 50 skrúfuþotna voru undirritaðir hjá Fokker í Amsterdam 30. júlí 1990. Var miðað við að allar fjórar flugvélnar yrðu afhentar fyrir sumarbyrjun 1992.

Fyrsta Fokker 50 skrúfuþota, TF-FIR, Ásdís, var afhent 15. febrúar 1992 og flogið beint frá Amsterdam til Akureyrar. Heiðursgestur í því flugi var Halldór Blöndal samgönguráðherra. Sú næsta, TF-FIS, Sigdís, var afhent 25. febrúar og flaug til Egilsstaða. Hin þriðja, TF-FIT, Freydís, var afhent 24. apríl og var flogið til Ísafjarðar. Sú fjórða, TF-FIU, Valdís, var afhent 9. maí og flaug til Vestmannaeyja. Í því flugi voru meðal annarra forstjóri Fokker og Markús Örn Antonsson borgarstjóri.

Pegar allar fjórar nýju Fokker 50 skrúfuþotunnar voru komnar til landsins 9. maí 1992 var lokið heildarendurnýjun alls flugflota Flugleiða á aðeins þremur árum. Meðalaldur nýja flugflotans var þá aðeins 1,3 ár, sá lægsti sem vitað var um. Í september 1988 hafði meðalaldur gamla flugflotans verið 19,9 ár. Stundvísí stórbatnaði í flugrekstri félagsins og rekstraröryggi hinna nýju flugvéla, sjö Boeing þotna og fjögurra Fokker skrúfuþotna, reyndist vera til mikillar fyrirmyndar. Þá var hér um að ræða flugvélar sem hannaðar voru í samræmi við nýjustu framfarir í greininni og fullnægðu öllum ströngustu alþjóðlegu umhverfiskröfum um leyfileg hávaðamörk og útblástur skaðlegra efna frá hreyflum.

Eldsneytikostnaður í þoturekstri félagsins lækkaði að meðaltali um 35%, viðhaldskostnaður um 30%, flugáhafnakostnaður um 25%



Við komu fjórðu Fokker 50 flugvélar Flugleiða, TF-FIU, til Reykjavíkur 9. maí 1992 flugu nýju vélarnar fjórar í hópflugi yfir flugvöllinn.

(engir flugvélstjórnarar), og þungatengd afnotagjöld um 18%. Að sjálf-sögðu hækkaði fjármagnskostnaður (afskriftir, vextir og leigugjöld) verulega, en mun minna en sem nam sparnaði vegna annara þátta. Í heild varð þannig verulegur fjárhagslegur ávinningur af endurnýjun flugflotans. Á árunum 1986-1990 seldu Flugleiðir tólf eldri flugvélar sínar, þar af fimm DC-8, eina B727 og sex F27, og samkvæmt árs-reikningum félagsins nam bókfærður söluhagnaður þeirra samtals 1.760 milljónum króna. Meginhluti kaupverðs nýju flugvéllanna var hins vegar fjármagnaður með mjög hagstæðri lántöku hjá erlendum bönkum.

### Frekari þróun flugflotans

Eftir hið gífurlega átak, sem flugvélaskiptin 1989-1992 fólu í sér, var eðlilega gert hlé á frekari flugvélakaupum og megináherslan nú lögð á arðbæran rekstur hins nýja flugflota. Sigurður forstjóri óskaði eftir að ég tæki að nýju við sem framkvæmdastjóri flugrekstrarsviðs. Lykilatriðið í þeim rekstri var að ná sem bestri daglegri nýtingu flugvéllanna en þannig náðist mestur ábati af lægri breytilegum kostnaði (eldsneyti, viðhald, áhafnir o.fl.), og jafnframt gæti hærri fastakostnaður þeirra (afskriftir, vextir, leigugjöld, tryggingar o.fl.) dreift á sem flesta flug-tíma. Um árabíl voru Flugleiðir í fararbroddi í heiminum hvað varðaði árlega nýtingu Boeing 757 þotna og náði nýtingin á bilinu 4.600-5.200 flugstundum á ári.

Um og upp úr 1994 var þó aftur farið að huga að frekari þróun flugflotans. Tók ég þá aftur við starfi sem framkvæmdastjóri þróunarsviðs, sem síðar varð nefnt flugflota- og öryggissvið. Með vaxandi flugflutningum varð vorið 1996 að leigja fjórðu 757-200 þotuna. Hún var í eigu bandaríska leigufyrirtækisins ILFC og upphaflega leigð til fimm ára. Fékk hún skrásetninguna TF-FIK og bar nafnið Sóldís. Ég taldi hins vegar einsýnt að frá sjónarhóli flugflotamála væri það einkum tvennt, sem enn gæti verulega stuðlað að frekari hagræðingu flugrekstrar félagsins. Í fyrsta lagi ætti eindregið að stefna sem fyrst að rekstri einnar gerðar þotna, eða réttara sagt einnar „fjölskyldu“, sem þá yrði flogið af sömu flugmönnum og gætu nýtt sömu varahluti og varahreyfla. Slíkt myndi verulega bæta nýtingu bæði áhafna og tækniliðs og spara stórar upphæðir sem áður höfðu árlega farið í svonefndar víxlpjálfanir. Í öðru lagi þyrfti nú að kanna betur stöðu fyrri hugmynda Boeing um lengda Boeing 757, sem gæti boðið upp á aukinn fjölda sæta og lægri einingarkostnað.

Í lok ársins 1993 tilkynnti Boeing, að Southwest Airlines hefði staðfest pöntun á 63 svonefndum Boeing 737X þotum, sem síðar fengu merkinguna „Next Generation“ (-600, -700 -800 og -900). Þetta hafði tvenns konar þýðingu fyrir Flugleiðir. Í fyrsta lagi mátti búast við að markaðsverð Boeing 737-400 þotna félagsins myndi fljótlega síga og því æskilegt að huga sem fyrst að sölu þeirra. Í öðru lagi ætti að kanna

til þrautar hvort þessar nýju gerðir gætu fullnægt flugtæknilegum kröfum flugs félagsins til Norður-Ameríku. Sams konar úttekt ætti þá einnig að gera á nýjustu gerðum Airbus 320 og 321, sem nú væri hægt að fá með nokkuð hærri flugtaksþunga en áður.

Í lok ágúst 1996 lauk ég við 134 síðna skýrslu, „*Þróun flugflota Flugleiða árin 1997-2006*“, sem kom til umfjöllunar á nokkrum fundum stjórnar félagsins. Í skýrslunni var staðfest það álit, að hvorki hinar nýju Boeing 737 gerðir né heldur Airbus A320/A321 hefðu viðunandi flugdrægi og arðhleðslu fyrir reglubundið áætlanarflug milli Íslands og Bandaríkjanna. Einnig lá fyrir að þær gerðu meiri kröfur til lengdar og burðarþols flugbrauta en 757. Þær kæmu því ekki til álita fyrir einsleit-an þotuflugflota Flugleiða.

Á Farnborough flugsýningunni í september 1996 varð þýska flugfélagið Condor fyrst til að panta tólf nýjar Boeing 757-300 þotur. Skrokkur þeirra átti að vera sjö metrum lengri en hefðbundin gerð, vera með 20% fleiri sæti og 10% lægri sætiskostnað. Í kjölfar viðræðna Boeing og Flugleiða var 10. júní 1997 samþykkt á fundi stjórnar Flugleiða að veita forstjóra heimild til að breyta kauprétti einnar 757-200 í fasta pöntun og staðfesta jafnframt pöntun félagsins á tveimur 757-300, sem gætu komið til afgreiðslu í apríl 2001 og apríl 2002. Þar með yrðu Flugleiðir annað félagið til að panta þessa nýju og mjög hagkvæmu gerð. Boeing og Rolls-Royce tilkynntu um þessa ákvörðun Flugleiða á flugsýningunni í París 16. júní 1997.

Áður en kæmi að afhendingu fyrstu 757-308 þotunnar til Flugleiða keypti félagið á árunum 1998-2001 fjórar nýjar 757-208 þotur af Boeing. Sú fyrsta, TF-FIN, Bryndís, var afhent í Seattle 20. janúar 1998. Við smíði þotunnar í árslok 1997 voru við hlið hennar á verk-smiðjugólfinu í Renton við Seattle fyrstu tvær Boeing C-32A þotur bandaríska flughersins. Þar var um að ræða sérstaka „herútgáfu“ af Boeing 757-200, sem ætluð var til flutninga á æðstu embættismönnum Bandaríkjanna, einkum varaforsetanum, utanríkisráðherra og varnarmálaráðherra. Þessar þotur eru með aðeins 45 farþegasæti, og fremst í þeim umfangsmikil hátækni fjarskiptamiðstöð. Fraktrými þeirra er að mestu nýtt fyrir auka eldsneytisgeyma, sem gefa þotunum um 5.800 sjómílna flugdrægi, sem er um 45% lengra en venjulegar Boeing 757-200 draga.

Í rekstri flughersins eru núna sex slíkar C-32A flugvélar og til við-bótar tvær C-32B, sem eru hins vegar hvítmálaðar og ómerktar, og nýttar til ýmissa sérverkefna. Þessar þotur eru allar með heimastöð sína á McGuire herflugvöllinum við Washington D.C. Yfirleitt nota C-32A þoturnar kallmerkið „Air Force Two“, nema þegar þær flytja forseta Bandaríkjanna, þá er kallmerkið alltaf „Air Force One“.

Næsta nýja 757-208 þota Flugleiða var TF-FIO, Valdís, sem afhent var 20. apríl 1999, og hin þriðja, TF-FIP, Leifur Eiríksson, 15. apríl



Ein af sex C-32A þotum bandaríska flughersins í aðflugi til lendingar.

2000. Að lokum var TF-FIV, afhent 12. mars 2001. Þrjár af þessum fjórum þotum voru skráðar hjá Flugmálastjórn Íslands sem eign Flugleiða, en TF-FIP hins vegar skráð í eigu Hekla Ltd., sem leigði hana til Flugleiða. Á þessu árabili var einnig bætt við tveimur leigubotum, TF-FIG fraktþotu 757-23APF og TF-FIW, 757-27B farþegaþotu.

Nýja Boeing 757-300 gerðin fór í sitt fyrsta flug 2. ágúst 1998 og var fyrsta eintakið síðan afhent Condor 10. mars 1999. Þessi sama þota hafði áður verið notuð í hliðarvindsprófunum á Keflavíkurflugvelli.

Mynd Baldurs Sveinssonar af fyrstu Boeing 757-300 þotunni í hliðarvinds-prófunum á Keflavíkurflugvelli 7. nóvember 1998.

Því miður ákváðu Flugleiðir á síðara stigi að kaupa aðeins eina Boeing 757-300 þotu í stað þeirra tveggja, sem upprunalega hafði verið samið um. Þá var móttöku hennar jafnframt frestað um eitt ár. TF-FIX var síðan afhent í Seattle 18. mars 2002, skráð í eigu Flugleiða, og kom til Keflavíkurflugvallar morguninn eftir.



Boeing 757-208, TF-FIN, máluð í nýju litum, lágt yfir Reykjavíkurflugvelli.

Í árána rás hafa komið til ýmsar endurbætur á Boeing 757 flugflota Flugleiða, nú Icelandair. Þar eru án efa þýðingarmestir vænglingarnir, sem lækka eldsneytiseyðslu um 3-5%, og bæta flugdrægið. Einnig hefur komið til nýr skjábúnaður í stjórnklefa og fullkomin afþreyingar-



Boeing 757-208, TF-FIN, máluð í nýju litum, lágt yfir Reykjavíkurflugvelli.

kerfi í farþegarýminu nýtt fjarskipta- og netkerfi fyrir farþega. Farþegasæti og innréttingar hafa af og til verið endurnýjuð.

Samkvæmt yfirliti, sem tímaritið Flight International birti í ágúst 2014, voru þá samtals 811 Boeing 757 enn í rekstri flugfélaga, þar af um 63% hjá fimm stórum félögum í Bandaríkjunum. Icelandair var þá sjötti stærsti flugrekandi þeirra með 24 þotur og jafnframt stærsti 757-flugrekandinn utan Bandaríkjanna. Boeing 757 flugfloti Flugleiða hefur þá sérstöðu, að flestar þoturnar eru með að baki tiltölulega lítinn fjöldi fluga (cycles) í hlutfalli við skráðan flug tíma. Því er fyllilega raunhæft, að þær geti flestar verið í eðlilegum flugrekstri félagsins fram til árána 2025-2030, - en á því árabili má væntanlega búast við að fram verði kominn verðugur nýr arftaki þeirra.