



Slutmonteringen av Boeing X-32A började två veckor före tidtabellen i Palmdale, Kalifornien.

Boeing JSF odlar stjärt

X-32 kommer att konstrueras om radikalt. Delta-vingen ersätts av en konventionell pilvinge plus stabilisator. Det karaktäristiska luftintaget med "underbett" ändras till bakåtsvept. Orsaken till nytänkandet är övervikt, samt oro för manöverförmågan i tippled och säkerheten vid konventionell landning på hangarfartyg.

Det nya utförandet kallas X-32B av tillverkaren Boeing. X-32A är redan under byggnation i två prototyper. Dessa ska tävla mot Lockheeds X-35 i en fly-off om US Navy, Marines och Air Force samlade beställning på över 3.000 flygplan.

Man kan tycka att oddsen för att Boeing ska vinna, med en icke längre aktuell demonstratör, är hopplösa. Själva föredrar Boeing att peka på att det inte är något krav att prototyperna ska vara likadana som de flygplan som slutligen beställs och seriebyggs. Vidareutveckling är tillåten.

X-32B är förvisso bekräftelsen på att Boeing's radikala delta är slagen på förhand av Lockheed's mer konventionella flygplan, åtminstone när det gäller landning på hangarfartyg. Boeing's hopp står nu till att andra egenskaper, bland annat uppträdandet vid vertikal flygning, är desto bättre. X-32 har ett beprövat koncept för att uppnå erforderliga kortstart- och vertikallandningsprestanda, hämtat från AV-8/Harrier. Lockheed satsar på ett nytt system, med en axeldriven lyftfläkt i framkroppen, som det återstår att se hur väl det fungerar i praktiken.

Big business

1998 levererades 649 två- och tremotoriga turbindrivna affärsflygplan, en ökning med 15 procent jämfört med 1997. Ensamma bland de stora tillverkarna att notera en minskning var Dassault, som fick ut 47 Falcon jetflygplan 1998 mot 52 året innan. Cessna levererade 203 jet, Bombardier 102 jet och Raytheon 91 jet och 124 turboprop. För 1999 spås en ännu större ökning, baserat på branschens rekordstora orderstock.

Arendal till Atlas

Atlas Air i Golden, Colorado, som hyr ut frakt-

747:or till bland annat SAS, har värvat Robert Arendal från Cargolux som ny rådgivare till verkställande direktören.

Rost i 777-rumpan

Boeing 777 tillverkade mellan april 1995 och maj 1996 kan sakna tättningsmedel i några nitförband på fenan. Vatten och avsningsmedel kan därmed läcka in i konstruktionen och orsaka galvanisk korrosion.

18 flygplan i trafik hos åtta olika flygbolag är berörda av denna miss i kvalitetskontrollen och måste inspekteras. Konstateras felet, måste delar av fenan plåtas av, vilket bland annat innebär att över tusen nitar ska borraras bort. 2.000 mantimmar beräknas hela jobbet att ta. Flygbolagen har fått två år på sig att göra det, enligt direktiv från FAA.



Lättare hästkrafter

En ny metod att ge aluminium en slitstark beläggning utnyttjas i en ny vattenkyld kolvmotor i effektklassen 160-220 hk. Beläggningen, som appliceras med Sulzer's Rota-Plasma 500-metod, ersätter stålfoder i cylinderblock av lättmetall, vilket sparar vikt. Motorn utvecklas med sikte på allmänflyget av MDB Flugtechnik i Schweiz. Den är fyrcylindrig och har fyra ventiler per cylinder. Propellern drivs via en växel, vilket tillåter ett vikt- och bränsleeffektivt varvtal på motorn.

An-70 duger i väst

Tyske Airbus-partnern DASA konstaterar efter en grundlig utvärdering att redan färdiga ukrainska Antonov An-70 gott och väl skulle fungera som nytt taktiskt transportplan för sju västeuropeiska länder som valt att samordna sina inköpsplaner.

Medan i första hand fransmännen har svårt att tänka sig några alternativ till Airbus Military Transporter A400M, som är det nya namnet på projekt Future Large Aircraft, ser tyskarna inga problem att västanpassa Antonoven, vilket tro-

Bilder i helformat?

Återvänd till "Innehållsförteckningen" och sök under artikelrubriken!

ligen blir billigare. Prestanda och kapacitet är redan tillräckliga. Vad som fattas är framförallt en västerländsk cockpit samt längre gångtid på motorerna. Utöver detta nämns lufttankningsmöjlighet och golv med inbyggd lasthanteringsutrustning.

Men, så länge Frankrike förmodas vara en av kunderna fungerar Antonovalternativet förmodligen bara som en prispress på Airbus, om ens det.

7Q7 med MD-80-motorer

Ett projekt som ska ge nytt liv åt gamla 707 genom byte till JT8D-200 motorer har avancerat till provinstallation. En JT8D-217 har ersatt JT3D-motorn på ettans plats i en 30 år gammal 707-300C, klar för provflygning under våren 1999.

Leasingbolaget Omega driver 7Q7-projektet, som i första hand handlar om deras egna 12 frakt-707:or. Men totalmarknaden är hundra flygplan. Ombyggda till 7Q7 klarar de Stage 3 bullernormen, får 30 procent längre räckvidd och 0,05 mach högre marschfart.

7Q7 ska med full last, 42 ton, kunna flyga 11 timmar i mach 0,83. Det räcker för nonstop Europa-Sydamerika. Prestanda är jämförbara med den dyrare DC-8-73F, enligt Omega.

Portabelt banljus

Att snabbt kunna förvandla en bit väg, en åker eller en nedlagd flygplats till en belyst landningsbana och lika snabbt ta med sig utrustningen därifrån, ingår i NATO's och RAF's flygbastaktik. För ändamålet har man låtit bygga en självförsörjande belysningskärra, som kan dras efter bil till, eller luftlandsättas på, den utsedda platsen.

Kärran innehåller alla erforderliga ban- och taxiljus, ledljus för 2-8 graders inflygningsvinkel, länkutrustning för fjärrstyrning av ljusintensitet och karaktär (normal, NVG eller infra) samt ett generatoraggregat för laddning av batterierna. Mindre än en timme tar det för en man att göra klart för första mörkerlandningen och sedan försvinna i skydd med kärran.

Finland nytt hem för gamla Fokkrar

Fem F.28:or som SAS ärvde från Linjeflyg målas nu om ännu en gång för att flyga för SAS i Finland = Air Botnia. De kommer att trafikera bolagets linjer från Helsingfors till Oslo, Stockholm och Köpenhamn.



Prisad hangar

Den nya hangaren för American Air Museum i Duxford blev Årets Byggnad i Storbritannien 1998. Den är ritad av arkitekten sir Norman Foster och det var hans kollegor i Royal Institute of British Architects som valde ut hans verk bland elva byggnader som nominerats till utmärkelsen.

Ankomsttavlan på Internet

På www.lfv.se kan man sedan slutet av mars klicka sig fram till Arlandas och Landvetters ankomsttavlor. En bra service om du väntar någon som kommer med flyg. På tavlan står som bekant om flyget kommer att landa på tid eller om det är försenat.

BBJ flaxar med vingörönen

Boeing Business Jet, som är direktörernas egen 737, kan beställas med uppåtstående förlängare på vingspetsarna av den som tycker att det ser ballare ut. Första sålunda utrustade BBJ:n har nu varit uppe och flaxat utan att örönen trillade av. De sägs förbättra prestationsförmågan något, trots att de också innebär mer barlast att släpa på.



Ingenting har hänt på 50 år?

Att Cessnas omstart med samma gamla 172:a betraktas som en flygnyhet är illa nog. När världens ledande flygfackpress gör nyheter av varje steg och händelse i två sega projekt att pånyttföda Globe Swift är det rent bedrövt.

Globe Swift var tänkt att bli alla hemvändande stridspiloters lilla vänsterprassel i luften. Det välsvarvade tvåsitsiga flygplanet ansågs ha allt man kunde önska. Men uppenbarligen saknades det viktigaste; det där som får alla som berömmar kärran att också köpa den.

Femtio år senare är detta glömt och förlåtet och det spekuleras i att det finns marknad inte bara för en vidareutvecklad Globe Swift, utan två!

Den ena heter Swift Fury och har nyligen flugits av tillverkaren LoPresti Speed Merchants. Den andra heter Millennium Swift och ska enligt tillverkaren Aviat i luften till sommaren. Litet modernare linjer, litet förbättrad aerodynamik

Bilder i helformat?

Återvänd till "Innehållsförteckningen" och sök under artikelrubriken!

men i grunden samma gamla plåtstrut i bägge fallen, eftersom man vill använda det gamla typcertifikatet.

Den som vill kan roa sig med att fundera på hur ett lätt moderniserat segelflygplan från tidig efterkrigstid skulle tas emot av marknaden i nådens år 1999.

Det finns (föråldrade) regler som förklarar varför allmänflyget stått stilla medan annat flyg gjort framsteg. Men ingen ursäkt för att branschens mäktigaste media inte tar varje chans att verka för att reglerna ändras, så att en sund utveckling också kan komma allmänflyget till del.

Bör jag låta bli att flyga, doktorn?

Inte bara piloter oroar sig för om hälsan duger för flygning. Många av trafikflygets passagerare undrar om det är lämpligt att flyga med olika predikament och en av de vanligaste frågorna gäller graviditet.

Snabbt besked får den som konsulterar flygdoktors spalt på Finnair's hemsida. Där finns färdiga svar på det folk frågar oftast om flygning och hälsa. Samt, för dem som har målet med flygningen i fjärran land, viktiga råd om vaccination. www.se.finnair.com/medical/medical.htm var adressen.

Modernare styrhytt i A300

Rockwell Collins erbjuder ett moderniseringskit för navigationshörnan på Airbus A300 instrumentbräda. Det består av en Multi-Mode mottagare och en 5-tums LCD-skärm, som tillsammans integrerar analoga VOR, DME och IRS/AHRS med digitala GPS och flight managementfunktioner.

Förutom att man kan plocka bort elektromekaniska HSI-instrument tillförs RNAV-kapacitet, samt möjlighet att använda sig av de nya GPS-baserade inflygningsvägarna. GNLU-910/FPI-955 heter de nya pytsarna.

Flygande provbänkar

En 757 med konstig nos och extravinge på taket till cockpit har börjat flyga för att testa F-22-avionik, vilket kan tyckas sent påtänkt i ett långt avancerat projekt. Förklaringen är att det är billigare att flyga en hel trafikkärra för dessa test än att göra dem i F-22.

En 737 med ännu fulare nos ursäktar utseende och närvaro i luftrummet med att här pågår test av Joint Strike Fighter-avionik, vilket förefaller bättre tajmat.

Bilder i helformat?

Återvänd till "Innehållsförteckningen" och sök under artikelrubriken!



GNLU-910/FPI-955 ger A300 RNAV-kapacitet



F-22 avionik testas i 757



JSF-avionik testas i 737

I bägge fallen används den rymliga kabinen bland annat till en fullt utrustad F-22 respektive JSF cockpit, från vilken flygplanet kan flygas, som i en simulator, fast på riktigt.