



Nu står det skrivet

Caravelle III:an som räddats i flygskick av *Le Caravelle Club* camperar på Arlanda i högönskelig välmåga. Ompysslad av en växande medlemsskara. Motorkörd med jämna intervaller för att vara redo den dag man löst översynsproblemet, skramlat ihop till soppa och ska börja flyga igen. Ett litet steg på vägen är att föreningen nu har målat namn och hemsidesadress på flygplanet.

Fantastisk Europa

Populära byggsatsflygplanet *Europa* (600 satsar ute och försäljningen accelererar) kan nu fås med långa vingar, som gör den till en motorseglare. Prestanda i glidflykt med flöjlingsbar propeller förväntas av tillverkaren bli minst 27 m framåt i lufthavet för varje meters sjunk. Provflygningarna har gjorts med fast propeller och ett påstått glidtal på 25:1.

27:1 med en knubbig tvåsitsare, bara 12,8 meter i spännvidd och bromsad av både propellerblad (jo, dom bromsar, oavsett hur väl flöjlade) motorluftintag och spretiga stöd- och sporrhjul!

Det är inte dåligt. För att inte säga fantastisk. Och även om 27 förblir fantasi och påstådda 25 skulle visa sig vara en överdrift efter en jämförelseflygning hos *Idaflieg* (som är segelflygets måttstock) är det bra att hobbyflyget får fler motorseglare. Den här kommer dessutom med ångervecka. Ägare som efter att ha provat motorseglandets speciella konst upptäcker att det var roligare med högsta möjliga fart för motor kan sälja de långa vingarna och bygga sig ett par korta, utan andra ändringar på planet.

Premiär visar vägen för SAS

Charterbolaget Premiär har ökat på sin beställning hos Airbus gällande A330 från två till fem flygplan. De två tidigare beställda, som levereras i november i år, är 360-sitsiga A330-200 och de tre nya blir 411-sitsiga A330-300.

Tvåmotoriga A330 är det flygplan som SAS har siktet inställt på som efterträdare till Boeing 767 i Atlantrafiken. Fyrmotoriga systemmaski-

nen A340 skulle i så fall användas för rutterna till Sydostasien och andra destinationer där medeldistansaren A330 är för kort i steget.

Att A330 och A340 i underhållshänseende har en avgörande skillnad (totalt olika motorer) verkade inte bekymra SAS när man i våras valde att officiellt vända Boeing-alternativet 777 ryggen och därmed även fransäga sig ytterligare möjligheter att pressa priset.

Framtid & dåtid i KC-135

Instrumentbrädan på 590 av US Air Force tankerflygplan KC-135 möbleras för närvarande om till blandning av hypermodernt och stenålder. Rockwell Collins gör jobbet, som innebär att i en öppen systemarkitektur integrera modernaste teknik för navigering och trafikledning.

I blickfånget för det nya så kallade GANS/GATS-systemet är multifunktionsdisplayer av aktiv matris/flytkristalltyp. Ledstjärna vid framtagningen har varit att detta inte är den slutgiltiga lösningen. Innan KC-135 har tjänat ut kommer ännu mer avancerad avionik, som man enkelt ska kunna uppgradera till med "plug and play".

Eftersom beställaren inte valt de största formaten på displayerna, blir det plats över på instrumentbrädan för ett och annat museiföremål som back-up.

Samma avionikkostym som KC-135 nu byter om till har av Boeing valts till ett trafikflygplan under utveckling, den förlängda 767-400ER.

Titanarmerad kiselkarbid

TMC är ett nytt material som kan spara upp till 30 procent vikt i centrala jetmotordelar, så som kompressorer och axlar. Förkortningen står för titan-matrix-composite, vilket i detta fall betyder att en titanlegering är bindemedel och kiselkarbid i form av relativt tjocka trådar (7 ggr ett hårstrå) är armering.

Rolls-Royce experimenterar för fullt med materialet, som är dubbelt så styvt och femtio procent starkare än titan. TMC medger bland annat att kompressorringar och -skivor tillverkas i ett stycke med sina blad, istället för som brukligt med lösa blad. Sådana "blisk" och "bling" (blade/disk och blade/



Bilder i helformat?

Återvänd till "Innehållsförteckningen" och sök under artikelrubriken!

ring) sparar ytterligare vikt och blir mycket billigare att tillverka och underhålla.

Den vidare forskningen i TMC fokuserar nu på att få ned framställningskostnaderna. Även om TMC-materialet aldrig kommer ner i priset för "enkla" titanlegeringar lovar det att göra jetmotorer billigare att köpa och använda.

Korta delserier

Visserligen har US Air Force och US Navy aviserat ett behov av över 700 skolflygplan av typ T-6A Texan II, men de fasta beställningarna kommer i små portioner. Sålunda jublade tillverkaren när en delserie som skulle ha omfattat 18 flygplan ökades på till 22 för litet sedan. Antalet fasta order står nu i knappt 100. Leveranserna börjar i sommar.



Det från början schweiziska (Pilatus PC-9) flygplanet byggs i Wichita, Kansas hos Beech, som är ett företag i Raytheon-gruppen. Bombardier i Kanada är första exportkund. Det kanadensiska företaget ska använda Texan II för utbildning av europeiska stridspiloter från flygvapen i NATO-länder.

Det sitter i stolen

För utbildning av stridspiloter är de avancerade flygsimulatorerna som trafikflyget använder inte mycket värda. Hur mycket rörelse man än bygger in för dyra pengar kan sådana i alla fall inte simulera längre perioder av G-belastning. Det görs bättre och billigare med litet tillbehör till själva förarstolen.

Cranfield College of Aeronautics har byggt vidare på denna gamla insikt i en ny G-stol. Den simulerar G-krafter genom att dra och släppa i fastbindningsremmarna och variera hårdheten i sits och ryggstöd. Vidare är den försedd med diverse elmotorer som ger stolen små rörelser i sidled och framåt/bakåt/uppåt/nedåt, för att simulera turbulens och träffar från beskjutning.



Dataprogrammet som styr stolens rörelser i förhållande till vad piloten gör med kontrollerna och ser på bildskärmen levereras i ett "95-procentigt" grundutförande, där de sista 5 procenten som särskiljer olika flygplanstyper läggs till av testpiloter som vet hur det ska kännas.

Med Cranfields G-stol och dagens datateknik är stridsflygsimulatorer med hög realism

något som man enkelt tar med sig ut i fält. Vilket var målet för utvecklingsarbetet, när det startade under Kuwait-kriget.

Premiär 2 för Premier 1

Prototyp två av sexsitsiga affärsjeten Raytheon Premier 1 är i luften sedan några veckor och följs snart av nummer tre och fyra. Flygutprovningen beräknas vara slutförd till årsskiftet och den siktar på tillstånd att flyga med en pilot istället för som brukligt i bizjets två.



328JET kommer loss

Med färskt typcertifikat utfärdat av FAA har jetkonverteringen av Dornier's 32-sitsiga 328 tuboprop fått luft under vingarna också kommersiellt. De senaste beställningarna kommer från Ozark Airlines i Missouri, som ska ha två maskiner, och Atlantic Coast Airlines som tar 25.

Atlantic Coast, som kör regionalflyg i United Express namn, blev också premiärkund till den förlängda 428JET, med en fast order på 30. Optioner kan öka ACA's flotta av 328JET och 428JET till 110 flygplan om alla utnyttjas. Fairchild-Dornier kommer att ta hjälp av Israel Aircraft Industries i framtagningen av 428JET.

Insläppt, till slut

19-sitsiga tjeckiska regionalflygplanet LET 420 har vunnit sin första beställning i USA.



Det är Pan Pacific Airways som tänker använda upp till tjugo maskiner i ett nytt regionalflygnet med Seattle som knutpunkt. Flygplan börjar levereras under tredje kvartalet 1999.

Pan Pacific gjorde upp affären med Ayres, ett amerikanskt företag i jordbruksflygbranschen som äger LET sedan en tid. Ayres, hemmahörande i Georgia, utvecklar också ett litet fraktflygplan med 8,6 tons startvikt kallat LM200 Loadmaster, samt arbetar som underleverantör till större flygindustrier.

Vägens riddare

Nio privatfinansierade ambulanshelikoptrar i England och Wales och tre statsfinansierade i Skottland ska med litet draghjälp från bilistorganisationen AA bli 19 som täcker hela Storbritannien. Målet är att samtliga ska



Bilder i helformat?

Återvänd till "Innehållsförteckningen" och sök under artikelrubriken!

das svårt i trafikolyckor ska komma under sakkunnig vård inom den livsavgörande första timmen efter händelsen. Detta är samhällsekonomiskt lönsamt (minskad dödlighet, minskad risk för invaliditet) och motiverar att staten på sikt tar över hela finanseringen av flygambulansen, menar AA och ambulanshelikopterföreningen NAAS.

Förra året omkom 3.599 personer i trafikolyckor i Storbritannien. Mer än hälften av alla (väg)ambulansutryckningar gällde trafikolyckor. Under högrafik får det inte vara långt till sjukhuset om villkoret vård inom en timme ska kunna uppfyllas med vägtransporter. 19 helikoptrar kan fördelas över Storbritannien så att ingen plats ligger längre än 10 minuters flygning från ett sjukhus.

Lyckliga ligister

The Happy Hooligans, en F-16 division i flygreserven Air National Guard, uppvisar den bästa säkerhetsstatistiken på flygplanstypen: mer än 40.000 flygtimmar utan en olycka.



Senast huliganerna, som hör hemma i Fargo, North Dakota, tappade ett flygplan var för 25 år sedan, när man flög F-101B Woodoo. Därefter har 119 ANG Fighter Wing samlat på sig över 100.000 olycksfria flygtimmar i F-101, F-4D och F-16.

Mera 2000-frossa

Avionikföretaget Rockwell Collins förstod av sina kunders ängsliga frågor att det var läge att lägga ut litet information på en särskild hemsida om millenniesäkerheten i använda datasystem. Antalet besök passerade miljonen efter mindre än ett halvår på nätet...

120 hk flygdiesel på gång

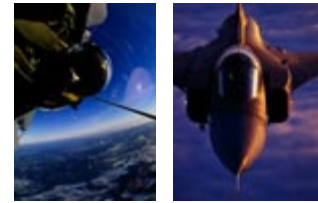
En trecylindrig tvåtakts dieselmotor på 120 hästkrafter har utvecklats av Wilksch Airmotive i England. Den var i luften för första gången 1997 i en Piper Cub och ska nu testas grundligare i en *Europa*, under ledning av flygplanskonstruktören Ivan Shaw.

Projektet har stöd av brittiska handels- och industridepartementet, som resonerar att flygbranschens småskalighet, i kombination med de "stora" flygmotortillverkarnas fokus på motorer över 120 hk, gör det möjligt för en nykomling att etablera sig framgångsrikt i nischen därunder.

Mr. Wilksch, med förnamnet Mark, har ett förflutet i Formula 1 racing hos motortillverkaren Cosworth och därefter i Arrows-stallet.

Tokunaga hängd på Malmen

Den japanske flygfotografen Katsuhiko Tokunaga har inbjudits att ställa ut några av sina bilder på Flygvapenmuseet i Malmen. Utställningen sponsras av Saab, som tillhör japans stora och entusiastiska kundkrets. Den invigdes tidigare i år med en liten ceremoni bevistad av Tokunaga själv plus ledande svenska flygfotografer som MACH's Anders Nylén.



Bilder i helformat?

Återvänd till "Innehållsförteckningen" och sök under artikelrubriken!