



Gotlänningar tröttnade på flygmonopol

Halva biljettpriset jämfört med Skyways, utlovas av öns eget flygbolag, Gotlandsflyg.se. Den 2 april lyfter första planet, en Saab 340 som flygs av inhyrde operatören MaxAir hemmahörande i Malmö. Linjen går till Bromma och det finns bara två biljettpriser, 1.795 kronor för ombokningsbar och 1.295 för icke ombokningsbar. Enkel prisbild ger billigare administration, resonerar man.

Konkurrenten Skyways, som har monopolställning på gotlandsflyget sedan de köpt Flying Enterprise, tar 3.943 för en fullprispiljett på samma sträcka. Det är ett av världens högsta per-kilometerpris. Därutöver erbjuder Skyways den vanliga floran av olika rabatter. Plus, sedan nyheten om Gotlandsflyg.se kommit till deras kännedom, rena dumpingpriset 800 kronor.

— Hur vågar dom? Frågar sig Gotlandsflygs vd Roger Albrecht. Biljetter till hans flyg bokas lämpligen via internet på samma adress som bolagsnamnet.



Handgjord Spit för fru Grace

Det finns folk som ger vad som helst för att få flyga en egen Spitfire. Problemet har varit att få tag på en. *Historic Flight* i Saffron-Walden, England, gjorde allvar av en gammal tanke att börja handtillverka nya, för att i någon mån möta efterfrågan.

”Men vi föredrar alltid att utgå från ett vrak. Det kan vara hur trasigt som helst. Det finns alltid delar som kan repareras och återanvändas”, säger Patric Peal, talesman för Historic Flight. Företagets 12 anställda levererade under förra året en Mk XVIII med 36-liters Rolls-Royce Griffonmotor och en Mk IX med 27-liters Merlin. Nollställda motorer byggs av surplusdelar av en firma i Chicago.

Ungefär 1 miljon pund kostar en flygklar maskin från Historic Flight. Den tar cirka 20.000 arbetstimmar att färdigställa. I verksamhetens annaler figurerar namnet Nick Grace, som under fem år restaurerade en Mk IX åt sig själv. Efter att Nick omkommit i en bilolycka bestämde sig hans änka Carolyn Grace för att ta certifikat och flyga den efterlämnade Spitfiren. Vilket hon numera gör inför publik.



Still The King

Beech King Air fortsätter att rosa marknaden för tvåmotoriga affärs-turbopoper. 151 stycken levererades förra året av tillverkaren Raytheon Aircraft, 23 fler än året innan.

Totalt levererade Raytheon 525 jet, turbo-prop och kolvmotorplan, inklusive 49 militära skolflygplan av typ T-6A och 118 affärsvislor ungefär jämnt fördelade på typerna Hawker 800XP och Beechjet 400A. I pengar omsatte bolaget 3,2 miljarder dollar under år 2000.

Civil C-17

Marknaden för en civil version av militärtransportplanet C-17 undersöks på två nivåer. Dels frågar US Air Force runt hemma i USA om intresset att operera sådana flygplan i en civil reserv, att rekvireras av militären i händelse av ofred. Dels bjuder tillverkaren Boeing in världens ledande fraktflygbolag till påkostade informationsmöten för att presentera och diskutera vad en C-17 kan utträta kommersiellt. Till det senaste mötet kom 150 representanter från 40 olika företag som sysslar med flygfrakt.

Projektet att civilisera C-17 går under beteckningen BC-17X. Flygplanet har en lastkapacitet på 87 ton mellan 1.200 meter långa flygplatser på 4.630 km avstånd.



Nytt ångeströr?

Ett svenskt öknamn på ett av regionalflygplanen i Fairchild-Swearingen's Metro-serie dyker upp i minnet när Bombardier/Canadair's regionaljet CRJ900 kommer på tal. Detta är ett 90-sitsigt flygplan, som kommit till som en förlängning av 70-sitsiga CRJ700. Som kommit till som en förlängning av 50-sitsiga CRJ. Som kommit till som en förlängning av affärsjeten Canadair Challenger.

Som affärsjet var detta ett knubbigt flygplan. Efter att ha dragits ut för tredje gången, med oförändrad kroppsdiаметer, måste det tillhöra historiens spinkigaste.

Prototypen till CRJ900 byggdes genom att kapa av prototypen till CRJ700 framför och bakom vingen och sätta in en 2,29 m lång plugg där fram och en 1,57 m lång plugg där bak. Kabinen möbleras 1+2 stolar och rymmer med 78 cm delning 86 passagerare. Det är således 22 meter att gå mellan den första och den sista av de 29 stolsraderna.

Provflygningar inleds första kvartalet 2001 och första leveranserna sker om två år. Det finns

Bilder i helformat?

Återvänd till "Innehållsförteckningen" och sök under artikelrubriken!

tio fasta beställningar, alla från leasingbolaget GE Capital Aviation Services, som dessutom tecknat sig för 20 optioner. Brit Air och Air Nostrum har lösare avtal om ytterligare 28 CRJ900.

Litet data: Max startvikt 37.421 kg. Europa-version nedbantad under 37-tonnsgränsen för vårt avgiftssystem finns. Motorer CF34-8C5 på vardera 64,5 kN dragkraft. Normal marschfart Mach 0,78 på 37.000 fot. Räckvidd, europa-version, 2.668 km.



Grob-trainer med 260 hk

En försiktig försäljningsframgång har noterats för Grob G120A, ett skolplan i komposit med sexcylindrig motor på 260 hk. Det är Lufthansas flygskola i USA som köpt tre maskiner för leverans i september i år, med option på ytterligare fyra. Flygplanen ska användas i uppdragsutbildning av förare till tyska Luftwaffe.

G120A är en vidareutveckling av skolflygplanen i G115-serien. G115 är i produktion sedan 1987. Av drygt 370 sålda har Royal Air Force tagit 99.

Storebror G120 är tvåsitsig, har indragbart landställ och elektronisk flyginstrumentering, marschar 172 knop och stiger med 1.200 fot per minut. Den är avsedd för grundskolning och utbildning i avancerad flygning.

Nyspråk i flygbiljettvärlden

Nu ska vi lära oss ännu ett nytt ord för flygbiljett, Economy Plus. Det är ursprungligen den så kallade flexibla ekonomiklassbiljetten, som säljs för 65 procent av affärsklassbiljettens pris, som SAS nu differentierar från apklassen med bekvämare stolar, mer benutrymme och internetuppkoppling "för den kostnadsmedvetne affäresnären". Nyordningen ger en fingervisning om var någonstans det normala biljettpriset kommer att hamna den dag konkurrensen är helt fri och villkoren helt lika för alla i trafikflygvärlden.

Närlinge närmare toppen

Jan Närlinge har avancerat till verkställande direktör i Saab-BAe systems, där han efterträder Hans Krüger. Jan har en bakgrund som pilot i Flygvapnet, som han kom till 1972. 1977 blev han provflygare åt FMV och 1979 gick han testpilotskola i USA. Han lärde sig flyga helikopter, och prövade vingarna som företagsledare hos en av branschens större, Heliflyg. Sedan 1993 är han inblandad i Gripen-projektet

och hade en ledande roll i det framgångsrika arbetet att sälja systemet till Sydafrika.

Lauri Pekuri's Brewster

Finska flygaräset från andra världskriget, Lauri Pekuri, 18,5 segrar, sköts ned i Karelen midsommardagen 1942. Han nödlandade på en sjö och simmade iland. 1998 bärgades det välbehållna vraket av en rysk-amerikansk expedition, som fick behålla flygplanet. Nu lär det vara ute på marknaden till försäljning och förståsigpåare säger till finska dagstidningar att priset kommer att ligga runt 7 miljoner mark.

Ostermans mekar Turbomeca

Finskägda Ostermans Aero i Stockholm har blivit servicestation för Turbomeca Arrius helikoptermotorer i Sverige, Finland, Ryssland och Baltikum. Arrius sitter i Eurocopter EC-135 och EC-120 samt i Agusta A-109.

Vidvinkel i helikoptersimulatorn



210 graders synvidd horisontellt och 45 grader vertikalt visar ett nytt videosystem för flygsimulatorer från brittiska Seos Displays. Systemet säljs under det passande namnet Panorama. Privatiserade militärflygskolan CAE Aircrew Training Services har det i fem helikoptersimulatorer i sin anläggning på RAF Benson i Oxfordshire. Tre simulerar Boeing Chinook, och en vardera EHI Merlin Mark 3 och Eurocopter Puma.

"Bara familjeföretag har bizjets"

En dansk dagstidning såg sig omkring i landet efter vad det är för typ av företag som flyger egna affärsjetplan. Med något enda undantag visade det sig vara familjeägda firmor som Grundfoss, Lego och AP Möller.

"Aktiebolag kan inte vara så lättsinniga med ägarnas pengar", säger bland andra en talesman för läkemedelsföretaget Novo Nordisk A/S. "Sunda förnuftet säger mig att det blir dyrare att åka bizjet än reguljärt." En annan viktig fråga är säkerheten. "Tänk om vårt affärsplan störtar med flera av företagets viktigaste personer ombord? Den risken garderar vi oss för när flera nyckelpersoner skall till samma ställe, genom att de får ta olika avgångar med reguljärflyget." Hur gör man när man har en affärsjet? Måste man köpa en till och göra av med ännu mer pengar?"

Bilder i helformat?

Återvänd till "Innehållsförteckningen" och sök under artikelrubriken!

Grönt för A380-fabrik

! miljard D-mark investeras i en ny fabrik i Hamburg, som ska tillverka delar till superjumbon A380. Tidtabellen är pressad. 2003 börjar slutmonteringen av A380 nere i Toulouse, och tills dess måste alla delar vara framme. Därför har staden Hamburg, som är mycket angelägen om fabriken 2.000 arbetsplatser, deklarerat att man ska gå mycket långt för att undvika miljöstörningar, som kunde vända en känslig opinion emot bygget och försena starten. Bland annat ska dubbelt så mycket mark som den som nu tas i anspråk vid Mühlenberger Loch frigöras som kompensation.

Det kostar att bygga flygplan.

Avd. udda rekord

Vill du bli inskriven i flygets historieböcker, flyg en sträcka som ingen tänkt på att flyga tidigare med ett lika stort/litet flygplan som ditt. Så tänkte antagligen Jon Johanson från Australien när han skickade in en hel serie rekordansökningar till FAI förra sommaren. Han hade flugit sin hembyggda Vans RV-4 från Adelaide till Stauning i Danmark via nordpolen. Snittfarten på delsträckorna pendlade mellan 205,53 och 283,94 km/t.

Farten han vill ha noterad som rekord på sträckan Adelaide-nordpolen är 26,03 km/t...



Handdatorn blir GPS-navigatör

Magellan, stor tillverkare av GPS-navigatörer, har tagit fram en superkompakt variant kallad GPS

Companion, avsedd att fästas på en handdator. Priset anges av importören Axhede & Hansson till 3.195:- inklusive moms, komplett med mjukvara.



Landa på flytplatsen

Megafloat, den flytande flygplatsen, är under utveckling sedan 1993 i Japan. Billig, miljövänlig, jordbävningssäker och flyttbar är några av fördelarna jämfört med landbaserade flygplatser. En 1000-meter lång och 60 meter bred flytande experimentrullbana testas sedan 1999 i Tokyo-bukten. En fråga som kräver svar innan man bygger en "trafikflytplats" på detta sätt är om den ligger tillräckligt still i vattnet för att man ska kunna använda precisionslandningshjälpmedel.

An-225 att hyra

Air Foyle, fraktcharterbolaget som man hyr ryska An-124 av, för flyggods som inte ryms i

västvärldens fraktflygplan, erbjuder nu även transporter med superjätten An-225. 84 meter lång, 88,5 meter mellan vingspetsarna och med sex motorer tar den 250 ton betalande last. Lastutrymmet är 43 meter långt, 6,4 meter brett och 4,4 meter högt.

Endast en An-225 färdigställdes innan Sovjetimperiet föll och pengarna tröt. Delar finns emellertid för ytterligare en, som eventuellt blir byggd om efterfrågan blir tillräckligt stor.



I Alliot Verdon Roe's fotspår

I en fabrik på mark som mutades in för flygplansbygge redan 1924 av pionjären Alliot Verdon Roe, byggs nu de första exemplaren av Avro RJX. RJX, som är den senaste varianten på BAe-146-temat, finns i tre storlekar, för 70, 85 respektive 100 passagerare. Motorerna är av typ Honeywell AS977-1A.



Köp dig ett simulatoråk

British Airways är så välförsedda med flygsimulatorer att de säljer en del tid i dem på fria marknaden. Köpare är bland andra en driftig ung man vid namn James Stevenson, grundare av företaget Virtual Aviation. Stevenson säljer "Airline Pilot for a Day"-upplevelser till priser mellan 199 och 2.000 pund, beroende på storlek på besökande grupp. En riktig briefing och ett "skarpt" flygpass i en trafikflygplanssimulator ingår.

Stockholm-Dublin direkt med SAS

Irlands huvudstad kan från den 25 mars nås med direktflyg från Stockholm. Det blir två dagliga avgångar med SAS, som i helgerna sätter in större plan för att möta den ökande turisttrafiken.

Bilder i helformat?

Återvänd till "Innehållsförteckningen" och sök under artikelrubriken!