

Svenskt bakom fraktflygets nya åttatonnare

West Air Sweden har i tysthet utvecklat ett lovande fraktflygplan av en stor passagerarturboprop som kom för sent till marknaden.

Den Avancerade Turbo Propen (ATP) från British Aerospace Regional Aircraft kostar inte mycket att köpa eller hyra i förhållande till hur mycket flygplan man får för pengarna. Typen är en vidareutveckling av gamla Hawker Siddeley HS.748, som brittisk flygindustri kanske mått bättre av att lägga på is istället för att bygga. Men nu skvalpar ett femtiotal allt mer svårsålda ATP:er omkring på begagnatmarknaden, och det utmanar folk med idéer om vad man kan göra med billiga flygplan som har många år kvar av sin livslängd.

Skottarna godkände

West Air Sweden slog till förra året och köpte sex maskiner med option på ytterligare tre. Släktskapet med HS.748 spelade roll. Det västsvenska fraktflygbolaget har elva i tjänst och tycker att ATP:n är idealisk att växa i.

Ett 15-punkts konverterings- och moderniseringsprogram utvecklades på basis av de rika erfarenheterna med 748:or i nattpost- och linjefrakttrafik. Det fick godkänt av BAe i Prestwick i Skottland, som förvaltar typintyget, och av JAA.

Kabinen byggs om till ett E-klass lastrum. Avioniken förstärks med ett Precision RNAV-godkänt UNS-1K Flight Management System. Max startvikt och max landningsvikt höjs till 23.678 kg respektive 23.133 kg.

Allt slöjd till Lidköping

Allt arbete görs på hemmabasen, Lidköpings flygplats. De första tre maskinerna har rullat ut och är i trafik. En fjärde ansluter senare denna månad. Ännu så länge lastas bara lösgods genom ordinarie passagerardörr. Volymen i lastrummet är 58 kubikmeter, vilket är 35 procent

mer än i HS.748. Före årets slut ska första ATP:n med 104 x 68 tums lastöppning och skjutdörr vara klar för trafik. Konstruktionsarbetet för detta slutförs just nu i Prestwick och tillverkning börjar i Lidköping i juni.

Avsikten är att Lidköping ska bli centrum för fraktkonvertering av ATP till världsmarknaden. Därför bygger West Air Sweden nu ut sin anläggning med stöd av kommunen. Hangaren utökas med 1.600 kvadratmeter och verkstaden med 1.000 kvadratmeter. Anläggningen dimensioneras för fyra leveranser per år. Ytterligare utbyggnadsplaner finns, och sätts i verket om efterfrågan visar sig vara ännu större.

Tar LD-3

Med den stora lastluckan kan ATP ta ombord LD-3 och LD-4-containrar.

ATP har en given plats på kortdistans fraktflygmarknaden, i gapet mellan åldrande sextonnare, som Fokker F.27 och BAe 748, och de minsta jetfraktarna med 10-12 tons lastkapacitet. Det är den första 8-tonnaren med stor lastlucka, som utvecklats ur en modern, tyst och ekonomisk turboprop.

Flygplanet kommer att möta en växande efterfrågan i takt med att sextonnarna faller för ålderstreck, blir bannlysta av miljöskäl eller bara blir för dyra att hålla vid liv och i trafik. Tror BAe, West Air Sweden och Lidköpings kommun.

Data, ATP

Längd	26 m
Spännvidd	30,6 m
Höjd	7,6 m
Lastrum höjd	1,92 m
bredd	2,50 m
Motorer 2xPW 126/A,	2.388 hk
Max marschfart	260 knop
Max marschhöjd	25.000 fot
Typisk bränsleåtgång	680 kg/t



Bilder i helformat?

Återvänd till "Innehållsförteckningen" och sök under artikelrubriken!