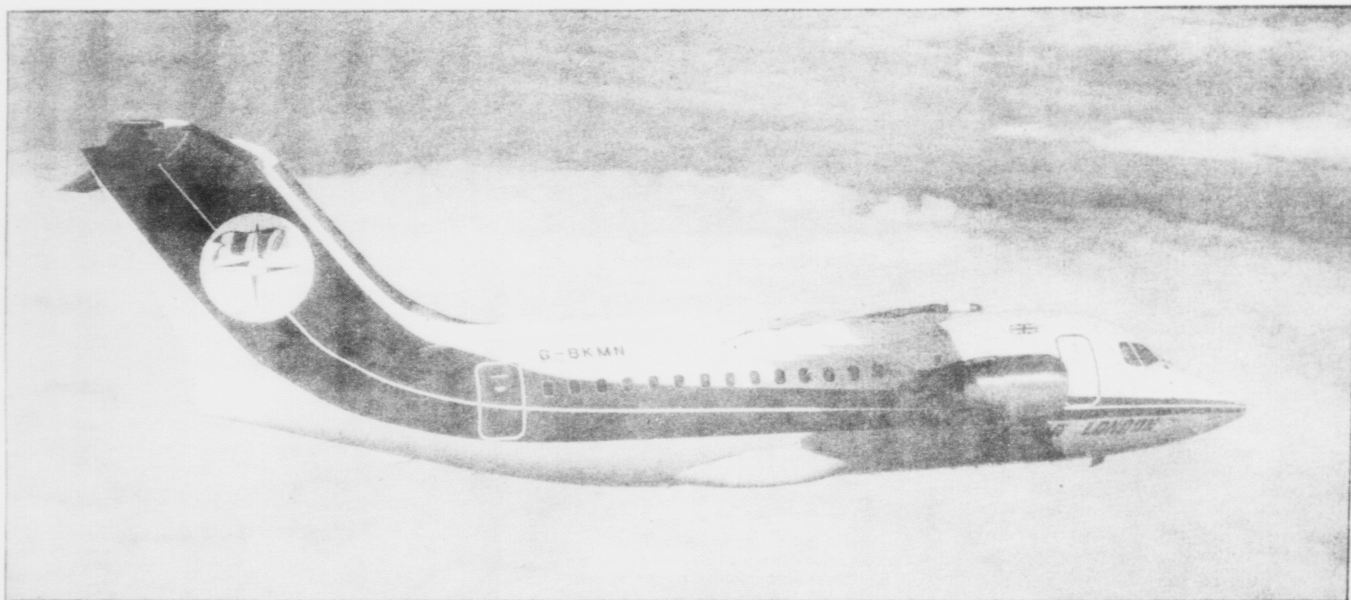




## *British Aerospace 146:*

# Her er nýggja Føroyaflogfarið

## *Møguligt framtíðarflogfar í íslenskari innanríkisflúgvung?*

Fyri nokrum árum síðani kom ein óvanligur gestur til Reykjavíkar. Hetta var G-SSHH prototypa nr. 2 av nýggjum ferðafólka-flogfari, British Aerospace 146 — sama slag sum tað nýggja føroyska flogfelagið Atlantic Airways fer at nýta í millumlandaflúgvungini, ið byrjar í mars. Endamálið við vitjanini í Reykjavík var at flúgva norðanfyri og yvir eysturstrond Grønlands fyri at royna, hvussu væl flogfarið teldi ísín, sum myndast tá ið flogið verður í kaldari luft. Roynðarflogvingin í Íslandi og Grønlandi var ein týðningarmikil partur av roynðarætlanini hjá BAe 146 í byrjanini av áttati-árunum.

British Aerospace 146 er fyrsta jet-flogfarið, sum hevur serútgørd til at kunna seta seg á litlum flogvøllum. Teir frálíku flogeginleikarnir, BAe 146 hevur, komu væl til sjóndar meðan tað var í Íslandi. Tað undraði tey serkønu, ið fylgdu við hesi roynðarflogving, at BAe 146 neyvan hevur tørv fyri størri flogbreyt enn tey smáu Twin Otter flogforini, ið verða nógv nýtt í íslensku innanlandsflúgvungini. Hóast hetta er flogfarið rættiliga tungt (umleið 70.000 lbs. — max. tyngd BAe 146, tá tað fer avstað, er 74.600

lbs.) Tað sama visti seg, tá flogfarið skuldi lenda. Tey serkønu søgdu, at hetta flogfar næstan kundi sett seg á einum frimerki.

Sambært tøl frá verksmiðjuni, ið framleiðir BAe 146, kann flogfarið lættliga brúka allar flogvallir, sum verða nýttir av Fokker Friendship flogforunum í Íslandi.

Larmurin frá BAe 146 var lítill, og hetta hildu

menn vera hugnaligt umskifti frá teimum larmandi hálendsku maskinunum. Flugleiðir nýta í innanlandsflúgvungini.

Sum fyrr nevnt er G-SSHH prototypa nr. 2 av BAe 246. Prototypa nr. 1 fleyg fyrstu ferð 3. september 1981, trý ár eftir at endaliga avgerðin at framleiða hana varð tikin. Trý flogfor eru nústáðni uppí roynðarflogvingini

hjá BAe 146. Tey eru øll av slagnum BAe 146, sum kann taka 70-93 ferðafólk. Tað fjórða flogfarið, sum er av slagnum BAe 146-200 er longu komið upp í hesa ætlan. BAe 146-200 er 2.40 m longri enn BAe 100 og kann taka 85-100 ferðafólk. Í skrásetingini av prototypunum er dentur lagdur á, hvussu lítið tær larma.

British Aerospace 146

er fyrsta bretska jet-flogfarið, ið hevur skrávurnar undir veingjunum. Upprunaliga varð tað framleitt av Hawker Siddeley verksmiðjunum og kom upp í flúgvungina í 1973. Næsta ár rakti oljukurpan Vesturheimin og hetta hevði við sær, at Hawker Siddeley verksmiðjan avgjórði at steðga framleiðsluni av hesum flogfari fyribils. Tá ið British Aerospace fyrirtøkan varð stovnst í 1977 við sameining av Hawker Siddeley, British Aircraft Corporation og Scottish Aviation, vóru ongar endaligar ætlanir gjørdar um framleiðslu av BAe 146, men eitt sindur av peningi varð veitt til ymiskar royndir. British Aerospace avgjórði í 1978 at fara undir framleiðsluna av nýggja flogfarinum, og ikki varð neyðugt at gera broytingar á útsjónina.

Verksmiðjurnar seta stórar vónir til BAe 146. Roknað verður við, at marknaður er fyri umleið 1200 flogfor av hesum slagnum við líknandi flogeginleikum inntil árið 1995, og British Aerospace roknar við at kunna fáa triðingin av hesum marknaði. Men tað verður uttan íva trupult, tí flúgvungutíttini í heiminum eru vónalig. Hetta er heldur ikki eitt flogfar, tey

stóru flogflogegini fara at keypa. Tað verður framleitt við serligum atlíti at teimum smáu flogflogeginum, sum í dag nýta flogfor sum HS 748, Fokker F-27 og DCH-7 og hava í flestu forum ikki brúk fyri meira enn 2-3 flogforum av hesum slag.

Teir ymisku partarnir til BAe 146 verða framleiddir í fimm verksmiðjunum, British Aerospace eigur í Bretlandi, og eisini hjá Avco Aerostructures í USA, Dowty Rotol í Bretlandi, Saab-Scania í Svøríki og Shorts í Írlandi. Samansetingin av teimum ymisku partunum fer síðani fram á verksmiðjunum hjá British Aerospace á Hatfield flogvøllum í Englandi. Dowty Rotol framleiðir allar eykalutir til hjólutgerðina hjá BAe 246. Rotol og Shorts eru bæði arbeidstakarar hjá British Aerospace. Hinvegin hava Avco Aerostructures, ið framleiðir lutir til veingirnar, og Saab-Scania, ið framleiðir allar flytiligar stjórnflatur, risiko-part í framleiðsluni.

Tað vekur stóran ans, at skrávurnar á BAe 146 eru fyra í tali. Orsøkinar til

