

at skróvurnar eru fyra og ekki tvær sum á teimum flestu ferðafólka-flogferunum. Nýttar verða í heiminu í dag, eru trygdarkröfvin. British Aerospace setur. Skróvurnar eru »high by-pass ratio turbofan«, sum tað eitur á teknimáli, av slagnum ALF 502R-3, framleiddar av Avco Lycoming í USA. Trystið á hvørja skróvu, tá ið flogfarið fer avstað, er 6.700 lbs. Skróvurnar eru av sama slag sum tær hjá Canadair Challenger, men hava 600 lbs minni orku. Kjarnin í AFL 502R-3 skróvuni er tann sami og í T55 »turbo-

shaft«, sum hevur prógvað sitt virði í teimum stóru Boeing/Vertol CH-47 Chinook tyrlunum.

Umframt at nýtslan av brennievni er litil, er AFL 502R-3 skróvan bygd á einfaldan hátt, soleiðis er tað er ógvuliga lætt at røkja viðlíkahaldið. Skróvan er samansett av fyra eindum: veitru-moduli, gasframleiðara, brennara/turbinu moduli og girkassa við fylgilitum. Eindirnar eru gjerdar soleiðis, at tað er lætt at taka tær burtur úr hvørja sær til kanning og viðlíkahald uttan at tað gerst neyðugt at taka



hinar eisini.

Verður neyðugt at taka skróvuna av, verður roknað við at hon kann skiftast út uppá umleið en tíma (25 minuttir til at taka ta gomlu skróvuna og 35 minuttir til at seta ta nýggja í staðin). Fyri at vísa hvussu einföld AFL 502R-3 skróvan er kann nevast, at hver skróva bert hevur 720 roterandi partar. Tær fyra skróvurnar hava tí ialt 2.800 roterandi partar. Til samanbering kann nevast, at tær tvær Rolls Royce Spey MK.555 skróvurnar, sum verða nýttar í F.28 Fellowship, hava ialt 3.520 roterandi partar og skróvurnar á Boeing 737 og Douglas DC-9 ialt 3.364 roterandi partar.

Teir stóru veingirnir á BAe 146, saman við ymsum hentleikum, sum eitt nú luftbremsur, tryggja at flogfarið kann landa við litlari ferð. Ein annar táttur í ratið ella einfalda bygnaðinum av BAe 146 er at allir skróvuhúsarnir eru akkurat líka og somu, leiðis skróvufestingarnar, soleiðis at kostnaður, ið stendur av ymskum eykalutum minkar munandi.

Eins og fyrr varð nevnt kom G-SSHH til Íslands fyrri at royndarfløgva í kaldari luft. Áðrenn flogfarið kom til Íslands hevði tað royndarflögið í kunstigari ísing. Hetta varð gjørt á tann hátt, at serútgjørt Canberra-flogfar frá royndarstöðini hjá bretska herflotanum fleyg framman fyrri BAe 146 og sprændi vatn, sum bleiv til ís, tá tað kom á flogfarið. Royndirnar eydnaust væl, men mett varð neyðugt at gera heit royndir eisini undir nátturligum umstøðum. Ein fullfíggjað teldað, sum var aftarlaga í ferðafólkarúminum, tók móti upplýsingum frá »sensorum«, sum vóru allastaðni í flogfarinum. Teldan víðgjörði og visti upplýsingarnar beinanvegin, soleiðis at tøkniðringarnir, sum vóru við, altíð vísu hvat var á vási. Men teir vóru rættliga óhepnir, tí ongin

ísing var við Ísland ella grønlandsku eysturstrondina tá ið flogfarið var í Íslandi. Hadaði fór flogfarið eftir at hava gjørt fyra miseyðnaðar royndir at fáa á seg »natúrliga ísing«.

Fólk frá íslensku flogfelagnum Flugleiðir varð boðið at siggja flogfarið meðan tað stóð á flogvøllinum í Reykjavík. Nógvar spurt og áhugin stóru. Í grein í íslensku tíðarritinum »FLUG« verður m.a. sagt, at íslensku Fokker Friendship flogferini eru farin at eldast og tørvurin á endurnýgging gerst alamt stórri. Blaðið sigur, at British Aerospace 146 tykist lættliga kunna taka upp arvin eftir Fokker Friendship í innanlandsflugvingini, serliga á teimum leiðum, har størsta ferðafólkatrýstið er.

(Keldur: Tíðarritini »FLUG« og »Flight International«)