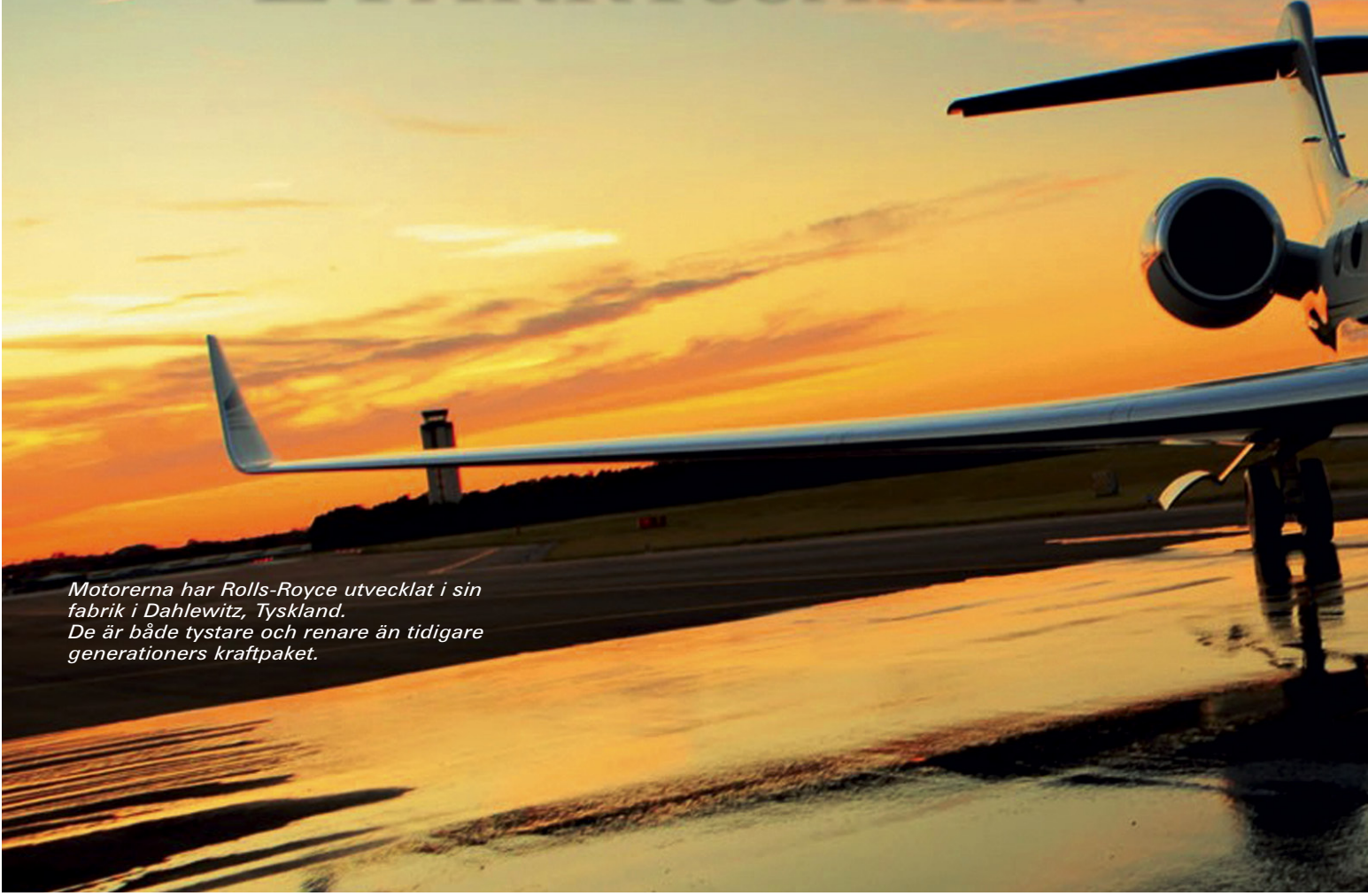


Gulfstream G650

LYXKRYSSAREN



Motorerna har Rolls-Royce utvecklat i sin fabrik i Dahlewitz, Tyskland. De är både tystare och renare än tidigare generationers kraftpaket.

Gulfstream Aerospace Corporation är sedan 1999 en del av koncernen General Dynamics. Företaget har länge varit känt som producent av en lång rad affärsflygplan i segmentets mer exklusiva del.

G650 blir en efterföljare till bland annat Gulfstream G IV, en maskin som opereras av den svenska staten i två exemplar under beteckningen TP 102.

Projektet G650 påbörjades 2005. Tre år senare tillkännagav Gulfstream i Savannah, Georgia, sina planer offentligt. Företaget har hittills fått in runt 200 fasta beställningar på den nya jeten.

Vingarna är långa och slanka. Vingspetsarna

är försedda med winglets. I tankarna rymms 27 000 liter bränsle. De båda turbofläktmotorerna sitter på var sin sida av bakkroppen. De är tillverkade av Rolls-Royce och är av typen BR725-A1-12.

Vid fullt pådrag levererar de 16 100 pounds (71,6 kN) dragkraft per styck. I kombination med förfinad aerodynamik ska de ge flygplanet fartresurser utöver det vanliga. Enligt Gulfstream blir G650 världens snabbaste affärsflygplan, en titel som hittills innehafts av Cessna Citation X.

I höstas flög en av prototyperna 5 000 nautiska mil (9 260 kilometer) med en genomsnittshastighet av Mach 0.90 (drygt

Enligt Gulfstream blir G650 världens snabbaste affärsflygplan, en titel som hittills innehafts av Cessna Citation X.



Den flyger snabbare och längre än någon av konkurrenterna och den blir den största bizjet som Gulfstream hittills byggt. Om ett år ska den första Gulfstream G650 levereras till kund. Men smakar det så kostar det. Vill du ha ett exemplar, räkna med minst 64,5 miljoner dollar.

TEXT **JONAS BJÖRNSTAM** FOTO **GULFSTREAM**

950 km/h). På en kortare distans har flygplanet varit uppe i nästan ljudhastigheten, Mach 0.995.

Fast det är knappast en fart som blir praktiskt användbar när maskinen kommer i tjänst. För att spara bränsle kommer piloterna då troligen att dra tillbaka trottlarna en aning, men en ekonomisk cruise runt Mach 0.85 på längre sträckor är inte heller så illa.

G650 ska kunna lyfta med en maximal nyttolast på nästan 3 000 kilo, en vikt som dock med nödvändighet måste reduceras om maskinen är fulltankad. Då begränsas lasten till drygt 800 kilo.

Den största räckvidden utan mellanlandning blir strax under 13 000 kilometer. Det är en

Med stolarna tätt placerade tar flygplanet 18 passagerare i den drygt 16 meter långa kabinen, men de flesta kunderna kommer troligen att välja en luftigare inredning.

siffra som inte står de allra mest långbenta passagerarflygplanen långt efter.

För kunder som är beredda att betala för det blir det förstås möjligt att få kabinen möblerad helt efter behag. Även i standardutföranden finns tolv grundvarianter att välja emellan. Med stolarna tätt placerade tar flygplanet 18 passagerare i den drygt 16 meter långa kabinen, men de flesta kunderna kommer troligen att välja en luftigare inredning.

Ombord blir det ett flertal alternativ till elektroniska tidsfördriv. Självklart ska passagerarna kunna vara uppkopplade mot nätet under hela resan. Lika självklart finns ett pentry så att personalen ska kunna servera dem varm mat. ►



Kabinen kan inredas med upp till 18 säten. Men de flesta kunderna kommer troligen att, som här, välja mer svängrum mellan stolarna.

FAKTA GULFSTREAM G650

Längd	30,41 meter
Spännvidd	30,36 meter
Höjd	7,82 meter
Kabinlängd	16,33 meter
Kabinbredd	2,59 meter
Max startvikt	45 178 kilo
Max landningsvikt	37 875 kilo
Max nyttolast	2 948 kilo
Max nyttolast fulltankad	816 kilo
Startsträcka	1 829 meter
Landningssträcka	914 meter
Marschhastighet	0,90 Mach
Marschhastighet långflygning	0,85 Mach
Tjänstetopphöjd	51 000 fot
Max räckvidd	12 964 km

Den första prototypen lyfte i november 2009. Sedan dess har den och dess tre systrar avverkat nästan 1 000 timmar i luften.



De ovala kabinfönstren bidrar till att ge kabinen ett ljust intryck. På flyghöjden 51 000 fot (15 500 meter) stannar kabintrycket vid behagliga 1 500 meter.

Med en maximal startvikt på 45 178 kilo väger G650 in bland de allra tyngsta bizjetarna. Men det finns en tanke med att flygplanet inte byggts tyngre.

Många viktiga amerikanska affärsflygplatser har en viktbe gränsning på maximalt 100 000 pund, det vill säga 45 359 kilo. Genom att inte överskrida den gränsen kan flygplanet starta och landa på åtskilliga platser som annars förblivit stängda.

Fem provexemplar har hittills byggts. Fyra av dem har kommit i luften, det femte flyger endera dagen. Tillsammans har de flugit

strax under tusen timmar. Det är ungefär hälften av vad som lär krävas innan utprovnin gen är klar och den amerikanska luftfartsmyndigheten kan ge sitt typgodkännande.

Många viktiga amerikanska affärsflygplatser har en viktbe gränsning på maximalt 100 000 pund, det vill säga 45 359 kilo.

Ettan har flugit i 450 timmar. Maskinen används i första hand till att verifiera de grundläggande flygegenskaperna. Prototyp

nummer två tjänar som provbänk för avioniken.

Trean har en delvis inredd kabin medan fyran är helt inredd. Dessa används för att testa flygplanets allmänna tillförlitlighet. Det var för övrigt den sistnämnda som fick svara för typens offentliga debut i samband med den stora affärsflygmässan NBAA i Atlanta i oktober förra året.

Om allt går som beräknat kommer den första Gulfstream G650 att levereras till kund någon gång nästa år. Vem som får det första exemplaret är inte känt. En inte alltför vågad gissning är att han bor någonstans där oljan flödar.

