

Diamond D-jet.



Eclipse ECJ.



Den personliga JETTEN

Knappt hade vi lärt oss vad förkortningen VLJ står för förrän ett nytt begrepp införs, "Personal Jet". Den senare klassen kan sägas vara en underavdelning till den förra. Men flygplanen är mindre, enklare och billigare. Inget för gemene man kanske, men ett alternativ för dem som har mycket pengar, men inte hur mycket som helst.

TEXT JONAS BJÖRNSTAM

Det har tidigare talats om VLJ, "Very Light Jet" som en alldeles egen klass. Det handlar alltså om små jetflygplan, ofta byggda i komposit. Kundgruppen är den kräsne resenären - en framgångsrik direktör till exempel. En person som inte har något emot att spaka själv, men som inte riktigt har råd med de större bumlingarna av affärsjetformat.

Flygplan i VLJ-klassen finns det en hel uppsjö av och fler kommer. Men nu är det dags för ett nytt begrepp. Den som först föreslog klassen "Personal Jet" var Christian Dries, verkställande direktör på österrikiska Diamond Aircraft i Wiener Neustadt.

Diamond startade försiktigt med motorseglaren Dimona, som så småningom utvecklades till tvåsitsiga motorflygplanet DA-20, som i sin tur växte till fyrsitsiga DA-40. Senare kom tvåmotoriga DA-42 och DA-50 Superstar. Begreppet Personal

Jet myntades av Dries i samband med presentationen av företagets första jetflygplan, D-Jet.

Exakt vad som utmärker den nya klassen är något oklart. Gränserna är flytande. Men vissa drag har D-Jet och dess konkurrenter gemensamt. De har i allmänhet en maximal startvikt mellan två och tre ton. De tar sällan fler än sju personer ombord och de är oftast enmotoriga.

Inte helt överraskande stämmer definitionen i varje fall just på D-Jet. Maskinen kom i luften i april förra året. Jungfruflygningen skedde från Diamonds nordamerikanska bas, London International Airport i Ontario, Kanada. Andra prototypen rullades ut i somras.

D-JET DRIVS AV EN ensam Williams International FJ33 och har plats för fem personer i kabinen. Luftintagen sitter i vardera vingroten och jetutblåset under bakkroppen. Flygplanet har små winglets

och stabilisatorn sitter strax under fentoppen. Avionikpaketet är av typen Garmin G1000. I motsats till de flesta VLJ är det här en tämligen lätt maskin, maximal startvikt är 2 300 kilo.

Topphöjden, 25 000 fot, är inte mycket att skryta med när många konkurrenter kommer upp på över 40 000 fot. Att flyga så högt behövs dock inte, hävdar man på Diamond. De flesta distanserna med den här typen av maskin är relativt korta och då är maxhöjd i nivå med de stora trafikflygplanen av underordnad betydelse.

Eclipse Aviation i Albuquerque, New Mexico, startade för några år sedan VLJ-trenden med sin Eclipse 500. Det är en liten apparat som drivs av två turboblåsmotorer, en på vardera sidan av bakkroppen. I somras överraskade Eclipse flygvärlden när bolaget kom flygande till EAA:s stora Airventure i Oshkosh med en helt ny, enmotorig maskin som fått beteckningen ECJ.



PiperJet.



Cirrus the-jet.



ATG Javelin.

Den hade utvecklats i hemlighet och jungfruflög så sent som i början av juni. Förkortningen står för Eclipse Concept Jet. Flygplanet är enmotorigt. Det drivs av samma FJ33 som sitter i D-Jet. Kraftpaketet sitter monterad som en stor burk på bakkroppen och jetstrålen passerar mellan dubbla fenor som på en F-15 eller F-18.

FLYGPLANET ÄR firsitsigt och har en tomvikt på cirka 1 100 kilo. Det har mycket gemensamt med storasyster 500, bland annat nossektionen inklusive nos-hjulet. Även vingarna är enligt uppgift identiska – raka, avsmalnande mot spetsarna och utan ”kaninöron”.

Räckvidden uppges till något över 2 300 kilometer. Avionikpaketet är detsamma som i Eclipse 500, det vill säga Avio NG. I motsats till D-Jet är topphöjden imponerande, 41 000 fot. Beslut om eventuell serieproduktion har inte tagits ännu, men kan förväntas före nyår. Priset för en ECJ lär hamna någonstans runt en miljon dollar.

Piper Aircraft deltar i sällskapet med sin PiperJet. Flygplanet presenterades som mock-up i oktober förra året. Några prototyper visades i samband med AOPA:s expo i Connecticut nyligen, men maskinen har ännu inte jungfruflugit. Det kan troligen ske någon gång under våren nästa år.

PiperJet är stor, åtminstone för att kvala in i klassen Personal Jet. Som drivkälla anges en Williams FJ33 eller en FJ44. Aggregatet sitter placerad i en burk på fenans nedre del, ungefär som mittmotorn på McDonnell Douglas EDC-10.

Flygplanet ska kunna ta upp till sju passagerare och marscha i 360 knop på topphöjden 35 000 fot. Räckvidden uppges till över 2 400 kilometer.

Första kunden kan troligen få sitt flygplan 2010. Enligt Piper närmar sig antalet beställningar 200 exemplar. Priset lär landa någonstans i närheten av tre miljoner dollar.

CIRRUS DESIGN började i likhet med

Diamond med att bygga propellerflygplan. DA20 och DA22 har redan kapat åt sig avsevärda marknadsandelar. Nu ger sig det Connecticutbaserade bolaget in i konkurrensen om kunderna i avdelningen Personal Jets. Cirrus bidrag presenterades i Duluth, Minnesota, i somras och har döpts till the-jet.

Liksom på ECJ är motorn ryggmonterad och knuffar på mellan V-ställda fenor. Fem till sju ombord ska kunna flyga cirka 1 850 kilometer i 300 knop på 25 000 fot. Som hos de flesta konkurrenter blir motorn troligen en Williams FJ33. Precis som för propellerflygplanen planerar Cirrus att förse the-jet med en räddningsfallskärm som i nödfall tar ner hela flygplanet i ett stycke till moder jord.

Många presumtiva köpare har redan lagt 100 000 dollar var i handpenning. Målet är att certifieringen ska vara avklarad 2010. Kunderna ska då kunna välja mellan flera avionikpaket – L3 SmartDeck, Garmin, Avidyne och möjligen också Honeywell.

Företaget Epic i Bend, Oregon, är med sin Epic Victory någon av en dark horse i sällskapet. Flygplanet presenterades i somras vid EAA Airventure samtidigt med tvåmotoriga storasystemen i VLJ-klassen Epic Elite.

Victory har vackert bakåtsvepta vingar med aningen uppåtböjda spetsar. Motorn, en FJ33, har sitt insug i en kåpa på bakkroppens ovansida och utblåset i stjärten. Fenan är försedd med T-stabilisator.

VICTORY FLÖG FÖR första gången i början av juni, endast sex och en halv månad efter att konstruktörerna påbörjat de första ritningarna. Fyra till fem personer ska kunna färdas på 28 000 fot. Priset anges till under en miljon dollar. Det är jämförelsevis billigt, men har sin förklaring. Nackdelen är att kunden köper flygplanet som plastbyggsats och måste klistra ihop den själv.

En udda fågel i sällskapet är ATG Javelin som tagits fram av Aviation Technology Group Inc i Englewood, Oregon. Vad som skiljer den från övriga konkurrenter bland

Personal Jets är bland annat att Javelin är tvåmotorig, med dubbla Williams FJ33, och att den endast tar två personer.

Utseendet. Tja, med sina bakåtsvepta vingar, dubbla fenor och en cockpit i tandem har maskinen mycket gemensamt med ett krigsflygplan av allra hetaste sorten. Skillnaden är att Javelin är mindre och byggt helt i komposit.

Premiärflygningen genomfördes redan 2005. Maxfarten uppges till 500 knop, räckvidden till 1 850 kilometer och topphöjden till 45 000 fot. Flygplanet planeras i två versioner Javelin Mk10 är avsedd som affärsflygplan för två, kostnad runt tre miljoner dollar.

JAVELIN Mk20 är en vässad, motorstarkare version, som håller på att utvecklas i samarbete med Israel Aerospace Industries. Avsikten är att försöka slå sig in på marknaden för militära skolflygplan.

Fördelen med klassen Personal Jet är att flygplanen blir billigare än för en genomsnittlig VLJ. De flesta har bara en motor. Det sänker både priset och underhållet. Visserligen försvinner tvåmotorssäkerheten, men dagens jetmotorer är å andra sidan oerhört driftsäkra.

En fördel med såväl VLJ som Personal Jet är att kompositbyggen blir relativt billiga jämfört med konventionella byggmetoder. Med sjunkande elektronikpriser blir också avioniken allt mer överkomlig. Gemensamt för alla maskiner av den nya generationens flygplan är att de är försedda med glascockpit.

Vad som däremot inte lär bli billigare är bränslet. Kompositskrov kan byggas otroligt aerodynamiskt rena. Det både sänker förbrukningen och ökar farten. Mer prestanda för mindre pengar helt enkelt.

Ingen räknar väl med att dessa små apparater blir något för den genomsnittliga klubbflygaren. Däremot för flygskolor som vill erbjuda något extra. Eller som ett alternativ för företag och privatpersoner som funderar på ett tvåmotorigt flygplan, kolv- eller turbinmotordrivet.

