

新型噴射客機

簡介

劉大地譯

截至目前為止，波音七四七「巨無霸」，仍然在超級噴射客機時代中凌駕一切。今日的天空正有二百五十餘架該型飛機在翱翔着，平均每架載客三百二十五人。但是在不久的將來，另一批全新的超級噴射客機即將加入服務的行列，這一隊新飛機將給旅客們頗深的印象，包括它的驚人性能以及建製這龐大飛機時所遭遇到的挫折，它將比波音更能節省旅客寶貴的時間。麥克唐納、道格拉斯(McDonnell Douglas)製造的DC-10剛開始了它的載客飛行，一九七四年美國及歐洲一些航空公司計劃開始使用至少四種其它類型的超級噴射客機。

對大多數乘客而言，超級噴射客機年代將帶來快速、輕盈、舒適的旅程，但却使乘客等待行李的時間增加了，這種現象至少要在航空公司的卸貨機習慣於立刻處理數百人的行李後才能解除。

至於標準噴射機年代的旅行，最明顯的不同是空間的狹小——在機艙中容納了三百人左右的旅客及十四位空中小姐。在各航空公司脫離他們經濟不景氣的狀況之後，他們才能開始佈置他們的新飛機，到那時，將有足够的空間，諸如：休息室、酒吧間等供乘客們享用。

超級噴射客機，包括波音七四七在內，都裝備了新的降落系統，如此，在任何氣候下它都能安全降落。一架DC-10的飛行員在降落過程中，根據亨利威爾(Honeywell)電腦的精確計算，可以知道下一步他該怎麼去做。超級噴射客機的免污染引擎，馬力是一般標準噴射機的三倍，並且聲響較小，效率更大。在DC-10、一些七四七，以及「洛

克希德」(Lockheed)公司將出廠的L-1011型的飛機上，食物是被保溫着儲存在旅客下層的貨艙通道中。用膳時間一到，空中小姐將食物置於電動升降機上，並使之與旅客層相連接。在這許多重要的新超級噴射客機中，有：

麥克唐納、道格拉斯DC-10型飛機，在上月已被美國及聯合兩家航空公司啟用。明年，國家、洲際、西北及德爾它航空公司亦將相繼使用。在中程(1000-1500哩)飛行時，它可載客三百四十五人，此一三引擎飛機已在芝加哥及洛杉磯兩地飛行，過些時，並將開闢匹茲堡——邁阿密及芝加哥——克利夫蘭兩新航線。在芝加哥——洛杉磯的航線上，它已給予波音七四七型飛機第一次超級噴射客機的競爭。目前，麥克唐納、道格拉斯的工程師打算設計一種「伸展」系統，它將使DC-10的航程增加至四〇〇〇哩，如此，必能搶去波音七四七的市場(有鑒於此，波音七四七的設計人亦將這「伸展」原理應用到機上，一架具伸展機艙的七四七飛機將可載客達一千人)。麥克唐納、道格拉斯公司已接到了一百二十七架DC-10型機的訂單，每架造價及補充零件共值二千萬美金。

洛克希德L-1011型飛機，明年秋天將加入TWA及東方航空公司的服務行列。三引擎、載客二百五十人到三百四十五人的L-1011擅於飛行一〇〇〇——一五〇〇哩的航線。由於公司的財政困難，上星期在一場使L-1011免於被停製的激烈爭執中，洛克希德贏了這一仗。在華盛頓，「緊急貸款保證委員會」(Emergency Loan Guarantee Board)由國會在七月中創立的，對於L-1011機的完成，票決予以二億五千萬美金的保證貸款。

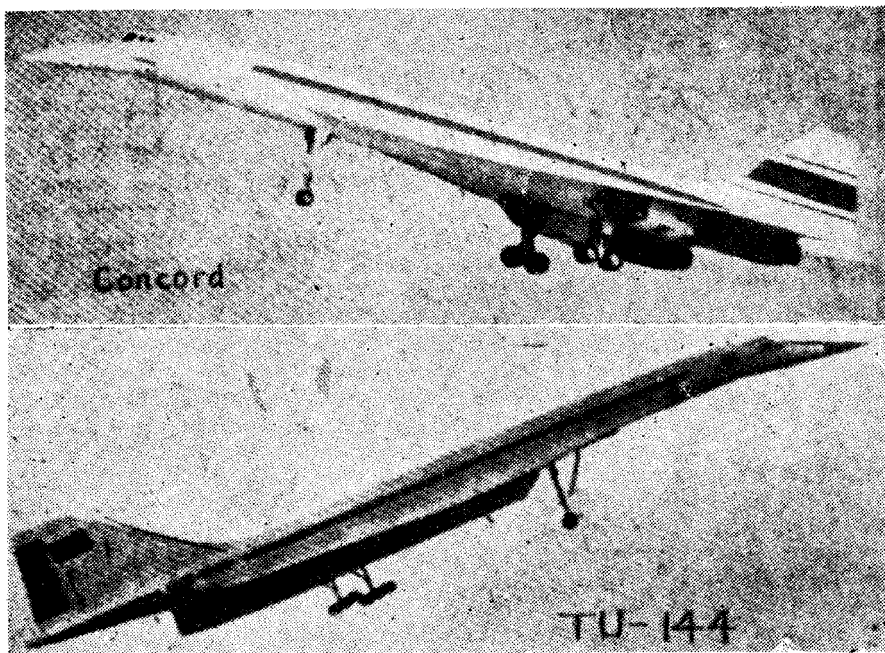
L-1011 的成本仍在不斷上升中：貸款委員會索求百分之二的貸款保證費。除此以外，如果新的進口附加稅仍然實行的話，當英國羅斯勞斯 (Rolls Royce) 製造的引擎於明年二月進口時，這架飛機的價格將超過 DC-10。目前洛克希德公司已接受的 L-1011 三架 L-1011 的訂單，每架二千萬美金。

歐洲空中巴士 (The European Air Bus) A300B，由法、德、荷、英之國際財團為五家歐洲航空公司所設計。此型飛機將於一九七三年正式使用，這雙引擎的空中巴士可載客二百一十二人到二百五十九人，航程一三〇〇—一六五〇哩，將往來飛行於歐洲各大城市間。它使用 DC-10 型的引擎，通用電氣公司 (General Electric 或稱奇異公司) 的 CF6-6，及一些美國製的零件。它的主顧包括一些美國的航空公司，將用來做為超級噴射客機的輔助機，價格是一千九百萬美金。

由法國康柯爾德公司製造的超音速飛機 (The Supersonics) 將於一九七四年加入法航及英國海外航空公司的行列。此型飛機的時速為一四〇〇哩，將節省目前飛機的一半時間。從紐約到巴黎只要三個小時又二十分鐘。但它只載客一百一十二人，故康柯爾德的機票很貴 (紐約到巴黎單程票價達美金五百二十五元)。超級噴射客機加諸於環境的不良影響仍是懸置未決的爭論。現在康柯爾德在美國機場上所製造噪音的程度已超過了法定範圍，但是該型飛機仍被允許在美國降落。另一個嚴重的問題是：康柯爾德型飛機以其少量的酬載及昂貴的票價是否能繼續存在下去？目前，美國大部份的海外航空公司，每一家均打算至少購置一架康柯爾德型飛機 (售價三千萬美金)，但還沒有一家決定去買它。

蘇聯亦熱衷於超音速噴射客機的競爭，並且它已有土伯勒夫 (Tupolev) — 一四四型飛機飛行於西伯利亞上空 (僅從事貨運)。TU-144 的時速為一五五〇哩，雖較康柯爾德快，但在設計上却稍嫌遜色；因此，蘇聯打算改變 TU-144 無效率的平機翼，並擬對新飛機做若干修正。

蘇聯無疑的想與康柯爾德做價格上的競爭，甚



至將不顧血本的削價出售。他們的長期、低利的財政計劃，意欲在非共黨國家中建立起聲譽。

新型的超級噴射客機——尼德蘭的王子伯恩哈德 (Bernhard) 稱之為「金屬天使」(Metal Angel)——經過了一段艱苦的時期才推銷給航空公司。在六十年代後半期，年運的成長造成利潤平均上升了百分之十六。在經濟不景氣的一九七〇年，美國航空公司的利潤僅提高了百分之三·二。今年的情況更糟，只有百分之三，並且全部工業的損失達一億八千萬美金左右。國際空中交通協會 (International Air Transport Association) 的會長納特·漢馬斯克尤德 (Knut Hammaraskjold) 說：「在未來的四年中，航空工業將需要投資三千億美金於新飛機上。」

就長期來看，大部份航空公司都相信投資於大飛機是明智之舉。價值五百萬美金的小型超音速噴射客機較波音七四七便宜，雖然航程較短，但却可開闢更多有利可圖的航線。國際空中交通協會預言：到一九八五年時，全世界的旅客人次將增加百分之三百以上，同時，航空貨運的企業亦將增加八倍。渡假遊客將旅行至更遙遠的角落——歐洲人將探訪神秘的非洲，美國人將暢遊夏威夷及南海。即使國際空中交通協會的預言成為事實，但在一九八五年也將只有世界人口的百分之六、五搭乘過飛機——此意味着：航空工業之發展，仍是具有無比的潛力。