

Bell/Agusta BA609 będzie latał

#Lotnictwo cywilne 11 lipca 2008

Rzecznik prasowy Bell Helicopter Textron zaprzeczył prasowym doniesieniom, o możliwej kasacji cywilnego samolotu hybrydowego Bell/Agusta BA609. Faktem jest jednak, że portfel zamówień na ten samolot jest bardzo szczupły.

Małe zamówienia na BA609 wynikają z rachunku finansowego. Koszt tego samolotu - w

Bell/Agusta BA609 to cywilny, choć zdecydowanie mniejszy kuzyn V-22 Osprey. Miał zrewolucjonizować lokalny ruch lotniczy. Samolot hybrydowy - startujący jak śmigłowiec, a po zmianie kąta ustawienia silników i śmigieł, lecący jak klasyczny samolot - miał uniezależnić transport od dużych lotnisk, przy zachowaniu prędkości i zasięgów turbośmigłowych maszyn dyspozycyjnych. Pozwoliłby więc na prowadzenie szybkiego transportu lotniczego do centrów wielkich aglomeracji.

Niestety, od czasu zebrania pierwszych zamówień w 1996, ich liczba nie zwiększyła się i nadal wynosi ok. 80 egz. To stawia pod znakiem zapytania celowość produkcji. Tym bardziej, że Bell/Agusta BA609 to nie V-22 Osprey. Ten pierwszy ma maksymalną masę startową 7 250 kg i jest napędzany silnikami o łącznej mocy 3920 KM. Zaprojektowano go do przewożenia 6-9 pasażerów lub do 2,5 ładunków. Tymczasem Osprey to maszyna prawie 4 razy cięższa, tyleż razy silniejsza i przewożąca 3 razy więcej ładunku. Przekłada się to na cenę. Dopuszczony w systemy wojskowe V-22 kosztuje ok. 70 mln USD, jego mniejszy odpowiednik będzie miał kilkukrotnie mniejszą cenę, to zaś da niewielkie obroty i - w konsekwencji - wątpliwą opłacalność produkcji.

Dlatego na początku tygodnia prezes Bella, Richard Millman stwierdził w wywiadzie dla *Fort Worth Star-Telegram*, że poszukuje *sensownej przyszłości programu BA609*. Wywołało to zrozumiałe, prasowe spekulacje o kasacji programu.

Odpowiedział na nie rzecznik przedsiębiorstwa, zapewniając, że Bell - inicjator programu - nadal wierzy w powodzenie BA609, jednak producent musi znaleźć sposoby zmniejszenia kosztów. W tym celu analizuje m.in. zmiany w aranżacji awioniki. Dodał, że na przyspieszenie prac, naciska włoski partner, AgustaWestland, chcąc powrotu do poprzednio zakładanej daty certyfikacji (a więc praktycznie i rozpoczęcia dostaw) - 2011. Bell planuje uczynić to rok później.

W rzeczywistości Bell nie zrezygnuje łatwo z programu. Duża część budżetu rozwojowego została opłacona z zadatków na 80 samolotów tego typu. Konieczność ich zwrotu, praktycznie w jednym terminie, może być trudna nawet dla tak dużego przedsiębiorstwa.



Małe zamówienia na BA609 wynikają z rachunku finansowego. Koszt tego samolotu - w 2004 szacowany na 10 mln USD, a dzisiaj na pewno więcej - przekracza 2-, 3-krotnie cenę podobnego samolotu turbośmigłowego. Co więcej, koszty serwisowania maszyny hybrydowej są znacznie większe, podobnie jak cena paliwa. Jego zużycie w przypadku BA609 musi być wielokrotnie wyższe. Moc silników jest bowiem 4-krotnie wyższa niż w samolotach turbośmigłowych o podobnej liczbie pasażerów / Zdjęcie: Bell

Bell/Agusta BA609 to cywilny, choć zdecydowanie mniejszy kuzyn V-22 Osprey. Miał zrewolucjonizować lokalny ruch lotniczy. Samolot hybrydowy - startujący jak śmigłowiec, a po zmianie kąta ustawienia silników i śmigieł, lecący jak klasyczny samolot - miał uniezależnić transport od dużych lotnisk, przy zachowaniu prędkości i zasięgów turbośmigłowych maszyn dyspozycyjnych. Pozwoliłyby więc na prowadzenie szybkiego transportu lotniczego do centrów wielkich aglomeracji.

Niestety, od czasu zebrania pierwszych zamówień w 1996, ich liczba nie zwiększyła się i nadal wynosi ok. 80 egz. To stawia pod znakiem zapytania celowość produkcji. Tym bardziej, że Bell/Agusta BA609 to nie V-22 Osprey. Ten pierwszy ma maksymalną masę startową 7 250 kg i jest napędzany silnikami o łącznej mocy 3920 KM. Zaprojektowano go do przewożenia 6-9 pasażerów lub do 2,5 ładunków. Tymczasem Osprey to maszyna prawie 4 razy cięższa, tyleż razy silniejsza i przewożąca 3 razy więcej ładunku. Przekłada się to na cenę. Dopuszczony w systemy wojskowe V-22 kosztuje ok. 70 mln USD, jego mniejszy odpowiednik będzie miał kilkukrotnie mniejszą cenę, to zaś da niewielkie obroty i - w konsekwencji - wątpliwą opłacalność produkcji.

Dlatego na początku tygodnia prezes Bella, Richard Millman stwierdził w wywiadzie dla *Fort Worth Star-Telegram*, że poszukuje *sensownej przyszłości programu BA609*. Wywołało to zrozumiałe, prasowe spekulacje o kasacji programu.

Odpowiedział na nie rzecznik przedsiębiorstwa, zapewniając, że Bell - inicjator programu - nadal wierzy w powodzenie BA609, jednak producent musi znaleźć sposoby zmniejszenia kosztów. W tym celu analizuje m.in. zmiany w aranżacji awioniki. Dodał, że na przyspieszenie prac, naciska włoski partner, AgustaWestland, chcąc powrotu do poprzednio zakładanej daty certyfikacji (a więc praktycznie i rozpoczęcia dostaw) - 2011. Bell planuje uczynić to rok później.

W rzeczywistości Bell nie rezygnuje łatwo z programu. Duża część budżetu rozwojowego została opłacona z zadatków na 80 samolotów tego typu. Konieczność ich zwrotu, praktycznie w jednym terminie, może być trudna nawet dla tak dużego przedsiębiorstwa.

© Wszelkie prawa zastrzeżone, 2007-2026 Altair Agencja Lotnicza Sp. z o. o