

Airbus A318 z centrum Londonu

#Lotnictwo cywilne 2 września 2009

Airbus dostarczył British Airways pierwsze dwa A318, przystosowane do pochodzenia do lądowania pod kątem 5,5°, co pozwoli na korzystanie z London City Airport (LCA), położonego 10 km od centrum miasta.

LCA jest najbardziej dynamicznie rozwijającym się portem lotniczym Wielkiej Brytanii. W

Otwarty w 1987 przez królową Elżbietę II LCA miał zaledwie jeden pas o długości 1080 m i w 1988 obsłużył 133 tys. pasażerów, latających w dyspozycyjnych i regionalnych samolotach, wśród których największymi były Dash 7 czy Dornier Do 228.

Dzisiaj, po wydłużeniu pasa i otwarciu nowego terminala, przyjmuje nieco większe maszyny. Nadal jednak wyłącznie regionalne (certyfikaty dla korzystania z LCA otrzymały m.in. ATR72-500 i Embraer 170, finalizowane są próby E190SR). Głównym ograniczeniem jest kąt podchodzenia do lądowania, wynoszący 5,5°, a więc o 2° większy, niż przy klasycznych lotniskach. Jest on zbyt ostry dla dużych maszyn pasażerskich.

W 2006 rozpoczęły się próby certyfikacyjne Airbusów A318. W ich trakcie przeprowadzono podchodzenie do lądowania pod kątem ponad 7°, dla zbadania, czy najmniejszy produkt europejskiego koncernu będzie zdolny zachować odpowiedni margines bezpieczeństwa.

Ostatecznie Airbus otrzymał zgodę i stworzył specjalną wersję swojego samolotu, zdolnego do lotów międzyatlantyckich. 2 niedawno dostarczone maszyny dla British Airways otworzą połączenie między LCA i amerykańskim JFK, łącząc dwa główne ośrodki finansowe świata.

Ze względu na niewystarczający zasięg standardowych A318, zdecydowano się zmniejszyć liczbę pasażerów do jedynie 32 w klasie biznesowej. Pozwoliło to na zwiększenie zapasu paliwa i odbycie całej podróży z jednym międzylądowaniem, przy locie na zachód. W drodze powrotnej, ze względu na korzystne wiatry, nie ma potrzeby uzupełniania paliwa. Samoloty otrzymały silniki CFM 56-5B9/3.



LCA jest najbardziej dynamicznie rozwijającym się portem lotniczym Wielkiej Brytanii. W 2008 obsłużył prawie 3,3 mln pasażerów, mimo posiadania jedynie jednego pasa o długości 1,5 km oraz zakazu lotów w nocy. Do 2030 ma przyjmować 8 mln pasażerów rocznie, bez większych zmian wielkości lotniska i przy pozostawieniu jednego pasa startowego / Zdjęcie: Juan Garcia

Otwarty w 1987 przez królową Elżbietę II LCA miał zaledwie jeden pas o długości 1080 m i w 1988 obsłużył 133 tys. pasażerów, latających w dyspozycyjnych i regionalnych samolotach, wśród których największymi były Dash 7 czy Dornier Do 228.

Dzisiaj, po wydłużeniu pasa i otwarciu nowego terminala, przyjmuje nieco większe maszyny. Nadal jednak wyłącznie regionalne (certyfikaty dla korzystania z LCA otrzymały m.in. ATR72-500 i Embraer 170, finalizowane są próby E190SR). Głównym ograniczeniem jest kąt podchodzenia do lądowania, wynoszący 5,5°, a więc o 2° większy, niż przy klasycznych lotniskach. Jest on zbyt ostry dla dużych maszyn pasażerskich.

W 2006 rozpoczęły się próby certyfikacyjne Airbusów A318. W ich trakcie przeprowadzono podchodzenie do lądowania pod kątem ponad 7°, dla zbadania, czy najmniejszy produkt europejskiego koncernu będzie zdolny zachować odpowiedni margines bezpieczeństwa.

Ostatecznie Airbus otrzymał zgodę i stworzył specjalną wersję swojego samolotu, zdolnego do lotów międzyatlantyckich. 2 niedawno dostarczone maszyny dla British Airways otworzą połączenie między LCA i amerykańskim JFK, łącząc dwa główne ośrodki finansowe świata.

Ze względu na niewystarczający zasięg standardowych A318, zdecydowano się zmniejszyć liczbę pasażerów do jedynie 32 w klasie biznesowej. Pozwoliło to na zwiększenie zapasu paliwa i odbycie całej podróży z jednym międzylądowaniem, przy locie na zachód. W drodze powrotnej, ze względu na korzystne wiatry, nie ma potrzeby uzupełniania paliwa. Samoloty otrzymały silniki CFM 56-5B9/3.