

A400M przegrywa z pogodą

#Lotnictwo wojskowe #Przemysł zbrojeniowy 5 stycznia 2010

Od oblotu Airbusa A400M minęły 3 tygodnie. W tym czasie przeprowadzono tylko jedną próbę w locie. Powodem są złe warunki atmosferyczne.

A400M w czasie pierwszego lotu, jeszcze z nie schowanym podwoziem. W czasie drugie

Pierwszy lot prototypu A400M, o numerze MSN1 (zobacz: [Oblot A400M](#)) rozpoczął 3-letni cykl prób. W ich trakcie 5 samolotów ma spędzić w powietrzu łącznie 4370 h, z czego 1970, po starcie z lotniska fabrycznego w Sewilli, a resztę - z Tuluzy. Certyfikat spodziewany jest w grudniu 2011, a pierwsze dostawy pod koniec następnego roku. Samoloty powinny już wtedy być zdolne do wykonywania zwykłych misji transportowych. Na uzyskanie pozwoleń realizowania pełnego wachlarza zadań, w tym tankowania w powietrzu, trzeba będzie jeszcze trochę poczekać...

Według przedstawicieli władz Airbusa, plany te nie są na razie zagrożone, a cały terminarz przygotowany z zapasem czasu na nieoczekiwane problemy techniczne. Wypada przy tym przypomnieć, że pierwszy okres programu charakteryzował się nadmiernym optymizmem, tak odnośnie czasu trwania prac rozwojowych, jak i ceny seryjnych maszyn. Nowe kierownictwo przedsiębiorstwa - jak widać - stara się unikać tych błędów.

I dobrze. Margines dodatkowego czasu przydał się już na starcie prób. Pierwszy latający prototyp został wyposażony w 13 t urządzeń kontrolnych i diagnostycznych. Część z nich monitoruje działanie silników. Niestety, sensory są wrażliwe na wilgoć. Z tego powodu do tej pory wykonano jedynie 2 loty. W czasie drugiego udało się osiągnąć prędkość 555 km/h oraz wysokość 10 tys. m. Fernando Alonso, szef operacji lotniczych Airbusa stwierdził, że to doskonały prognostyk dla dalszego etapu prób - z reguły takie wartości uzyskiwano po wielu lotach testowych.

Obecnie trwa oczekiwanie na poprawę pogody. Kiedy trafi się słoneczny, suchy dzień, A400M ponownie wystartuje. Po wykonaniu wszystkich, kluczowych prób układu napędowego, wrażliwe czujniki zostaną usunięte. Wtedy program testów uniezależni się w znacznym stopniu od warunków atmosferycznych.

Przedstawiciele Airbusa ujawnili jednocześnie, że drugi prototyp, MSN2, przeznaczony głównie do szczegółowych testów silników i również obficie wyposażony w aparaturę pomiarową, wystartuje do pierwszego lotu prawdopodobnie w marcu 2010. MSN3 dołączy do prób w połowie maja, a przy jego pomocy zostaną sprawdzone m.in. autopilot, systemy nawigacyjny, paliwowy i hydrauliczny.

Na przełomie 2010 i 2011 powinien nastąpić oblot MSN4, dzięki któremu zostanie zbadane zachowanie w czasie lotów transportowych i tankowania w powietrzu. Prototyp ten będzie miał ograniczoną liczbę urządzeń diagnostycznych. W połowie przyszłego roku do grupy tej dołączy MSN6, pierwszy samolot wykonany w standardzie produkcyjnym. Na jego pokładzie znajdzie się tylko podstawowa aparatura pomiarowa, a głównym celem testów będzie sprawdzenie działania samolotu w czasie dalekich lotów. Faktem jest również, że będzie to prawdopodobnie pierwszy, gruntownie odchudzony egz. - dotychczas wyprodukowane lub częściowo zmontowane prototypy znacznie przekroczyły zakładaną wcześniej masę własną i nie będą mogły transportować planowane pierwotnie 37 t ładunku (zobacz: [Krach programu A400M?](#)).



A400M w czasie pierwszego lotu, jeszcze z nie schowanym podwoziem. W czasie drugiej próby osiągnięto prędkość 555 km/h i wysokość 10 km / Zdjęcie: Airbus Military

Pierwszy lot prototypu A400M, o numerze MSN1 (zobacz: [Oblot A400M](#)) rozpoczął 3-letni cykl prób. W ich trakcie 5 samolotów ma spędzić w powietrzu łącznie 4370 h, z czego 1970, po starcie z lotniska fabrycznego w Sewilli, a resztę - z Tuluzy. Certyfikat spodziewany jest w grudniu 2011, a pierwsze dostawy pod koniec następnego roku. Samoloty powinny już wtedy być zdolne do wykonywania zwykłych misji transportowych. Na uzyskanie pozwoleń realizowania pełnego wachlarza zadań, w tym tankowania w powietrzu, trzeba będzie jeszcze trochę poczekać...

Według przedstawicieli władz Airbusa, plany te nie są na razie zagrożone, a cały terminarz przygotowano z zapasem czasu na nieoczekiwane problemy techniczne. Wypada przy tym przypomnieć, że pierwszy okres programu charakteryzował się nadmiernym optymizmem, tak odnośnie czasu trwania prac rozwojowych, jak i ceny seryjnych maszyn. Nowe kierownictwo przedsiębiorstwa - jak widać - stara się unikać tych błędów.

I dobrze. Margines dodatkowego czasu przydał się już na starcie prób. Pierwszy latający prototyp został wyposażony w 13 t urządzeń kontrolnych i diagnostycznych.

Część z nich monitoruje działanie silników. Niestety, sensory są wrażliwe na wilgoć. Z tego powodu do tej pory wykonano jedynie 2 loty. W czasie drugiego udało się osiągnąć prędkość 555 km/h oraz wysokość 10 tys. m. Fernando Alonso, szef operacji lotniczych Airbusa stwierdził, że to doskonały prognostyk dla dalszego etapu prób - z reguły takie wartości uzyskiwano po wielu lotach testowych.

Obecnie trwa oczekiwanie na poprawę pogody. Kiedy trafi się słoneczny, suchy dzień, A400M ponownie wystartuje. Po wykonaniu wszystkich, kluczowych prób układu napędowego, wrażliwe czujniki zostaną usunięte. Wtedy program testów uniezależni się w znacznym stopniu od warunków atmosferycznych.

Przedstawiciele Airbusa ujawnili jednocześnie, że drugi prototyp, MSN2, przeznaczony głównie do szczegółowych testów silników i również obficie wyposażony w aparaturę pomiarową, wystartuje do pierwszego lotu prawdopodobnie w marcu 2010. MSN3 dołączy do prób w połowie maja, a przy jego pomocy zostaną sprawdzone m.in. autopilot, systemy nawigacyjny, paliwowy i hydrauliczny.

Na przełomie 2010 i 2011 powinien nastąpić oblot MSN4, dzięki któremu zostanie zbadane zachowanie w czasie lotów transportowych i tankowania w powietrzu. Prototyp ten będzie miał ograniczoną liczbę urządzeń diagnostycznych. W połowie przyszłego roku do grupy tej dołączy MSN6, pierwszy samolot wykonany w standardzie produkcyjnym. Na jego pokładzie najdzie się tylko podstawowa aparatura pomiarowa, a głównym celem testów będzie sprawdzenie działania samolotu w czasie dalekich lotów. Faktem jest również, że będzie to prawdopodobnie pierwszy, gruntownie odchudzony egz. - dotychczas wyprodukowane lub częściowo zmontowane prototypu znacznie przekroczyły zakładaną wcześniej masę własną i nie będą mogły transportować planowane pierwotnie 37 t ładunku (zobacz: [Krach programu A400M?](#)).

Powiązane wiadomości

[A400M przegrywa z pogodą \(2010-01-05\)](#)

[Krach programu A400M? \(2009-01-25\)](#)

[Zamrożenie programu A400M? \(2008-09-22\)](#)

[710 mln strat EADS \(2007-11-12\)](#)

[Wreszcie komplet silników dla A400M \(2008-03-08\)](#)

[Roll-out A400M \(2008-06-27\)](#)

[C-130XL – konkurent A400M? \(2008-09-23\)](#)

[Pierwszy lot silnika TP400 \(2008-12-18\)](#)

[A400M – 3 lata opóźnienia \(2009-01-12\)](#)

[Program A400M opóźniony o ponad pół roku \(2007-10-19\)](#)

[Pierwszy lot silnika TP400 \(2008-12-18\)](#)

[A330 zamiast A400M? \(2009-01-14\)](#)

[Załamanie ruchu towarowego \(2008-12-31\)](#)

[A400M – 3 lata opóźnienia \(2009-01-12\)](#)

[Oblot A400M \(2009-12-11\)](#)

Krach programu A400M? (2009-01-25)
Zamrożenie programu A400M? (2008-09-22)
C-130XL – konkurent A400M? (2008-09-23)
Pierwszy lot silnika TP400 (2008-12-18)
A400M – 3 lata opóźnienia (2009-01-12)
A330 zamiast A400M? (2009-01-14)
Kontrakt na Pumy został podpisany (2009-07-06)
405 bwp Puma dla Bundeswehry (2007-11-08)
6 mld Euro na niemiecką broń (2009-06-18)
MELLS dla Bundeswehry (2009-06-26)

© Wszelkie prawa zastrzeżone, 2007-2025 Altair Agencja Lotnicza Sp. z o. o