

Oblot B747-8 Intercontinental

#Lotnictwo cywilne 21 marca 2011

Wczoraj z lotniska fabrycznego Boeinga w Everett wystartował do pierwszego lotu B747-8 Intercontinental, najnowszy model pasażerskiego Jumbo-Jeta, konkurujący z Airbusem 380.

Oblot zgromadził kilkanaście tysięcy gości, pracowników koncernu, klientów, poddostaw

Lot rozpoczął się o 9:59 rano i zakończył - również na lotnisku Boeinga, ale w Seattle - o 2:24 po południu czasu lokalnego. Za sterami zasiedli szef pilotów koncernu Mark Feuerstein i Paul Stemer. Stwierdzili, że samolot spełnił wszystkie wstępne oczekiwania. W czasie lotu osiągnięto wysokość 5791 m i prędkość 463 km/h.

W ten sposób rozpoczęto program testów w locie, obliczony na 600 h. Tak mała liczba godzin wynika z faktu wykorzystywania wielu sprawdzonych podzespołów ze starszej wersji B747-400 oraz bliskiego podobieństwa do oblatanej już wersji transportowej, B747-8F (zobacz: [Oblot B747-8F](#)).

W porównaniu do wcześniej produkowanego modelu, w nowym zastosowano m.in. bardziej wydajne silniki General Electric GeNx-2B67, awionikę z B787 Dreamlinera, powiększono również o ponad 5 m (do 76,4 m) kadłub, przez co samolot jest obecnie najdłuższą maszyną pasażerską na świecie.

Dzięki temu nowy Boeing będzie mógł zabrać na pokład 467 pasażerów w konfiguracji z trzema klasami, przy ograniczeniu o 30% hałasu w czasie startu i lądowania. Przedstawiciele producenta zapewniają, że nowy układ napędowy zapewni zmniejszenie zużycia paliwa o 16%, w przeliczeniu na jednego pasażera, i ogólne zmniejszenie kosztów użytkowania o 12%.

Nowy *Jumbo-Jet* cieszy się jednak niezbyt imponującym zainteresowaniem. Od 2006 Boeing zdobył zamówienia na 33 maszyny pasażerskie, z czego 20 kupiła Lufthansa, 8 Boeing Business Jet, a 5 Korean Air. Zawarta w bieżącym miesiącu umowa z Air China zwiększa tę liczbę do łącznie 38 egz., ale wymaga jeszcze uzyskania pozwoleń władz obu krajów.

Dla porównania, konkurencyjny Airbus zdobył w tym samym czasie zamówienia na 115 swoich A380, które w konfiguracji 3-klasowej zabierają na pokład do 525 pasażerów.

O wiele większe zamówienia dla Boeinga dotyczą wersją cargo. Klienci potwierdzili zamówienia na zakup 74 samolotów transportowych, zdolnych do przewiezienia ładunku o masie do 140 t. B747-8F nie ma jednak konkurenta w postaci podobnego

modelu Airbusa. Europejczycy zrezygnowali bowiem z oferowania wersji cargo A380, ze względu na problemy z rozwojem, a potem odpowiednim tempem dostaw samolotu pasażerskiego.

Przedstawiciele Boeinga zapewnili, że dostawa pierwszego, seryjnego B747-8I nastąpi jeszcze w bieżącym roku.



Oblot zgromadził kilkanaście tysięcy gości, pracowników koncernu, klientów, poddostawców i przedstawicieli lokalnych władz / Zdjęcie: Boeing

Lot rozpoczął się o 9:59 rano i zakończył - również na lotnisku Boeinga, ale w Seattle - o 2:24 po południu czasu lokalnego. Za sterami zasiedli szef pilotów koncernu Mark Feuerstein i Paul Stemer. Stwierdzili, że samolot spełnił wszystkie wstępne oczekiwania. W czasie lotu osiągnięto wysokość 5791 m i prędkość 463 km/h.

W ten sposób rozpoczęto program testów w locie, obliczony na 600 h. Tak mała liczba godzin wynika z faktu wykorzystywania wielu sprawdzonych podzespołów ze starszej wersji B747-400 oraz bliskiego podobieństwa do oblatanej już wersji transportowej, B747-8F (zobacz: [Oblot B747-8F](#)).

W porównaniu do wcześniej produkowanego modelu, w nowym zastosowano m.in. bardziej wydajne silniki General Electric GeNx-2B67, awionikę z B787 Dreamlinera, powiększono również o ponad 5 m (do 76,4 m) kadłub, przez co samolot jest obecnie najdłuższą maszyną pasażerską na świecie.

Dzięki temu nowy Boeing będzie mógł zabrać na pokład 467 pasażerów w konfiguracji z trzema klasami, przy ograniczeniu o 30% hałasu w czasie startu i lądowania. Przedstawiciele producenta zapewniają, że nowy układ napędowy zapewni zmniejszenie zużycia paliwa o 16%, w przeliczeniu na jednego pasażera, i ogólne zmniejszenie kosztów użytkowania o 12%.

Nowy *Jumbo-Jet* cieszy się jednak niezbyt imponującym zainteresowaniem. Od 2006 Boeing zdobył zamówienia na 33 maszyny pasażerskie, z czego 20 kupiła Lufthansa, 8 Boeing Business Jet, a 5 Korean Air. Zawarta w bieżącym miesiącu umowa z Air China zwiększa tę liczbę do łącznie 38 egz., ale wymaga jeszcze uzyskania pozwoleń władz obu krajów.

Dla porównania, konkurencyjny Airbus zdobył w tym samym czasie zamówienia na 115 swoich A380, które w konfiguracji 3-klasowej zabierają na pokład do 525 pasażerów.

O wiele większe zamówienia dla Boeinga dotyczą wersją cargo. Klienci potwierdzili zamówienia na zakup 74 samolotów transportowych, zdolnych do przewiezienia ładunku o masie do 140 t. B747-8F nie ma jednak konkurenta w postaci podobnego modelu Airbusa. Europejczycy zrezygnowali bowiem z oferowania wersji cargo A380, ze względu na problemy z rozwojem, a potem odpowiednim tempem dostaw samolotu pasażerskiego.

Przedstawiciele Boeinga zapewnili, że dostawa pierwszego, seryjnego B747-8I nastąpi jeszcze w bieżącym roku.

Powiązane wiadomości

[Oblot B747-8 Intercontinental \(2011-03-21\)](#)

[Oblot B747-8F \(2010-02-09\)](#)

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