

Certyfikaty Boeinga 747-8F

#Lotnictwo cywilne 23 sierpnia 2011

W ostatni piątek amerykańskie i europejskie władze lotnicze wydały certyfikaty dla nowej wersji transportowego Jumbo-Jeta, Boeinga 747-8F. Pierwsze dostawy planowane są na wrzesień.

Pierwszy samolot seryjny, przewidziany dla pierwszego odbiorcy - Cargolux - zaraz po o

Nieco ponad półtora roku od oblotu, zajęło Boeingowi uzyskanie certyfikatów FAA i EASA dla swojej nowej wersji transportowego B747. Samolot, w porównaniu do poprzednika, ma o 5,6 m wydłużony kadłub, co przekłada się na zwiększenie powierzchni ładunkowej o 16 m². Otrzymał również nowe, bardziej oszczędne silniki i nowoczesną awionikę (zobacz: [Oblot B747-8F](#)).

Program budowy nowej wersji towarowego *Jumbo-Jeta* jest kluczowy z punktu widzenia amerykańskiego koncernu. Opracowywana bowiem równolegle wersja pasażerska (zobacz: [Oblot B747-8 Intercontinental](#)), nie cieszy się dużym powodzeniem. Do tej pory uzyskano potwierdzone zamówienia na jedynie 36 maszyn, ze względu na ogromną konkurencję, stwarzaną przez rewelacyjnego Airbusa 380.

Europejski koncern zrezygnował natomiast - przynajmniej w dającej przewidzieć się przyszłości - z opracowania wersji transportowej swojej maszyny. W związku z tym Boeing jest niezagrożony w segmencie największych samolotów cargo. Podpisał umowy sprzedaży 79 nowych maszyn, notując zaledwie jedno zerwanie umowy i to w sytuacji 3-letniego opóźnienia programu!

Zwłoka w dostawach nowych transportowców przekłada się na istotne straty koncernu, które już w 2009 szacowano na 1 mld USD (zobacz: [Opóźnienie B747-8](#)). Jednak mimo tych obciążeń, Boeing 747-8F pozwoli na utrzymanie linii produkcyjnej *Jumbo-Jetów* przez szereg najbliższych lat.



*Pierwszy samolot seryjny,
przewidziany dla pierwszego odbiorcy
- Cargolux - zaraz po opuszczeniu
lakierni. Powinien trafić do odbiorcy
już w przyszłym miesiącu / Zdjęcie:
Boeing*

Nieco ponad półtora roku od oblotu, zajęło Boeingowi uzyskanie certyfikatów FAA i EASA dla swojej nowej wersji transportowego B747. Samolot, w porównaniu do poprzednika, ma o 5,6 m wydłużony kadłub, co przekłada się na zwiększenie powierzchni ładunkowej o 16 m². Otrzymał również nowe, bardziej oszczędne silniki i nowoczesną awionikę (zobacz: [Oblot B747-8F](#)).

Program budowy nowej wersji towarowego *Jumbo-Jeta* jest kluczowy z punktu widzenia amerykańskiego koncernu. Opracowywana bowiem równolegle wersja pasażerska (zobacz: [Oblot B747-8 Intercontinental](#)), nie cieszy się dużym powodzeniem. Do tej pory uzyskano potwierdzone zamówienia na jedynie 36 maszyn, ze względu na ogromną konkurencję, stwarzaną przez rewelacyjnego Airbusa 380.

Europejski koncern zrezygnował natomiast - przynajmniej w dającej przewidzieć się przyszłości - z opracowania wersji transportowej swojej maszyny. W związku z tym Boeing jest niezagrożony w segmencie największych samolotów cargo. Podpisał umowy sprzedaży 79 nowych maszyn, notując zaledwie jedno zerwanie umowy i to w sytuacji 3-letniego opóźnienia programu!

Zwłoka w dostawach nowych transportowców przekłada się na istotne straty koncernu, które już w 2009 szacowano na 1 mld USD (zobacz: [Opóźnienie B747-8](#)). Jednak mimo tych obciążeń, Boeing 747-8F pozwoli na utrzymanie linii produkcyjnej *Jumbo-Jetów* przez szereg najbliższych lat.

Powiązane wiadomości

[Certyfikaty Boeinga 747-8F \(2011-08-23\)](#)

[Opóźnienie B747-8 \(2009-10-07\)](#)

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

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

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