

# Nowe Boeingi od 2017

#Lotnictwo cywilne 3 września 2011

## **Władze amerykańskiego koncernu ogłosiły powstanie nowej generacji wąskokadłubowych Boeingów 737, modeli MAX 7, MAX 8 i MAX 9, napędzanych silnikami CFM International LEAP-1B.**

Artystyczna wizja nowego Boeinga 737 MAX 8 / Rysunek: Boeing

To już kolejna odsłona najpopularniejszych samolotów Boeinga. Nowe oznaczenie wiąże się z planowanym zastosowaniem silników CFM International LEAP-1B. Te jednostki napędowe rozwijane są przez konsorcjum amerykańskiej GE Aviation i francuskiej Snemca od 2008. Stanowią rozwinięcie obecnie stosowanych silników CFM56-5B i -7B, mają jednak większą średnicę, wyższy stopień sprężania, a w ich budowie zastosowano więcej kompozytów.

Producent ocenia, że LEAP-1B będą zużywały do 16% mniej paliwa niż jego poprzednicy, a w porównaniu do silników jeszcze starszej generacji - jak w np. w MD-80 - wartość ta może osiągnąć nawet 50%. Nowe silniki będą również cichsze.

Te same jednostki napędowe mają być stosowane również w chińskich Comac C919 i europejskich Airbusach 320neo. Przedstawiciele Boeinga twierdzą, że ich samoloty będą jednak średnio o 7% tańsze w utrzymaniu, niż konkurencyjne Airbussy. Ich wyliczenia mogą być zasadne o tyle, że samoloty europejskie - oferujące większą przestrzeń dla pasażerów - mają również większą masę.

Poszczególne wersje samolotów rodziny MAX odpowiadają obecnie produkowanym modelom 737-700 i -700ER, 737-800 oraz 737-900ER. Powinny wejść do służby, poczynając od 2017.



Artystyczna wizja nowego Boeinga  
737 MAX 8 / Rysunek: Boeing

To już kolejna odłona najpopularniejszych samolotów Boeinga. Nowe oznaczenie wiąże się z planowanym zastosowaniem silników CFM International LEAP-1B. Te jednostki napędowe rozwijane są przez konsorcjum amerykańskiej GE Aviation i francuskiej Snemca od 2008. Stanowią rozwinięcie obecnie stosowanych silników CFM56-5B i -7B, mają jednak większą średnicę, wyższy stopień sprężania, a w ich budowie zastosowano więcej kompozytów.

Producent ocenia, że LEAP-1B będą zużywały do 16% mniej paliwa niż jego poprzednicy, a w porównaniu do silników jeszcze starszej generacji - jak w np. w MD-80 - wartość ta może osiągnąć nawet 50%. Nowe silniki będą również cichsze.

Te same jednostki napędowe mają być stosowane również w chińskich Comac C919 i europejskich Airbusach 320neo. Przedstawiciele Boeinga twierdzą, że ich samoloty będą jednak średnio o 7% tańsze w utrzymaniu, niż konkurencyjne Airbusey. Ich wyliczenia mogą być zasadne o tyle, że samoloty europejskie - oferujące większą przestrzeń dla pasażerów - mają również większą masę.

Poszczególne wersje samolotów rodziny MAX odpowiadają obecnie produkowanym modelom 737-700 i -700ER, 737-800 oraz 737-900ER. Powinny wejść do służby, poczynając od 2017.