

W pełni włoski AW609

#Lotnictwo cywilne 29 listopada 2011

Włoska część AgustaWestland przejęła całość praw do cywilnego przemiennopłata AW609, do tej pory rozwijanego wspólnie z amerykańskim Bellem.

AW609, choć powielający układ zastosowany w wojskowym V-22 Osprey, jest od niego :

Przedstawiciele AgustaWestland poinformowali o *sfinalizowaniu zakupu od Bell Helicopter Textron programu przemiennopłata modelu 609.*

Rozwój cywilnego samolotu, zdolnego do pionowego startu i klasycznego lotu poziomego, zainicjowała grupa Bell-Boeing w 1996, bazując na udanym demonstratorze Bell XV-15. Projekt był logicznym następstwem rozwoju wojskowego przemiennopłata V-22 Osprey, dzieła obu amerykańskich przedsiębiorstw. Jednak po dwóch latach Boeing zrezygnował z udziału w przedsięwzięciu, a jego miejsce zajęła włoska Agusta. Budowany samolot otrzymał wtedy oznaczenie Bell/Agusta BA609. Partnerzy powołali spółkę joint-venture: Bell/Agusta Aerospace Company (BAAC).

W 2009 Włosi - występujący już jako część zawiązanej z Brytyjczykami spółki AgustaWestland - zaproponowali, by przejąć cały program, uznając, że dotychczasowe prace postępują zbyt wolno. W ciągu kolejnych dwóch lat trwały negocjacje, koncentrujące się na warunkach sprzedaży technologii, wykorzystywanej równolegle w budowie wojskowych V-22. W czerwcu bieżącego roku ogłoszono podpisanie porozumienia w tej sprawie i zmianie nazwy samolotu na AW609.

Sfinalizowana ostatecznie wczoraj transakcja stanowi, że Włosi przejmują wszelkie prawa do konstrukcji. Kupili też wszystkie udziały w spółce BAAC, która zmieni nazwę, pozostanie jednak zarejestrowana w USA i będzie odpowiedzialna za proces certyfikacji konstrukcji przed miejscowymi władzami lotnictwa cywilnego FAA. AgustaWestland zapowiedziała utworzenie nowej bazy serwisowej w teksańskim Arlington, dla zapewnienia obsługi przemiennopłatów na amerykańskim rynku.

Obecnie istnieją dwa prototypy AW609, który spędziły do tej pory w powietrzu ok. 600 h. Program prób w locie jest zaawansowany w 85%. Potwierdzono już m.in. osiągnięcie prędkości maksymalnej rzędu 510 km/h i pułapu 7600 m.

Przyspieszenie procesu certyfikacyjnego zostanie osiągnięte przez zaangażowanie do testów kolejnej pary prototypów. Montaż jednego z nich jest właśnie na ukończeniu w zakładach we Włoszech. Jego głównym przeznaczeniem będą próby oblodzeniowe. Z

kolei w czwartym samolocie zostanie zainstalowany nowy pakiet awioniki, umożliwiający loty w każdych warunkach atmosferycznych i znacznie zmniejszający obciążenie pracą załogi.

Przedstawiciele producenta zapewniają, że uzyskają certyfikat europejskich i amerykańskich władz lotniczych pod koniec 2015 lub na początku 2016, a dostawy rozpoczną się wkrótce potem. Do tej pory uzyskano zamówienia na 70 egz. AW609, złożone przez 40 podmiotów (w tym agencji rządowych) z 20 państw.



AW609, choć powielający układ zastosowany w wojskowym V-22 Osprey, jest od niego zdecydowanie mniejszy. Jego maksymalna masa startowa to 7,6 t, Osprey`a - 27,4 t. Załogę stanowi jeden lub dwóch pilotów, a liczba pasażerów ograniczona jest maksymalnie to 9 osób. Dla amerykańskiego samolotu liczby te wynoszą odpowiednio 4 lotników i 32 żołnierzy. Różne są również silniki. W AW609 mają one moc po 1940 KM, w V-22 wartość ta wynosi 6150 KM / Zdjęcie: AgustaWestland

Przedstawiciele AgustaWestland poinformowali o *sfinalizowaniu zakupu od Bell Helicopter Textron programu przemiennopłata modelu 609.*

Rozwój cywilnego samolotu, zdolnego do pionowego startu i klasycznego lotu poziomego, zainicjowała grupa Bell-Boeing w 1996, bazując na udanym demonstratorze Bell XV-15. Projekt był logicznym następstwem rozwoju wojskowego przemiennopłata V-22 Osprey, dzieła obu amerykańskich przedsiębiorstw. Jednak po dwóch latach Boeing zrezygnował z udziału w przedsięwzięciu, a jego miejsce zajęła włoska Agusta. Budowany samolot otrzymał wtedy oznaczenie Bell/Agusta BA609. Partnerzy powołali spółkę joint-venture: Bell/Agusta Aerospace Company (BAAC).

W 2009 Włosi - występujący już jako część zawiązanej z Brytyjczykami spółki AgustaWestland - zaproponowali, by przejąć cały program, uznając, że dotychczasowe prace postępują zbyt wolno. W ciągu kolejnych dwóch lat trwały negocjacje, koncentrujące się na warunkach sprzedaży technologii, wykorzystywanej równolegle w budowie wojskowych V-22. W czerwcu bieżącego roku ogłoszono podpisanie porozumienia w tej sprawie i zmianie nazwy samolotu na AW609.

Sfinalizowana ostatecznie wczoraj transakcja stanowi, że Włosi przejmują wszelkie prawa do konstrukcji. Kupili też wszystkie udziały w spółce BAAC, która zmieni nazwę, pozostanie jednak zarejestrowana w USA i będzie odpowiedzialna za proces certyfikacji konstrukcji przed miejscowymi władzami lotnictwa cywilnego FAA. AgustaWestland zapowiedziała otwarcie nowej bazy serwisowej w tekszańskim Arlington, dla zapewnienia obsługi przemiennopłatów na amerykańskim rynku.

Obecnie istnieją dwa prototypy AW609, który spędziły do tej pory w powietrzu ok. 600 h. Program prób w locie jest zaawansowany w 85%. Potwierdzono już m.in. osiągnięcie prędkości maksymalnej rzędu 510 km/h i pułapu 7600 m.

Przyspieszenie procesu certyfikacyjnego zostanie osiągnięte przez zaangażowanie do testów kolejnej pary prototypów. Montaż jednego z nich jest właśnie na ukończeniu w zakładach we Włoszech. Jego głównym przeznaczeniem będą próby oblodzeniowe. Z kolei w czwartym samolocie zostanie zainstalowany nowy pakiet awioniki, umożliwiający loty w każdych warunkach atmosferycznych i znacznie zmniejszający obciążenie pracą załogi.

Przedstawiciele producenta zapewniają, że uzyskają certyfikat europejskich i amerykańskich władz lotniczych pod koniec 2015 lub na początku 2016, a dostawy rozpoczną się wkrótce potem. Do tej pory uzyskano zamówienia na 70 egz. AW609, złożone przez 40 podmiotów (w tym agencji rządowych) z 20 państw.