

Początek budowy Airbusa 320neo

#Lotnictwo cywilne 9 lipca 2012

Wczoraj w zakładach Airbusa w Tuluzie odbyło się cięcie blach dla pylonów silnikowych A320neo, zapoczątkowując budowę tych samolotów pasażerskich nowej generacji.

Automatyczna wielostanowiskowa obrabiarka, przy pomocy której stworzono pierwsze €

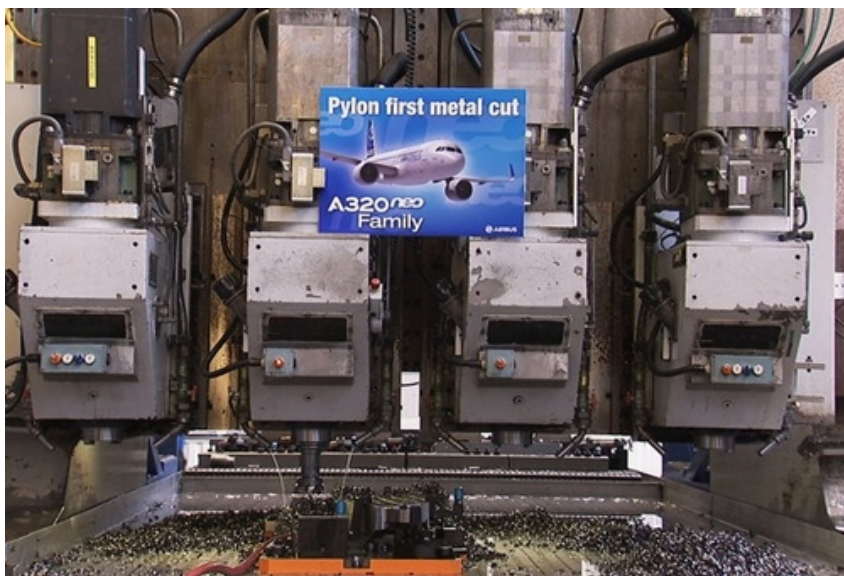
A320 to ogólna nazwa rodziny najmniejszych samolotów pasażerskich Airbusa, z jednym przejściem między rzędami siedzeń. Podobnie jak w przypadku Boeingów 737, maszyny tej klasy są jednak najczęściej kupowane przez linie lotnicze.

Zdecydowana większość wysiłku inwestycyjnego obu konkurujących producentów skupiała się w ostatnich latach na innych segmentach samolotów pasażerskich. Dla Europejczyków sztandarowym produktem jest ogromny A380, dla Amerykanów - średni B787. Tymczasem najliczniej sprzedawane maszyny pochodzą technologicznie odpowiednio z lat 1960. i 1980. W ciągu dekad służby przechodziły one szereg modernizacji, powstawały także nowe modele, jednak nigdy nie zdecydowano się na stworzenie zupełnie nowej konstrukcji.

Prace nad zdecydowanie bardziej wydajnymi i cichszymi silnikami nowej generacji pozwoliły na rozpoczęcie prac nad kolejną modernizacją A320 i B737, które zaowocowały istniejącymi na razie jedynie w formie projektów modelami A320neo i B737 MAX.

Jako pierwsze, w 2015 powinny wejść do służby samoloty Airbusa, poprzedzając o 2 lata konkurencyjne Boeingi. Wczoraj w zakładach w Tuluzie pocięto pierwsze elementy, niezbędne do produkcji A320neo: podzespoły pylonu silnika. Będzie on - tak jak większość elementów płatowca - podobny do obecnie produkowanego pylonu. Wprowadzono w nim jednak zmiany, częściowo implementując technologie opracowane na rzecz A380, częściowo dostosowując projekt do szerszego wykorzystania tytanu (jedyną widoczną zewnętrzną nowością będzie dodanie dużych wingletów, które wraz z nowymi silnikami powinny one przyczynić się do 15-procentowej redukcji zużycia paliwa).

Od początku sprzedaży, czyli od 2010, Airbus zebrał zamówienia na ponad 1400 samolotów tego typu.



Automatyczna wielostanowiskowa obrabiarka, przy pomocy której stworzono pierwsze elementy nowego samolotu / Zdjęcie: Airbus

A320 to ogólna nazwa rodziny najmniejszych samolotów pasażerskich Airbusa, z jednym przejściem między rzędami siedzeń. Podobnie jak w przypadku Boeingów 737, maszyny tej klasy są jednak najczęściej kupowane przez linie lotnicze.

Zdecydowana większość wysiłku inwestycyjnego obu konkurujących producentów skupiała się w ostatnich latach na innych segmentach samolotów pasażerskich. Dla Europejczyków sztandarowym produktem jest ogromny A380, dla Amerykanów - średni B787. Tymczasem najliczniej sprzedawane maszyny pochodzą technologicznie odpowiednio z lat 1960. i 1980. W ciągu dekad służby przechodziły one szereg modernizacji, powstawały także nowe modele, jednak nigdy nie zdecydowano się na stworzenie zupełnie nowej konstrukcji.

Prace nad zdecydowanie bardziej wydajnymi i cichszymi silnikami nowej generacji pozwoliły na rozpoczęcie prac nad kolejną modernizacją A320 i B737, które zaowocowały istniejącymi na razie jedynie w formie projektów modelami A320neo i B737 MAX.

Jako pierwsze, w 2015 powinny wejść do służby samoloty Airbusa, poprzedzając o 2 lata konkurencyjne Boeingi. Wczoraj w zakładach w Tuluzie pocięto pierwsze elementy, niezbędne do produkcji A320neo: podzespoły pylonu silnika. Będzie on - tak jak większość elementów płatowca - podobny do obecnie produkowanego pylonu. Wprowadzono w nim jednak zmiany, częściowo implementując technologie opracowane na rzecz A380, częściowo dostosowując projekt do szerszego wykorzystania tytanu (jedyną widoczną zewnętrzną nowością będzie dodanie dużych wingletów, które wraz z nowymi silnikami powinny one przyczynić się do 15-procentowej redukcji zużycia paliwa).

Od początku sprzedaży, czyli od 2010, Airbus zebrał zamówienia na ponad 1400 samolotów tego typu.
