

Farnborough: Winglety Boeinga

#Lotnictwo cywilne 14 lipca 2012

Na Farnborough można było śledzić walkę między obu największymi na świecie producentami samolotów pasażerskich w dziedzinie technicznej. Postęp na tym polu ma zapewnić nowe zamówienia.

Makieta nowego wingletu dla Boeinga 737 MAX / Zdjęcie: Grzegorz Sobczak

Boeing oświadczył, że dzięki zmniejszeniu masy własnej B737 MAX jego koszty operacyjne będą niższe o 8% w stosunku do A320neo. To dość interesujące stwierdzenie w kontekście konieczności przekonstruowania skrzydła, kadłuba i podwozia, aby pod skrzydłami B737 MAX zmieścić nowe, oszczędniejsze silniki wentylatorowe o większej średnicy. Tymczasem A320neo, bez żadnych istotnych zmian konstrukcyjnych, będzie wyposażony w jeszcze oszczędniejsze silniki o znacznie większych wentylatorach, które pozwolą znacznie obniżyć zużycie paliwa.

Walka toczy się także na poziomie udoskonalania aerodynamiki. Obaj producenci przykładają dużą wagę do zoptymalizowania swoich konstrukcji, przy możliwie jak najmniejszej ingerencji w konstrukcję. Stąd pomysły na rozpraszacze wirów na końcówkach skrzydeł. Airbus zastosował *sharklety*, czyli rozwiązanie bardzo zbliżone do stosowanych już obecnie wingletołów. Boeing zaś ma zastosować nowe rozwiązanie prezentowane w postaci makiety na Farnborough.

Według dostępnych danych, B737MAX ma być oszczędniejszy od swojego poprzednika B737 Next Generation o ok. 8%, podczas gdy A320neo w zestawieniu z produkowaną obecnie klasyczną wersją będzie łącznie oszczędniejszy o 15%. Pamiętać jednak należy, że do tej pory obie konstrukcje istnieją jedynie *na papierze* i nikt nie może mieć pewności, że założenia konstruktorów staną się rzeczywistością.



Makieta nowego wingletu dla Boeinga 737 MAX / Zdjęcie: Grzegorz Sobczak

Boeing oświadczył, że dzięki zmniejszeniu masy własnej B737 MAX jego koszty operacyjne będą niższe o 8% w stosunku do A320neo. To dość interesujące stwierdzenie w kontekście konieczności przekonstruowania skrzydła, kadłuba i podwozia, aby pod skrzydłami B737 MAX zmieścić nowe, oszczędniejsze silniki wentylatorowe o większej średnicy. Tymczasem A320neo, bez żadnych istotnych zmian konstrukcyjnych, będzie wyposażony w jeszcze oszczędniejsze silniki o znacznie większych wentylatorach, które pozwolą znacznie obniżyć zużycie paliwa.

Walka toczy się także na poziomie udoskonalania aerodynamiki. Obaj producenci przykładają dużą wagę do zoptymalizowania swoich konstrukcji, przy możliwie jak najmniejszej ingerencji w konstrukcję. Stąd pomysły na rozpraszacze wirów na końcówkach skrzydeł. Airbus zastosował *sharklety*, czyli rozwiązanie bardzo zbliżone do stosowanych już obecnie wigletów. Boeing zaś ma zastosować nowe rozwiązanie prezentowane w postaci makiety na Farnborough.

Według dostępnych danych, B737MAX ma być oszczędniejszy od swojego poprzednika B737 Next Generation o ok. 8%, podczas gdy A320neo w zestawieniu z produkowaną obecnie klasyczną wersją będzie łącznie oszczędniejszy o 15%. Pamiętać jednak należy, że do tej pory obie konstrukcje istnieją jedynie *na papierze* i nikt nie może mieć pewności, że założenia konstruktorów staną się rzeczywistością.