

PAS 2017: Plus zamiast neo

#Lotnictwo cywilne 19 czerwca 2017

Podczas Paris Air Show 2017 Airbus ujawnił prace nad modernizacją największego samolotu w swojej ofercie. Nowa wersja jest oznaczona A380plus.



Makieta nowego wingletu dla Airbusa A380 prezentowana na salonie lotniczym w Paryżu. Samolot z takimi wingletami prezentowany jest tylko na wystawie statycznej, do lotu są one zdejmowane. Nowe winglety to najbardziej widoczna część modernizacji A380plus / Zdjęcie: Grzegorz Sobczak

Od pewnego czasu spada zainteresowanie przewoźników Airbusem A380. Po wprowadzeniu modelu A350XWB wiele linii lotniczych zdecydowało się na zakup najnowszego europejskiego szerokokadłubowca, który oferuje porównywalne koszty przewiezienia jednego pasażera co A380.

Airbus wspomina o możliwości ograniczenia tempa produkcji A380 do poziomu poniżej jednego samolotu miesięcznie. Kierownictwo Airbusa postanowiło poprawić nieco ekonomikę tego samolotu, aby uatrakcyjnić go w oczach potencjalnych klientów ([Airbus projektuje A380plus](#), 2017-06-18).

Najbardziej widoczną zmianą jest zastosowanie nowych, dużych wingletów na końcach skrzydeł. Na egzemplarzu doświadczalnym A380 prezentowanym na podparyskim Le Bourget zamontowano pełnowymiarowe makiety takich wingletów. Ich wysokość to łącznie 4,7 m (części górna ma 3,5 m wysokości, a dolna 1,2 m). Samolot jednak jeszcze z nimi nie lata.

Przedstawiciele Airbusa twierdzą, że A380plus będzie o 13% oszczędniejszy w przeliczeniu na jednego przewiezionego pasażera niż obecnie latające A380. Na ten wynik sumuje się kilka działań. Po pierwsze, wprowadzono drobne poprawki aerodynamiczne - winglety, przekonstruowane połączenie skrzydło-kadłub - co ma zapewnić obniżenie kosztów eksploatacji o 4%.

Po drugie, wprowadzono zmiany w aranżacji kabiny pasażerskiej – nowe schody na górny pokład w przedniej i tylnej części kabiny pasażerskiej, nowe rozmieszczenie foteli w klasie biznes i ekonomicznej premium i kilka innych zmian konstrukcyjnych. W sumie pozwoliły one zwiększyć liczbę miejsc na obu pokładach A380 o kolejne 80 – *bez uszczerbku na komforcie pasażerów* – jak zapewniają przedstawiciele Airbusa.

Po trzecie, przeorganizowano program obsługi okresowej samolotu wydłużając okresy międzyprzebiegowe i międzyremontowe. Pozwala to obniżyć koszty obsługi technicznej i częstotliwość wyłączenia samolotu z lotów komercyjnych.

Co ciekawe, A380plus nie otrzyma nowych silników. Airbus nadal nie ujawnia, czy powstanie wersja A380 neo (New Engine Option), jak to ma miejsce w przypadku A330 i rodziny A320. Teoretycznie istnieje więc pole do dalszego działania w kwestii poprawy ekonomiczności A380.

Powiązane wiadomości

[PAS 2017: Plus zamiast neo \(2017-06-19\)](#)

[Airbus projektuje A380plus \(2017-06-18\)](#)

© Wszelkie prawa zastrzeżone, 2007-2026 Altair Agencja Lotnicza Sp. z o. o