

Airbus stawia na samoloty wąskokadłubowe

#Lotnictwo cywilne #Pożegnania #Strategia i polityka 30 kwietnia 2018

Szefowie koncernu z Tuluzy zdecydowali o zmniejszeniu w 2019 tempa produkcji A330 do około 50 samolotów rocznie. Spowodowałoby to zmniejszenie miesięcznej produkcji do 4-5 samolotów. Obecnie francuskie zakłady opuszcza co miesiąc 6 samolotów rodziny A330.



W 2019 hale zakładów w Tuluzie ma opuścić około 50 samolotów z rodziny A330. Na zdjęciu A330-900neo w barwach islandzkich linii WOW Air / Zdjęcie: Airbus

Airbus wcześniej zasugerował ewentualny wzrost tempa produkcji A330 do 7 samolotów w miesiącu, ale w zeszłym roku wycofał się z tej propozycji. W ubiegłym roku koncern z Tuluzy dostarczył użytkownikom 67 samolotów rodziny A330, ale w pierwszym kwartale tego roku przekazał tylko 8 i co gorsza, nie zdobył żadnych nowych zamówień. Niedawna decyzja Hawaiian Airlines o rezygnacji z ogłoszonego w 2014 zamówienia na sześć A330-800 i nabyciu w zamian 10 Dreamlinersów 787-9 jeszcze bardziej pogorszyła sytuację europejskiego przedsiębiorstwa ([Hawaiian zamawiają Dreamlinery](#) , 2018-03-08).

Airbus dostarczył tylko 121 samolotów w pierwszym kwartale br. (prognoza zakłada dostawę 800 samolotów w 2018) , co doprowadziło do 30-% spadku zysków i 12-% spadku przychodów za ten okres. Powodem takiej sytuacji są problemy z silnikami Pratt & Whitney PW1100G-JM, napędzającymi samoloty rodziny A320neo. Dyrektor generalny Airbusa Tom Enders wyraził jednak przekonanie, że zarówno Pratt & Whitney, jak i CFM (producent silników LEAP-1A), rozwiążą te trudności, umożliwiając koncernowi z Tuluzy wykonanie planu. Rozpoczęto już rozmowy z obydwojema wspomnianymi spółkami w sprawie możliwości zwiększenia miesięcznego tempa produkcji rodziny A320 do 70 lub więcej samolotów, w celu rozwiązania wspomnianej kwestii ([Problem z silnikami PW1100G-JM](#) , 2018-02-13).

Dyrektor finansowy Airbusa Harald Wilhelm wyjaśnił, że *dostawcy podzespołów do samolotów rodziny A320 zobowiązali się do umożliwienia wzrostu w drugim kwartale 2019 miesięcznej produkcji z 55 do 63 egzemplarzy, zamiast wcześniej uzgodnionych 60. Wilhelm dodał, że Airbus prosił tylko o tzw. chwilowe tempo w wysokości 63 samolotów na miesiąc, ale dostawy nadal byłyby realizowane w ilości 60 samolotów miesięcznie.*

Jednak dyrektor generalny Safrana Phillipe Petitcolon publicznie zanegował możliwość wzrostu produkcji ponad 60 samolotów miesięcznie, ponieważ dostawy silników LEAP-1A nadal są opóźnione o około 6 tygodni względem planu. Safran i GE Aviation są udziałowcami spółki CFM, która produkuje także silniki CFM56 dla rodziny A320ceo. CFM zobowiązała się do dostarczenia w tym roku 1000 silników CFM56 i 1100-1200 LEAP-1A.

Dyrektor generalny United Technologies Greg Hades stwierdził, że zwiększenie tempa produkcji samolotów wąskokadłubowych zarówno przez Airbusa, jak i przez Boeinga to walka, nie tyle dla Pratt & Whitney (spółki zależnej UTC), ale przede wszystkim dla dostawców P&W. *Pratt & Whitney dostarcza 55 silników [LEAP-1A i -1B] miesięcznie i zobowiązaliśmy się do zwiększenia tego tempa w ciągu kilku najbliższych lat. Ale nie wiemy, czy dostawcy i poddostawcy także są na to przygotowani. Będzie to wąskie gardło w przypadku znacznego zwiększenia produkcji A320neo i 737 MAX.*

Powiązane wiadomości

[Airbus stawia na samoloty wąskokadłubowe \(2018-04-30\)](#)

[Problem z silnikami PW1100G-JM \(2018-02-13\)](#)

[Oblot A321LR \(2018-01-31\)](#)

[Prezentacja A321neo ACF \(2018-01-08\)](#)

[8000 samolotów z rodziny A320 \(2018-02-05\)](#)

[Pierwszy A320neo z Tiencin \(2017-10-25\)](#)

[Hawaiian zamawiają Dreamlinery \(2018-03-08\)](#)

[Hawaiian odebrały pierwszego A321neo \(2017-10-30\)](#)

[Hawaiian kupują A330neo \(2014-07-23\)](#)

[A330-800 w malowaniu producenta \(2018-02-06\)](#)

[Początek montażu A330-800 \(2017-11-30\)](#)