

# Nowe barwy zabytkowego VFW 614

#Historia #Lotnictwo cywilne 20 października 2020

Grupa stażystów Airbusa z zakładów w Hamburgu naniosła nowe malowanie na zabytkowy samolot pasażerski VFW 614, noszący znaki rejestracyjne D-ASAX (nr ser. G.15). Samolot ten został dostarczony we wrześniu 1977 jako F-GATI do Air Alsace. Został wycofany z eksploatacji w lutym 1980, a w 1997 Daimler-Benz Aerospace przekształciło go w demonstrator technologii, służący do badań awioniki i układów sterowania lotem fly-by-wire dla potrzeb projektu A380. Od stycznia 2002 do 3 kwietnia 2014 D-ASAX znajdował się na tarasie lotniska w Bremie. Wiosną 2006 samolot został odnowiony i otrzymał nowe malowanie, jakie nosił samolot nr G.11 (D-BABK). Od 2018 D-ASAX znajdował się w zakładach w Hamburgu.



*D-ASAX wkrótce dołączy do kolekcji historycznych statków powietrznych w zakładach w Hamburgu / Zdjęcie: Airbus*

VFW 614, mający zastąpić w służbie samoloty DC-3 Dakota został skonstruowany przez inżynierów z wytwórni EWR-Nord z Republiki Federalnej Niemiec na początku lat 1960. Spośród ówczesnych projektów wyróżniała się zabudowaniem silników w gondolach na górnej powierzchni skrzydeł, co miało umożliwić mu operowanie z lotnisk gruntowych o utwardzonej nawierzchni (uważano, że silniki umieszczone nad skrzydłami nie będą zasysały zanieczyszczeń z pasa). Dodatkowo uzyskano w ten sposób zmniejszenie odległości kadłuba od poziomu płyty lotniska, co ułatwiało załadunek i wyładunek frachtu poprzez odchylaną na boki nosową część samolotu.

Prototyp VFW 614, nieposiadający już tego ostatniego *ulepszenia*, został oblatany 14 lipca 1971. Jako napęd zastosowano dwa silniki Rolls-Royce/SNECMA M45H o ciągu 32,4 kN każdy. Zasięg samolotu wynosił około 1100 km, a kabina pasażerska mieściła 48 osób.

Gdy małe linie lotnicze rozpoczęły składanie pierwszych zamówień na VFW 614, w celu sprostania oczekivanemu poziomowi produkcji Vereinigte Flugtechnische Werkepołączyło się z Fokkerem i podpisało porozumienia z SIAT/MBB, Fairey, SABCA i Shorts. Jednakże pakiet zamówień okazał się bardzo skromny – na kupno VFW 614 zdecydowały się zaledwie trzy niewielkie towarzystwa. Duńskie linie Cimber Air nabyły 2 samoloty, a francuskie Air Alsace i Touraine Air Transport – odpowiednio 3 i 8.

Ostatecznie w 1977, po wyprodukowaniu zaledwie 19 egzemplarzy (w tym 3 prototypów) i braku możliwości kontynuowania przedsięwzięcia, zdecydowano o zakończeniu projektu. Jednym z czynników, które zdecydowały o słabej sprzedaży VFW 614 było skupienie się Fokkera na sprzedaży własnych konstrukcji – F-27 i F-28.

W 1980 większość samolotów zwrócono producentowi, który je zezłomował, albo pozostawił wojsku do prób materiałów wybuchowych. Trzy VFW 614 pozostawały w dyspozycji Flugbereitschaft des Bundesministeriums der Verteidigung (FBS BMVg, skrzydła transportu rządowego) do lata 1998. Następnie zostały sprzedane duńskiemu MUK-Air, które jednak nigdy nie rozpoczęło ich użytkowania.

Ostatnim zdatnym do lotu VFW 614 był D-ADAM (nr ser. G.17), zakupiony w 1981 przez Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt (DLR, Niemieckie Centrum Lotnicze i Kosmiczne), który stacjonował na lotnisku w Brunszwiku i był używany do badań. Jednak w związku z intensywną eksploatacją i coraz większymi problemami ze zdobyciem części zamiennych został oficjalnie wycofany ze służby 27 czerwca 2012. 7 grudnia tego samego roku wystartował w ostatni lot do muzeum lotnictwa Schleissheim.