

# Pierwszy kontrakt na CSeries

#Lotnictwo cywilne #Strategia i polityka 12 marca 2009

**Lufthansa podpisała długo oczekiwany kontrakt na dostawę 30 samolotów regionalnych Bombardier CS100. To pierwsze zamówienie na samoloty CSeries, które zabezpieczy rozpoczęcie produkcji tych maszyn.**

Artystyczna wizja nowej konstrukcji Bombardiera. Producent zakłada, że dzięki zastosowaniu

CSeries mają tworzyć dwa podstawowe modele: CS100 i CS300 (oznaczenia te są używane od niedawna, wcześniej były to odpowiednio C110 i C130), dla standardowo 110 i 130 pasażerów. Maszyny będą stanowić konkurencję dla największych modeli brazylijskiego Embraera, E-190/195, dla 110-122 pasażerów (maksymalnie, przy jednej, ekonomicznej klasie; dla CSeries liczby te wyniosą 125 oraz 149 osób i będą zbliżone do liczby miejsc w mniejszych modelach Boeingów B737).

Rzeczony rozwój konstrukcji rozpoczął się oficjalnie w 2004, kiedy Embraer dokonał już oblotu swoich nowych maszyn. W 2006 prace jednak przerwano, z powodu braku zainteresowania linii lotniczych. Program wznowiono rok później, a w połowie 2007 podpisano list intencyjny z Lufthansą.

Od tej pory zarząd Bombardiera wielokrotnie dawał wyraz swojemu rozczarowaniu, z powodu niemożności znalezienia potwierdzonych zamówień na swój nowy produkt (zobacz: [Problemy Bombardiera](#)). Ostatecznie dopiero 10 marca władze niemieckiego przewoźnika zgodziły się na sfinalizowanie umowy, która została podpisana dzień później.

Lufthansa zamówiła 30 samolotów w wersji CS100, z opcją na dodatkowe 30 egz. Zostaną one wykorzystane przez spółkę zależną Lufthasy, Swiss International Air Lines, na trasach regionalnych. Pierwsze samoloty seryjne powinny opuścić hale fabryczne w 2013, a rok później trafić do odbiorcy.



*Artystyczna wizja nowej konstrukcji Bombardiera. Producent zakłada, że dzięki zastosowaniu większej ilości kompozytów, nowych silników Pratt & Whitney PW1000G i bardziej doskonałych kształtów płatowca, uda się zmniejszyć zużycie paliwa o 20%, w stosunku do obecnie produkowanych samolotów tej klasy. Projektanci zadbali również o największą wśród dużych samolotów regionalnych przestrzeń na jednego pasażera / Rysunek: Bombardier*

CSeries mają tworzyć dwa podstawowe modele: CS100 i CS300 (oznaczenia te są używane od niedawna, wcześniej były to odpowiednio C110 i C130), dla standardowo 110 i 130 pasażerów. Maszyny będą stanowić konkurencję dla największych modeli brazylijskiego Embraera, E-190/195, dla 110-122 pasażerów (maksymalnie, przy jednej, ekonomicznej klasie; dla CSeries liczby te wyniosą 125 oraz 149 osób i będą zbliżone do liczby miejsc w mniejszych modelach Boeingów B737).

Rozwój konstrukcji rozpoczął się oficjalnie w 2004, kiedy Embraer dokonał już oblotu swoich nowych maszyn. W 2006 prace jednak przerwano, z powodu braku zainteresowania linii lotniczych. Program wznowiono rok później, a w połowie 2007 podpisano list intencyjny z Lufthansą.

Od tej pory zarząd Bombardiera wielokrotnie dawał wyraz swojemu rozczarowaniu, z powodu niemożności znalezienia potwierdzonych zamówień na swój nowy produkt (zobacz: [Problemy Bombardiera](#)). Ostatecznie dopiero 10 marca władze niemieckiego przewoźnika zgodziły się na sfinalizowanie umowy, która została podpisana dzień później.

Lufthansa zamówiła 30 samolotów w wersji CS100, z opcją na dodatkowe 30 egz. Zostaną one wykorzystane przez spółkę zależną Lufthasy, Swiss International Air Lines, na trasach regionalnych. Pierwsze samoloty seryjne powinny opuścić hale fabryczne w 2013, a rok później trafić do odbiorcy.

Powiązane wiadomości

[Pierwszy kontrakt na CSeries \(2009-03-12\)](#)

[Problemy Bombardiera \(2009-01-22\)](#)