

Problemy Bombardiera

#Lotnictwo cywilne 22 stycznia 2009

Bombardier nie zdołał zebrać potwierdzonych zamówień na samoloty regionalne CSeries. Według przedstawicieli producenta winnymi są... Airbus i Boeing, które opóźnieniami swoich kluczowych programów, podkopały wiarę linii lotniczych w terminowość tworzenia nowych konstrukcji.

Artystyczna wizja Bombardiera CSeries, konstrukcji, która ma być gotowa w 2013, ale k

CSeries to nowe, projektowane samoloty regionalne - w dwóch podstawowych modelach, dla 110 i 130 pasażerów - które mają zapewnić Bombardierowi możliwość konkurowania z najnowszymi i największymi samolotami brazylijskiego Embraera.

Prace nad konstrukcją rozpoczęto oficjalnie w 2004, jednak w styczniu 2006 program przerwano, z powodu braku zainteresowania ze strony linii lotniczych. Wznowiono go równo rok później. W lipcu 2007 rozpoczęto oficjalnie zbieranie zamówień, informując o podpisaniu wstępnej umowy z Lufthansą, na zakup 30 samolotów i z opcją na kolejne 30 egz. Dostawy pierwszych maszyn CSeries mają nastąpić w 2013.

Mimo upływu ponad półtora roku, żadna z linii lotniczych nie podpisała umowy na zakup nowych samolotów. Co więcej, rzecznik prasowy Lufthansy, Peter Scheckenleitner poinformował, że wstępne porozumienie nie precyzowało żadnych terminów, nie było również umową kupna, a jedynie wyrażeniem intencji.

Benjamin Boehm, wiceprezes Bombardiera ds. samolotów pasażerskich, powiedział, że brak zamówień wynika z niewiary przewoźników w możliwość sprawnego stworzenia nowej rodziny maszyn regionalnych. To z kolei jest pokłosiem opóźnień, jakie zanotował Airbus przy A380 i z jakimi boryka się Boeing przy B787. Dodał, że sytuację pogarszają również zapowiedzi poważnych opóźnień przy programie A350.

Zaufania do CSeries nie buduje również The Teal Group, spółka konsultingowa, która nie umieściła w ogóle nowych samolotów Bombardiera w swojej najnowszej prognozie dla rynku samolotów pasażerskich dla najbliższych 10 lat. Richard Aboulafia, analityk spółki powiedział wprost, że na niekorzyść CSeries działa *wysokie ryzyko technologiczne, słabość ruchu lotniczego i niskie ceny paliw*. Faktem jest bowiem, że nowa rodzina samolotów kanadyjskiego przedsiębiorstwa ma zostać wyprodukowana przy użyciu nowoczesnych technologii, z niespotykanym w historii spółki, udziałem kompozytów. Kadłub ma zaś być montowany w Chinach. Wszystkie te czynniki - nowatorstwo konstrukcji oraz założenie szerokiej współpracy międzynarodowej - było przyczyną opóźnień, tak w przypadku A380, jak i B787.



Artystyczna wizja Bombardiera C-Series, konstrukcji, która ma być gotowa w 2013, ale która nie znalazła do tej pory ani jednego zadeklarowanego kupca. Wydaje się, że tłumaczenia przedstawicieli producenta, co do istoty problemu, nie są do końca wiarygodne. Faktem jest natomiast, że w segmencie tego typu samolotów, bardzo mocno usadowiły się B737, A320 i Embraery E-190/195. Natomiast niewątpliwe sukcesy chińskiego ARJ21 (216 zamówień i opcji), rosyjskiego SuperJeta 100 (206 egz.) i ukraińskiego An-148 (205 egz.), wiążą

się z chłonnością rynków wewnętrznych. Natomiast z podobnymi problemami - posiadaniem zamówień jedynie na 15 samolotów - boryka się japońskie Mitsubishi, które zamierza rozpocząć produkcję MRJ o rok wcześniej, niż Bombardier z C-Series / Rysunek: Bombardier

C-Series to nowe, projektowane samoloty regionalne - w dwóch podstawowych modelach, dla 110 i 130 pasażerów - które mają zapewnić Bombardierowi możliwość konkurencji z najnowszymi i największymi samolotami brazylijskiego Embraera.

Prace nad konstrukcją rozpoczęto oficjalnie w 2004, jednak w styczniu 2006 program przerwano, z powodu braku zainteresowania ze strony linii lotniczych. Wznowiono go równo rok później. W lipcu 2007 rozpoczęto oficjalnie zbieranie zamówień, informując o podpisaniu wstępnej umowy z Lufthansą, na zakup 30 samolotów i z opcją na kolejne 30 egz. Dostawy pierwszych maszyn C-Series mają nastąpić w 2013.

Mimo upływu ponad półtora roku, żadna z linii lotniczych nie podpisała umowy na zakup nowych samolotów. Co więcej, rzecznik prasowy Lufthansy, Peter Scheckenleitner poinformował, że wstępne porozumienie nie precyzowało żadnych terminów, nie było również umową kupna, a jedynie wyrażeniem intencji.

Benjamin Boehm, wiceprezes Bombardiera ds. samolotów pasażerskich, powiedział, że brak zamówień wynika z niewiary przewoźników w możliwość sprawnego stworzenia nowej rodziny maszyn regionalnych. To z kolei jest pokłosiem opóźnień, jakie zanotował Airbus przy A380 i z jakimi boryka się Boeing przy B787. Dodał, że sytuację pogarszają również zapowiedzi poważnych opóźnień przy programie A350.

Zaufania do C-Series nie buduje również The Teal Group, spółka konsultingowa, która nie umieściła w ogóle nowych samolotów Bombardiera w swojej najnowszej prognozie dla rynku samolotów pasażerskich dla najbliższych 10 lat. Richard Aboulafia, analityk spółki powiedział wprost, że na niekorzyść C-Series działa *wysokie ryzyko technologiczne, słabość ruchu lotniczego i niskie ceny paliw*. Faktem jest bowiem, że nowa rodzina samolotów kanadyjskiego przedsiębiorstwa ma zostać wyprodukowana

przy użyciu nowoczesnych technologii, z niespotykanym w historii spółki, udziałem kompozytów. Kadłub ma zaś być montowany w Chinach. Wszystkie te czynniki - nowatorstwo konstrukcji oraz założenie szerokiej współpracy międzynarodowej - było przyczyną opóźnień, tak w przypadku A380, jak i B787.

© Wszelkie prawa zastrzeżone, 2007-2025 Altair Agencja Lotnicza Sp. z o. o