

A400M - 3 lata opóźnień

#Lotnictwo wojskowe #Przemysł zbrojeniowy 12 stycznia 2009

Przedstawiciele EADS i Airbus Military poinformowali w piątek, że dostawy pierwszych samolotów transportowych A400M nastąpią nie wcześniej, niż 3 lata po oblocie. Nie podano jednak jego terminu.

A400M podzielił losy A380 czy Boeinga B787, samolotów, w których wykorzystano zupe

Kiedy w 2003 siedem państw NATO podpisywało umowę o zakupie samolotów, zakładano, że pierwsze A400M trafią do odbiorców w 2009. Pod koniec 2007 przedstawiciele producenta poinformowali jednak oficjalnie o problemach z silnikami turbopropowymi TP400-D6, budowanymi przez międzynarodowe konsorcjum EuroProp International (Rolls-Royce, Snecma Moteurs, MTU Aero Engines i Industria de Turbopropulsores, oraz producent śmigła FH386 - Ratier-Figeac). Wtedy jednak mówiono o finalnym opóźnieniu, rzędu 6-12 miesięcy (zobacz: [Program A400M opóźniony o ponad pół roku](#)).

Jeszcze w czerwcu ubiegłego roku, w czasie ceremonii roll-out pierwszego A400M, oficjalnie utrzymywano, że dostawy rozpoczną się w kwietniu 2010, pół roku po wcześniej zakładanym terminie. Po kilku miesiącach przesunięto ten termin na październik. Kiedy jednak okazało się, że EuroProp musi przekonstruować sprężarkę wysokiego ciśnienia, zaś Airbus nie może sobie poradzić z oprogramowaniem układu FADEC, stało się jasnym, że program zanotuje o wiele większe opóźnienie.

Wrażenie to potęgował fakt, że lot testowego C-130, z zamontowanym silnikiem A400M, odbył się dopiero w ubiegłym miesiącu (zobacz: [Pierwszy lot silnika TP400](#)), a Airbus by zmuszony najpierw spowolnić, a potem całkowicie przerwać prace przy montażu płatowców nowych samolotów transportowych. Niewiadomą pozostawała tylko wielkość opóźnienia.

W ciągu ostatnich miesięcy przedstawiciele EADS oraz Airbusa odmawiali podawania dat, koncentrując się na unikaniu kar umownych i wywieraniu presji na opłacające program rządy, by zgodziły się na opóźnienia i ewentualne dofinansowanie - producent płaci za rozwój konstrukcji z własnych środków. Zaliczka w wysokości 1,4 mld Euro, została już dawno wydana (koszt całego programu, wraz z dostawą 192 samolotów dla 9 państw, szacowano początkowo na 20 mld USD).

W piątek przedstawiciele EADS i Airbusa poinformowali, że w trakcie rozmów z europejską agencją współpracy zbrojeniowej OCCAR, przedstawili podstawy nowego, stabilnego planu dostaw. Zakłada on, że pierwsze samoloty trafią do odbiorców 3 lata po oblocie. Na razie nie określono, kiedy ma on nastąpić. W związku z tym, nawet,

jeżeli dojdzie do tego w tym roku, całkowite opóźnienie programu wyniesie nie mniej, niż 3 lata. Negocjacje z OCCAR dotyczą również kwestii finansowych. Na razie nie ujawniono ich szczegółów.



A400M podzielił losy A380 czy Boeinga B787, samolotów, w których wykorzystano zupełnie nowe rozwiązania konstrukcyjne. W przypadku wojskowego transportowca, są to głównie silniki, o niespotykanej wcześniej na zachodzie mocy. A380 był pierwszym, tak dużym produktem Airbusa, zaś przy budowie B787 zastosowano na dużą skalę kompozyty, podczas gdy amerykański koncern koncentrował się dotąd na konstrukcjach aluminiowych / Zdjęcie: EADS

Kiedy w 2003 siedem państw NATO podpisywało umowę o zakupie samolotów, zakładano, że pierwsze A400M trafią do odbiorców w 2009. Pod koniec 2007 przedstawiciele producenta poinformowali jednak oficjalnie o problemach z silnikami turbopropowymi TP400-D6, budowanymi przez międzynarodowe konsorcjum EuroProp International (Rolls-Royce, Snecma Moteurs, MTU Aero Engines i Industria deTurbopropulsores, oraz producent śmigła FH386 - Ratier-Figeac). Wtedy jednak mówiono o finalnym opóźnieniu, rzędu 6-12 miesięcy (zobacz: [Program A400M opóźniony o ponad pół roku](#)).

Jeszcze w czerwcu ubiegłego roku, w czasie ceremonii roll-out pierwszego A400M, oficjalnie utrzymywano, że dostawy rozpoczną się w kwietniu 2010, pół roku po wcześniej zakładanym terminie. Po kilku miesiącach przesunięto ten termin na październik. Kiedy jednak okazało się, że EuroProp musi przekonstruować sprężarkę wysokiego ciśnienia, zaś Airbus nie może sobie poradzić z oprogramowaniem układu FADEC, stało się jasnym, że program zanotuje o wiele większe opóźnienie.

Wrażenie to potęgował fakt, że lot testowego C-130, z zamontowanym silnikiem A400M, odbył się dopiero w ubiegłym miesiącu (zobacz: [Pierwszy lot silnika TP400](#)), a Airbus by zmuszony najpierw spowolnić, a potem całkowicie przerwać prace przy montażu płatowców nowych samolotów transportowych. Niewiadomą pozostawała tylko wielkość opóźnienia.

W ciągu ostatnich miesięcy przedstawiciele EADS oraz Airbusa odmawiali podawania dat, koncentrując się na unikaniu kar umownych i wywieraniu presji na opłacające program rządy, by zgodziły się na opóźnienia i ewentualne dofinansowanie - producent

płaci za rozwój konstrukcji z własnych środków. Zaliczka w wysokości 1,4 mld Euro, została już dawno wydana (koszt całego programu, wraz z dostawą 192 samolotów dla 9 państw, szacowano początkowo na 20 mld USD).

W piątek przedstawiciele EADS i Airbusa poinformowali, że w trakcie rozmów z europejską agencją współpracy zbrojeniowej OCCAR, przedstawili podstawy nowego, stabilnego planu dostaw. Zakłada on, że pierwsze samoloty trafią do odbiorców 3 lata po oblocie. Na razie nie określono, kiedy ma on nastąpić. W związku z tym, nawet, jeżeli dojdzie do tego w tym roku, całkowite opóźnienie programu wyniesie nie mniej, niż 3 lata. Negocjacje z OCCAR dotyczą również kwestii finansowych. Na razie nie ujawniono ich szczegółów.

Powiązane wiadomości

[A400M – 3 lata opóźnienia \(2009-01-12\)](#)

[Program A400M opóźniony o ponad pół roku \(2007-10-19\)](#)

[Pierwszy lot silnika TP400 \(2008-12-18\)](#)

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