



U utorak 18. lipnja počinje najveća ovogodišnja izložba civilne, vojne i svemirske letačke tehnike u Europi, International Paris Air Show u staroj zračnoj luci Le Bourget. Što god se u Parizu dogodilo, ove će se godine pamtiti 14. lipnja, dan kad se prvi put od tla u Toulouseu odlijepio 221 tonu težak Airbusov prototip A350 XWB.

I sad dopustite sasvim privatnu opservaciju: ponovno moram nadoknađivati ono što su propustili svi domaći mediji do kojih držimo jer... o tome nigdje ni slova!

Ovo je iznimno važan dan za Europu kao zemlju znanja.

Da bi podigao proizvodnju, a istovremeno najbolje ljude bacio na razvoj tog iznimno kompliciranog proizvoda, europski, tj. francusko-njemačko-španjolsko-britanski zrakoplovni konglomerat samo je lani zaposlio tisuću novih, mladih stručnjaka raznih profesija za koje računa da će cijeli radni vijek provesti u ovoj inovativnoj industriji. Europski proizvođač putničkih i vojnih zrakoplova, dio još većeg konglomerata EADS, koji je sposoban samostalno slati čovjeka u svemir (ali to, uljudno, ne radi, surađujući istodobno s Amerikancima, Rusima, Kinezima, Indijcima i Japancima) uspio se nametnuti kao ozbiljan konkurent američkom Boeingu, čiji povjesničari jedva vode knjige u kojima ipak možda nedostaje poneki srednji ili mali proizvođač aviona koje je taj div u svojoj povijesti od 1916. godine uspio progutati.

AIRBUS POBJEDNIK U KATEGORIJI NAJVEĆIH

Danas se bitka vodi na području aviona kapaciteta 150-200 sjedala kakvih Boeing pod imenom B737 proizvede oko 600 godišnje, a Airbus u klasi A320 tek nekoliko desetaka manje. Međutim, Airbus je već proizveo više od sto takvih aviona u dislociranom pogonu u Kini, a ovoga je proljeća za njihovo sastavljanje počeo graditi i vornicu na samom tlu SAD-a, u Mobileu u Alabami.

Sutrašnja bitka vodit će se među avionima većega kapaciteta, sa 250-350 sjedala. Airbus je već odnio čistu pobjedu u kategoriji najvećih, jer je za dvopalubnoga diva A380 primio četiri puta više narudžbi nego Boeing za svoj - nimalo loš - potpuno prerađeni B747i.

Doimalo se da Airbus kasni upravo u ovoj kategoriji širokotrupnih dugoprugaških dvomotoraca za 250-350 putnika za duge pruge. Airbus A330 bio je donedavno kralj toga razreda, dok Boeing nije najavio radikalno moderan Boeing B787 Dreamliner, koji bi, s primijenjenim inovacijama izravno doletom, kapacitetom, udobnošću i doletom većim od 15.000 kilometara te potrošnjom goriva 20 posto manjom od A330 zaprijetio da će zabiti ključni čavao u konkurentskoj borbi aviona za XXI. stoljeće.

Aibus se trgnuo, a Boeing je podbacio. S prvim Dreamlinerom isporučenim u kasnu jesen 2011. godine Boeing je obećane rokove probio za više od tri godine, a niz nezgoda s litij-ionskim baterijama u siječnju koje su ključne za taj leteći kompjuter, prizemljio je cijelu isporučenu flotu od 50 aviona, vrijednih svaki 240 milijuna dolara, na puna četiri mjeseca.

U RAZVOJ ULOŽENO DESET MILIJARDI EURA

U međuvremenu je sazrijevao A350. Ključna je bila narudžba Qatar Airwaysa 80 takvih aviona upravo u Parizu 2005. godine da se Airbus odluči za razvoj aviona koji će biti veći od konkurenta, a njegova najduža inačica, za kojom se upravo ove godine obnovilo snažno zanimanje - A350-1000 - bit će glavni konkurent Boeingovu dvomotorcu koji sada kraljuje, a to je B777. Investicija u razvoj Airbus je stajala deset milijardi eura.

{clgallery}images/stories/komentar-tjedna/MAK/2013/Airbus_15_06_2013/galerija_1/{end-clgallery}

Boeing se s B777 također kasno prenuo i sad najavljuje dramatičnu modernizaciju tog velikog dvomotornog aviona koji je kapacitetom na pragu klase superjumbo.

Iako je svečar od 14. lipnja A350 XWB također sav izgrađen od kompozitnih materijala, iako mnogim njegovim sustavima upravljaju računala, njegova je koncepcija ponešto konzervativnija

od radikalnog Dreamlinera, ali je njegov razvoj tekao iznimno brzo. Usporedno s tri prototipa od kojih je jedan poletio, razvija se i proizvodni proces koji će zadovoljiti navalu na 613 aviona koje su naručile 33 kompanije. U Airbusu vjeruju da će Qatar Airwaysu, kompaniji posebno nezadovoljnom kako kašnjenjem Dreamlinera, tako i njegovim donedavnom problemima, prvi avion iz proizvodnje isporučiti već u drugoj polovini sljedeće godine.

TROŠI 25 POSTO MANJE GORIVA PO PUTNIKU

Promatrači koji su pratili sklapanje prva tri prototipa nagađali su da bi se prvi let Airbusa A350 mogao dogoditi već za vrijeme pariške izložbe, ali je Airbusovo vodstvo sve vrijeme optimistima "spuštalo loptu na zemlju" i najavljivao da bi, možda, novinare po zatvaranju izložbe na Le Bourgetu mogao pozvati na svečanost u Toulouse.

Pokazalo se da je to bila patka. Prvi A350 prešprican je u Airbusove boje 2. lipnja, a već 4. lipnja na njemu su statički iskušani novi Rolls-Royceovi motori Trent XWB dizajnirani baš za taj model. I onda je, na opće čuđenje, 12. lipnja iz Airbusa za 14. lipnja najavljen već prvi let!

Traja je ukupno 245 minuta u letu iznad jugozapada Francuske. Sad pred ovim i još dva druga prototipa koji se ubrzano dovršavaju stoji šest mjeseci teških letačkih iskušenja u svim zamislivim uvjetima: iznad tropskih krajeva, oceana, pustinja i arktičkih krajeva. Svaki od tih aviona pod budnim nadzorom europskog regulatora EASA-e mora nakupiti 2500 sati leta. Morat će i dokazati što se najavljuje, da od konkurenata troši 25 posto manje goriva po putniku. A EASA-ini inspektori morat će certificirati i svaki najmanji postupak u proizvodnji tih aviona kako bi tom tipu izdali dozvolu za prijevoz putnika.

U međuvremenu se nastavlja i tržišna borba u najpopularnijem razredu između A320 i B737. I jedan i drugi proizvođač najavljuju novu generaciju, s mnogo kompozitnih materijala, elektronike i novim vrlo ekonomičnim i tihim motorima. Airbus je već primio narudžbe za razne modele klase A320 s oznakom "neo", a Boeing konkurira s B737 MAX za kojega je dosad uknjižio 1235 narudžbi. I ti bi avioni trošili 20-25 posto goriva manje od aviona istog tipa, ali ranijih generacija.

Jedino, Airbus će ih početi isporučivati 2017., a Boeing 2019. godine.

Tolike su narudžbe pale upravo u kriznim godinama, posebno nakon što je cijena goriva za mlažnjake počela vrtoglavo rasti 2010. i 2011. godine da bi danas cijena jedne tone bila dvaput veća nego krizne 2008. godine.

JEFTINI LETOVI ZA NEW YORK I BANGKOK

Gledamo nesmiljenu visokotehnološku utrku u kojoj najvjerojatnije neće biti pobjednika, ali će aviokompanije polako uvoditi sve više izravnih linija na iznimno dugim linijama, a istodobno će biti i novih pokušaja niskotarifnih kompanija da u trećem pokušaju - poslije prva dva neuspjela vala - s vrlo niskim cijenama karata preskoče oceane. Prva lasta u tom novom pokušaju je treći najveći europski niskotarifni prijevoznik Norwegian Air Shuttle koji je od 1. svibnja tiho uveo svakodnevne jeftine letove iz Osla u New York i Bangkok. Računali su da će letjeti svojim Dreamlinerima, ali ih je prizemljenje i zastoj u isporuci zavio u crno jer prva dva mjeseca moraju letjeti uz teške gubitke jedinim avionom dostupnim za najam, neuspjelim četveromotornim Airbusom A340. S velikim zanimanjem pratimo i taj poslovni pothvat.