

TÁJÉKOZTATÓ AZ A400M SZÁLLÍTÓREPÜLŐGÉP ELSŐ REPÜLÉSÉNEK ELŐKÉSZÍTÉSÉRŐL
(AVIATON WEEK & SPACE TECHNOLOGY 2008. 04. 28. p. 33.)

A felmerült problémák ellenére az A400M program vezetői szerint ez év nyarán végrehajtásra kerül a típus első repülése.

Az MSN001 jelzésű első prototípus összeszerelése a négy hajtómű beépítését kivéve teljesen befejeződött és jelenleg a repülőgép rendszereinek ellenőrzését végzik a spanyolországi Seville-ben lévő végszerelő üzemben. Az új üzem elmúlt heti bemutatásán tett tájékoztatójában Carlos Suarez, az Airbus Military Aircraft elsőszámú vezetője kijelentette, hogy a repülőgép június 26-án fog kigördülni az üzemből és "a nyár elején" repülni fog.

Suarez nem volt hajlandó elkötelezni magát egy konkrét dátum megnevezésére. A repülőgép négy TP400 típusú hajtóműve már megérkezett és jelenleg végzik a beszerelésre való felkészítésüket. A Marshall Aerospace C-130 repülő próbapadja (melyen el fogják végezni a TP 400 hajtómű beszerelés előtti légi tesztelését) eddig még nem kezdte meg a hajtómű repülési tesztelési programjának végrehajtását. Suarez elmondta, hogy a repülő próbapad várhatóan május végén, vagy június elején fog repülni és jelezte, hogy a cég legalább 50 repült óra végrehajtását igényli a repülő próbapadra szerelt hajtóművel, mielőtt engedélyezné az A400M repülését. Ez azt jelenti, hogy az első repülés július végénél - augusztus elejénél korábban nem hajtható végre.

Suarez azonban arra is kitért, hogy számos olyan probléma van még, melyek tovább toltathják el az első repülés dátumát. A legkritikusabb ezek közül a teljes körű digitális hajtóművezérlés (FADEC) szoftverje, amely szerinte háromszor bonyolultabb, mint az Airbus 380 repülőgépen alkalmazott FADEC szoftver.

A hajtómű márciusban megkezdett földi teszteléseiből és statikus teszteléseiből nyert eredmények visszacsatolása is kritikus fontosságú feladat lesz. A hajtómű május végéig összesen 1200 üzemórát működött próbapadon.

Az A400M repülőgépnek a nyár végéig végre kell hajtania az első repülését, hogy kielégítse a felülvizsgált fejlesztési menetrendben meghatározott követelményeket. A fejlesztési menetrend a múlt év novemberében került felülvizsgálásra, amikor az EADS elismerte, hogy különösen a TP400 hajtóműveket érintő problémák 6-12 hónappal késleltethetik a szolgálatba állítást.

Az első repülés olyan szempontból is kritikus fontosságúnak tekinthető, hogy elősegítheti a tárgyalásokat olyan újabb export vásárlókkal, melyek a 37 tonna szállítóképességű A400M repülőgép iránt érdeklődnek. Jelen időpontig csak Dél-Afrika (nyolc repülőgép) és Malajzia jelezte, hogy érdekelt a megnövelt szállítóképességű változat beszerzésében.

Suarez azonban azt is megjegyezte, hogy az első repülésen kívül még "elég sok" olyan probléma van, melyeket meg kell oldani mielőtt az A400M szolgálatba állhat. Elismerte például, hogy a harcfeleladat rendszerek, valamint a repülőgép fejlett teher berakodó/kirakodó rendszerének integrálása és tesztelése jelentős "kihívást" fog képezni. A TP400 hajtómű magasnyomású kompresszorának (HPC) konstrukcióját át kell tervezni. A No 1 számú repülőgép nem lesz felszerelve harcfeleladat-, vagy teher berakodó/kirakodó rendszerekkel, s a hajtóművek a jelenleg meglévő HPC konstrukcióval lesznek kialakítva. Az új kompresszor csak a No 4 számú repülőgép hajtóművein jelenik meg először, melynek első repülése 2009 közepéig nem várható. Ez azt jelenti, hogy a repülési tesztelési program a kezdeti tervekől eltérően egy légi alkalmassági tanúsítvánnyal nem rendelkező hajtóművekkel kerül végrehajtásra.

Suarez azonban továbbra is bízik abban, hogy ezek a problémák nem fogják késleltetni az első repülőgép átadását a Francia Légierőnek, ami jelenleg 2010 áprilisára van kijelölve (az eredetileg várt időpontnál 6 hónappal későbbre).

Franciaország 50, Németország 60 és az Egyesült Királyság 25 A400M repülőgépet fog beszerezni rögzített egységáron a programot menedzselő Oscar Európai Fegyverzeti Ügynökséggel kötött 20 milliárd euro értékű üzleti megállapodás alapján.

A második repülőgép Törökország részére készül, amely 10 gépet, Belgium és Luxemburg pedig összesen nyolc repülőgépet rendelt.

A No 2 számú repülőgép szárnyait, törzsét és farokfelületét jelenleg szerelik össze Seville-ben és május közepén kerül a végszerelő sorra. E repülőgép várhatóan az év végén csatlakozik a repülési tesztelési program végrehajtásához. A No 3 és No 4 számú repülőgépek törzsei készen vannak és júniusban kerülnek átszállításra Seville-be. E repülőgépek repülési tesztelését a feltételezések szerint a jövő évben kezdik meg 2-3 hónapos időközökkel. Az ötödik s egyben az utolsó prototípus fog ezután következni, a hatodik repülőgép pedig készletletit tartalékot fog képezni arra az esetre, ha felhasználása szükségessé válik a légi alkalmassági tanúsítvány kiadása számára.

Néhány kooperatív európai katonai programtól eltérően nem várható, hogy az opciók nagy száma befolyásolná a repülőgépek tervezett leszállítását. Peter Scoffham, az Airbus Military elnökhelyettese szerint a mintegy 50 opcióból a legkeresettebbek beintegrálásra kerültek egy megnövelt teljesítőképességgel rendelkező új szabvány repülőgép konstrukciójába, amely jelenleg az alapváltozatot képezi minden vásárló számára, a külföldieket is beleértve. A legnépszerűbb opciót a légi utántöltő rendszer képezi, amely hét ország részéről került megrendelésre.



Az első A400M prototípus összeszerelése befejeződött, de a négy TP400 hajtómű csak később kerül beépítésre

[Vissza a tartalomhoz >>>](#)