

Může nové čínské letadlo konkurovat Airbusu a Boeingu?

 tadesco.org/muze-nove-cinske-letadlo-konkurovat-airbusu-a-boeingu/

datum: 5. 3. 2024

autor: roman

čas na přečtení: 4 min.

Čínský státní výrobce letadel představuje letoun COMAC C919 s velkou nadějí, že si ukradne svůj podíl na trhu a bude konkurovat Airbusu a Boeingu.

Návštěvníci singapurského leteckého veletrhu byli svědky přelomového okamžiku: mezinárodní premiéry čínského dopravního letadla C919.

Peking hodně sází na to, že nové letadlo otřese dominancí Airbusu a Boeingu – ale je na tuto výzvu skutečně připraveno?

Letadlo C919 vyvinula státní společnost COMAC, která byla založena v roce 2008 za účelem vývoje dopravních letadel. Zatímco její první produkt, letoun ARJ21, zaznamenal ke konci roku 2023 pouhých 120 dodávek, do C919 se vkládají větší naděje.

Letadlo po letech odkladů poprvé vzlétlo v roce 2017. V současné době má nové letadlo pouze certifikaci Úřadu pro civilní letectví Číny pro provoz v osobní dopravě. Letecká společnost China Eastern Airlines zahájila komerční provoz s letounem C919 v loňském roce a v současné době má ve své flotile čtyři kusy s více než 600 vzlety.

Letoun C919 míří na mezinárodní trh

Dvě jednotky se představily na setkání průmyslu v Singapuru, kde se COMAC snažil získat zájem za hranicemi Číny.

Úzké proudové letadlo je navrženo tak, aby konkurovalo Airbusu A320 a Boeingu 737. Představuje snahu Číny zpochybnit dominanci dvou západních protějšků. Nebylo náhodou, že společnost COMAC využila leteckou přehlídku k oznámení závazné objednávky 40 kusů pro Tibet Airlines.

Přesto je cesta letounu C919 ke globálnímu přijetí teprve na začátku. COMAC bude brzy žádat o schválení u EASA, evropského leteckého regulačního orgánu. Jeho získání a přesvědčení mezinárodních leteckých společností o výkonnosti letounu bude klíčovým úkolem.

Ačkoli Čína označuje letoun za „domácí“, čínské noviny The Global Times již dříve uvedly, že nejméně 40 % součástí letounu pochází z mezinárodních zdrojů.

Jako příklad uveďme motory. Ty dodává Safran, stejná společnost, která pohání mnoho letadel A320neo a 737 Max. Mezi další mezinárodní partnerství patří společné podniky s evropskou společností Liebherr-Aerospace, která vyrábí podvozky, Honeywell ze Severní Karolíny, který dodává systémy řízení letu, a GE Aviation, která vyrábí displeje v pilotní kabině letadla. Jedná se tedy skutečně o globální úsilí.

Na palubě letadla C919

Zbývá ještě jedna otázka: Je nové čínské letadlo dobré? Na palubě letadla v Singapuru je na první pohled patrná podobnost s Boeingem 737 nebo Airbusem A320.

Modely dodané společnosti China Eastern byly nakonfigurovány s osmi sedadly business třídy v konfiguraci 2-2. Ta jsou vybavena kolébkovou kójí a malou obrazovkou pro ochranu soukromí.

Dále vzadu se nachází 156 míst v ekonomické třídě v tradičním uspořádání 3-3, přesto ne vše je takové, jak se zdá. C919 si vypůjčil trik od Airbusu A220 (v provozu u společností JetBlue, Delta a dalších), který nabízí jeden a půl centimetru šířky navíc u prostředních sedadel.

Smyslem je, že se sousední cestující nebudou tolik prát o prostor pro ramena. Všechna sedadla vyrobil čínský výrobce.

Na rozdíl od novějších modelů Airbusu a Boeingu zachoval COMAC prostor v tradičnějším formátu a nenechal se zlákat k tomu, aby do něj vtěsnil několik sedadel navíc.

Ohrožuje C919 Airbus a Boeing?

Úzkorozchodné letouny jsou pro dva největší světové výrobce letadel denním chlebem. Airbus a Boeing jsou v tomto segmentu pevně usazeni, většina výrobních kapacit je do konce desetiletí vyprodána.

COMAC chce, aby jim C919 konkuroval, a tak se pochlubil lepšími dodávkami lhůtami a cenou. Společnost má v současné době objednáno více než 1 000 letadel, především od leasingových společností a čínských provozovatelů.

Ačkoli to zní slibně, C919 má před sebou ještě dlouhou cestu, než jej nečínské letecké společnosti začnou považovat za důvěryhodnou alternativu. Vedle regulačních překážek je třeba zlepšit jeho dolet.

V současné podobě může letadlo C919 uletět maximálně 4070 km v případě základního modelu. Pro srovnání, A320neo i 737 Max 8 mohou uletět až 6500 km.

Dolet je v leteckém byznysu důležitý, protože umožňuje větší flexibilitu na trasách. Je také třeba zvýšit výrobu, což by mohlo být při vytváření dodavatelského řetězce a procesů pro společnost COMAC výzvou.

Politika letadel

I když se společnosti COMAC podaří získat letecké společnosti a vyladit svou výrobu, politika by jí mohla v blízké budoucnosti bránit v úspěchu. Například letoun Boeing 737 Max byl v Číně na delší dobu vyřazen z provozu a to i poté, co se ve zbytku světa opět vrátil do oblak.

Zatím se zdá, že Boeing a Airbus projekt sledují, ale nezdá se, že by se příliš obávaly. Christian Scherer, generální ředitel divize komerčních letadel společnosti Airbus, minulý týden prohlásil, že C919 „vody nijak nerozčeří.“

Zdroj: skift.com

sponzorováno