

# Boeing z polskim wsadem

## Firma Avio Polska dostarczy części do najnowszego samolotu transkontynentalnego

BRONISŁAW TUMIŁOWICZ

**N**ajnowsze dziecko techniki lotniczej, następca dżambo dżeta, który przyjdzie na świat w 2009 r., będzie miał w silnikach polskie statory w turbinach niskiego ciśnienia.

Firma Avio Polska będąca częścią światowej grupy Avio, producenta silników lotniczych, a także napędów kosmicznych (np. do rakiety Ariane 5), szykuje się do wielkiego zadania. Weszła w skład konsorcjum, którego liderem jest amerykański koncern General Electric, a celem jest realizacja projektu nowoczesnego samolotu przyszłości, Boeinga 747-8, będącego następcą tzw. dżambo dżeta.

### ■ Najbardziej ekologiczny silnik na świecie

Zadanie można uznać za priorytetowe, gdyż na skutek silnej konkurencji między Boeingiem a Airbusem producentowi zależy na maksymalnie szybkim wprowadzeniu na rynek nowej maszyny transkontynentalnej wyposażonej w turbowentylatorowe silniki odrzutowe nowej generacji o kryptonimie GenX-2B, oparte na najnowszych technologiach ze znaczną redukcją wagi, zmniejszającą hałas i emisję spalin. Silniki nowego samolotu Boeinga zgodnie z założeniami mają być najbardziej ekologiczne na świecie.

Prace badawczo-rozwojowe i projektowe „polskiego modułu” silnika już się rozpoczęły. Przystępują do tego nasi inżynierowie z Avio i naukowcy z Akademii Techniczno-Humanistycznej w Bielsku-Białej. W przyszłym roku mają już powstać latające prototypy, a produkcja rozpocznie się w roku 2009. Przewiduje się zapotrzebowanie na ok. 100 silników rocznie, a więc 100 kompletnych modułów zaprojektowanych i wyprodukowanych w zakładach Avio w Bielsku-Białej. O randze przedsięwzięcia świadczą środki, ok. 10 mln euro, które mają być zaangażowane w prace projektowe i wdrożeniowe „polskiego modułu” silnika. W celu stworzenia silnika GenX-2B powstało już konsorcjum pod przewodnictwem General Electric, w którym Avio Polska ma 12% udziałów.

Jak zapowiedział na konferencji prasowej prezes Avio Polska, Vincenzo Martorana, zatrudnienie w liczącej 300 osób (w tym 70 in-

Boeing 747-8, którego produkcja rozpocznie się w 2009 roku, zastąpi dżambo dżeta.



Polska firma będzie robiła statory do turbin niskiego ciśnienia.

■ **BOEING 747-8** – Pasażerska wersja tego samolotu będzie mogła zabrać 450 pasażerów w trzyklasowej konfiguracji. Zasięg lotu to 14,8 tys. km, prędkość 0,86 Macha. Nazwa Boeing 747-8 pochodzi od Boeinga 787, z którym ten samolot będzie dzielił wiele nowych technologii. Dzięki zastosowaniu do jego budowy materiałów kompozytowych waga maszyny w przeliczeniu na pasażera ma być mniejsza od konkurencyjnego Airbusa A380 aż o 13%, a zużycie paliwa w przeliczeniu na pasażera ma być niższe o 14%. W sumie koszty eksploatacji nowego B747-8 mają być niższe o 22% od A380. Dodatkowe 8% to skutek zastosowania znanych już Boeingowi technologii zaczerpniętych zarówno z poprzednich wersji 747, jak i wprowadzonego już do produkcji supernowoczesnego Boeinga 787 Dreamlinera (zwanego li-niowcem marzeń).

żynierów) fabryce w Bielsku-Białej musi zostać zwiększone pod kątem nowego kontraktu, który przyniesie firmie poważne zyski. Avio Polska dotąd sprzedawała produkty lotnicze za ok. 100 mln zł rocznie. Nowa sprzedaż modułów do silnika GenX-2B podniesie tę kwotę do 150 mln zł rocznie.

### ■ Czy będzie wsparcie finansowe?

Dyrektor ds. rozwoju biznesu Grupy Avio na Europę Środkową i Wschodnią, Krzysztof Krystowski, poinformował, że firma złożyła wniosek o dofinansowanie prac badawczych z Ministerstwa Nauki w ramach tzw. inicjatywy technologicznej, będzie się starać także o środki ze strukturalnych funduszy unijnych. Wsparcie to pomogłoby nie tylko w realizacji zadań projektowych, lecz także wzmocniłoby potencjał podmiotów składających się na tzw. Dolinę Lotniczą na południu Polski, której głównymi filarami są w południowo-wschodniej Polsce PZL WSK Rzeszów, a na Śląsku Avio Polska w Bielsku Białej. Podniosłoby też pozycję przetargową firmy Avio Polska w stara-



Prezes Avio Polska, Vincenzo Martorana, stwierdził, że dzięki nowemu kontraktowi firma będzie mogła zwiększyć zatrudnienie.



Dyrektor Krzysztof Krystowski poinformował, że firma złożyła wniosek o dofinansowanie prac badawczych z Ministerstwa Nauki. Wystąpi też o fundusze unijne.

niach o przyszłe, równie prestiżowe kontrakty. Fakt powierzenia zadania i udziału w międzynarodowym konsorcjum przez włoską firmę jednemu z oddziałów znajdujących się poza Włochami jest poważnym wyróżnieniem, ale także zobowiązaniem. W historii polskiego przemysłu lotniczego jest to zdarzenie bez precedensu. Avio Polska otrzymała ten kontrakt nie dlatego, że w Polsce jest tania siła robocza, ale dlatego, że nasza kadra jest świetnie przygotowana, firma potrafiła też wdrożyć opracowaną w 2003 r. najnowszą technologię szlifowania łopatek turbiny przy użyciu maszyn sterowanych numerycznie najnowszej generacji. W tym celu uzyskała w ubiegłym roku kredyt technologiczny z BGK.

Przyznanie finansowego wsparcia przyczyniłoby się do międzynarodowej promocji Polski jako kraju nowoczesnej techniki i technologii. Brak dofinansowania nie zagrozi jednak projektowi, do sfinansowania którego Avio Polska jest przygotowana. Mogłoby natomiast zniechęcić decydentów, od których zależy powierzanie odpowiedzialnych zadań w przyszłości.