

A-319CJ

nástupce tupolevů

První nový dopravní letoun pro AČR je již na výrobní lince

Text: Tomáš SOUŠEK
Foto a ilustrace: Airbus a VHÚ

Dne 9. března 2006 byla na Ministerstvu obrany podepsána smlouva se zástupci konsorcia Airbus S. A. S. o nákupu dvojice středních dopravních letounů Airbus A-319CJ. Vyvrcholil tak řadu měsíců trvající proces schvalování akvizice a následného výběru vhodného typu. O zakázku se nakonec ucházel pouze evropský výrobce, který jako jediný dokázal splnit jak technické požadavky, tak i termíny dodání nových strojů. V českém vojenském letectvu nahradí zejména ruské letouny Tupolev Tu-154M, o nichž se často hovoří jako o zastaralých.

Pravdou je, že tupolevy létají již od sedmdesátých let, nicméně ty, které používá AČR, patří mezi nejmladší kusy. Jeden z nich byl vyroben a dodán teprve před několika roky. Technická i dobová životnost by tak umožňovala jejich provoz ještě řadu let. Pokud jde o často zmiňovanou poruchovost, ani ta není ve skutečnosti tak zlá, jak bývá prezentováno. Je možná obtížnější shánění náhradních dílů, nicméně závady, které postihují tupolevy, lze najít i u jiných, modernějších typů. Největším problémem letounů Tu-154M jsou ale jejich tři

motory. Ty jim sice udělují takový výkon, že se „tůčko“ řadí mezi nejrychlejší dopravní stroje vůbec, nicméně přestávají splňovat některé důležité požadavky na moderní leteckou techniku.

Většina vyspělých zemí, zejména pak v Evropě, totiž na svých letištích zavádí přísné hlukové a emisní limity, které mají omezit škodlivé vlivy letecké dopravy na životní prostředí. A právě tyto normy ruské letouny nesplňují. Již nyní proto létají naše Tu-154M do mnoha destinací jen na základě výjimek, za které se navíc leckde musí platit. V blízké době však bude zaveden absolutní zákaz, který by jim jednoduše nedovolil na většině letišť přistávat. To byl také hlavní důvod, proč bylo nutné urychleně vybrat nový, modernější typ. Tím se po mnoha peripetiích stal Airbus A-319CJ.

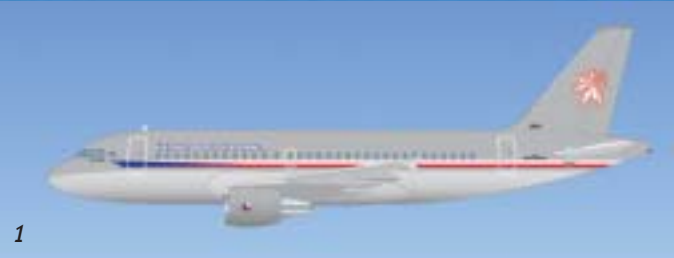
DO AMERIKY KONEČNĚ BEZ MEZIPŘISTÁNÍ

V rámci produkce konsorcia Airbus patří A-319 společně s typy A-318, A-320 a A-321

do skupiny letounů s krátkým a středním doletem. Tyto letouny mají maximum shodných prvků včetně pilotní kabiny a odlišují se zejména délkou trupu a přepravní kapacitou. Vývoj A-319 jakožto odvozené verze od A-320 byl zahájen 10. června 1993. První let provedl nový letoun z továrního letiště v německém Hamburku 25. srpna 1995. Již na jaře roku 1996, po získání nezbytných mezinárodních certifikací, začal létat také s cestujícími. Do současnosti bylo prodáno 3700 letounů všech typů skupiny A-320. Jejich spolehlivost a oblíbenost spolu s požadavky některých movitějších jedinců či podniků daly vzniknout další odvozené variantě.

Od roku 2000 je tak ve výrobě Airbus A-319CJ (Corporate Jetliner), který lze řadit do kategorie takzvaných „Business Centre“.

Jako staré, nespolehlivé, poruchové a často i nebezpečné hodnotila v poslední době řada médií vojenské dopravní letouny ruské provenience používané jak k přepravě ústavních činitelů ČR, tak i jejich vojáků do zahraničních misí. Skutečnost je sice poněkud jiná, ovšem reálná potřeba obměny letadlového parku zde byla již nějaký čas. Teprve nyní se „dopraváci“ dočkali.



Takticko-technická data letounu Airbus A-319CJ

ZÁKLADNÍ ROZMĚRY

Rozpětí křídla:	33,91 m (s winglety 34,10 m)
Plocha křídla:	122,4 m ²
Délka trupu:	33,84 m
Výška:	11,76 m
Maximální průměr trupu:	3,95 m

VNITŘNÍ ROZMĚRY

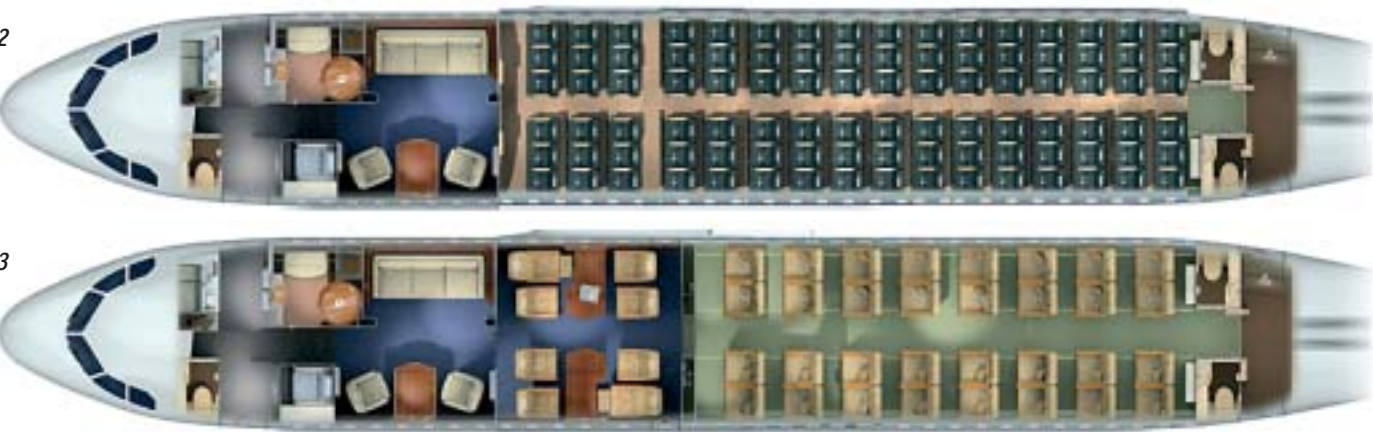
Maximální vnitřní šířka:	3,70 m
Celková délka kabiny cestujících:	23,78 m
Maximální výška kabiny:	2,25 m
Plocha podlahy:	78,75 m ²
Objem nákladového prostoru:	27,27 m ³

HMOTNOSTI

Maximální vzletová hmotnost:	75 500 kg
Maximální přistávací hmotnost:	62 500 kg
Hmotnost komerčního zatížení:	18 400 kg
Množství paliva – bez přídavných nádrží:	23 860 l (19 634 kg)
– se 4 přídavnými nádržemi:	34 430 l (28 336 kg)

VÝKONY

Maximální rychlost:	925 km/h
Cestovní rychlost:	840 – 870 km/h
Maximální dolet se 6 PPN:	11 670 km
Dolet se 124 cestujícími bez PPN:	3700 km
Dolet se 43 cestujícími:	8890 km
Maximální dostup:	12 500 m
Operační dostup:	11 900 m



Zatímco konstrukce letounu je totožná se základní verzí A-319, podstatných změn se dočkal zejména interiér. Je řešen jako salonní s velkou mírou variability, díky níž lze letoun upravit pro přepravu cestujících v počtu od 10 do 124. Dalším výrazným vylepšením je i možnost instalace přídatných palivových nádrží, které prodlužují dolet až na 11 670 km. Vedle řady civilních uživatelů používají v současnosti letouny A-319CJ také vlády či armády Francie, Itálie, Turecka, Brazílie, Venezuely, Thajska, Kataru a Ázerbájdžánu.

Pojďme se nyní na nový letoun podívat podrobněji. Jak již bylo řečeno, jedná se o stroj odvozený od typu A-320. Oproti němu má A-319 trup zkrácený o 3,73 metru, čehož bylo dosaženo vyjmutím segmentů před a za křídlem. Ostatní systémy zůstávají prakticky totožné. Tak jak je zvykem u letounů Airbus, je i A-319CJ vybaven elektroimpulzivním řízením Fly-by-wire, které poskytuje osádce větší komfort pilotáže. Stroj je standardně vybaven

digitální avionikou 3. generace, jejíž součástí je plně automatizovaný pilotážně-navigační komplex FANS B, GPS C1, varovný antikolizní systém TCAS II, varovný systém EGPWS, systémem družicové navigace apod. Letoun může přistávat za povětrnostních podmínek odpovídajících kategorii II a IIIb ICAO (tedy velmi nepříznivých) prakticky na všech běžných letištích po celém světě. Systém umožňuje plně automatické přistání i automatické pojiždění letounu.

Letoun má certifikaci ETOPS pro 180 min. letu na jeden motor. Z volitelných pohonných jednotek byly pro české armádní airbusy vybrány dvouproudové motory General Electric/Snecma CFM 56-5B7 o maximálním tahu 117,9 kN. Tyto motory pochopitelně splňují nej přísnější hlukové i emisní normy, avšak zároveň se vyznačují podstatně nižší spotřebou paliva oproti ruským motorům na Tu-154M. Právě vysoká spotřeba a tím daný kratší dolet byl dalším podstatným nedostatkem tupolevů.

PRO VOJÁKY I PRO PREZIDENTA

Na rozdíl od „běžných“ A-319 budou mít dva české armádní speciály některé odlišnosti. Letouny budou dodány například s moderními karbonovými brzdami Messier-Bugatti, které není nutné po přistání chladit a které tak umožňují prakticky okamžitý opakovaný vzlet. Součástí dodávky bude také čtveřice přídatných palivových nádrží. Ty mají tvar podobný standardním přepravním kontejnerům a lze je pomocí velkých vyklápěcích dveří poměrně snadno instalovat do nákladového prostoru. Oba letouny A-319CJ budou také vybaveny integrovanými schůdky u levých předních vstupních dveří, díky nimž tak bude osádka i cestující méně závislá na pozemní obsluze. K nezávislosti přispívá také standardní pomocná pohonná jednotka (APU), která dodává energii pro jednotlivé systémy při vypnutých motorech.

Hlavní specifika českých airbusů však bude ukrývat interiér. Bude totiž ušit přesně na míru potřebám našich ústavních činitelů a vojáků. Letouny budou po dokončení ve výrobním závodu v Hamburku předány tamní firmě Lufthansa Technik, která provede kompletní zástavbu vnitřního prostoru. Rozdílná potřeba přepravní kapacity pro lety s VIP a nebo s vojenskými jednotkami vedla k rozhodnutí, že interiér bude mít volitelnou konfiguraci v závislosti na konkrétním letu. Ve všech případech však nové stroje poskytnou cestujícím maximální pohodlí. Salonek pro VIP vybavený sprchovým koutem, komfortními otočnými křesly či rozkládací pohovkou bude vždy umístěn v přední části trupu. Ve variantě VIP bude za ním umístěn jednací salonek se dvěma stolkami a osmi křesly a za ním pak oddíl s 32 sedadly (4 v každé řadě) odpovídající třídě „Business Class“. Celková kapacita této varianty bude činit 44 míst.

V případě potřeby lze počet cestujících zvýšit až na 100, a to přestavbou oddílů za VIP salonkem, kam budou instalována sedadla odpovídající třídě „Economy“, vždy šest v jedné řadě, s uličkou uprostřed. Letouny budou standardně vybaveny kuchyňkou umožňující přípravu teplých jídel. V interiéru bude



k dispozici také elektrická síť 220 V/50 Hz. Součástí výbavy bude nezávislé komunikační zařízení, které v prostoru VIP umožní faxové a satelitní spojení z kteréhokoliv místa na světě.

V souvislosti s A-319CJ bylo rozhodnuto o postupné změně zbarvení všech českých vojenských VIP letounů. Autorem nového barevného schématu, kterého se v nejbližší době vedle airbusů dočká například i letoun CI-601, je Vojenský historický ústav, konkrétně akademický malíř Pavel Holý. Mimo jiné odstranil dosud přežívající heraldický prohřešek,

kdy se český lev otáčel po směru letu. S novým zbarvením však bude vždy směřovat doleva.

Jak již bylo řečeno, první z dvojice airbusů se již vyrábí a měl by být dokončen v průběhu letošního léta. Poté bude předán na zástavbu interiéru a do Čech by měl přilétnout těsně před koncem roku. Mezitím musí být vyškolen letající i pozemní personál 24. základny dopravního letectva, aby mohl stroj již od začátku roku 2007 létat. Přispět ke zvládnutí tohoto termínu by mělo i to, že proces zavádění do výbroje bude spojen s přebíráním letounu ve výrobním závodu.

Airbusy budou zpočátku létat z Prahy-Ruzyně, nicméně plánuje se jejich přesun do Kbel, jakmile zde bude provedena rekonstrukce vzletové a přistávací dráhy a pojezdových ploch. A-319CJ totiž i při maximální vzletové hmotnosti potřebuje pro vzlet jen 1800 metrů, čemuž kbelské letiště bez problémů vyhovuje. Nové letouny každopádně přispějí k větší efektivitě přepravy, pohodlí i bezpečnosti všech cestujících, kteří armádní dopravní stroje používají.



- 1 Barevné schéma českých A-319CJ vychází z návrhu Vojenského historického ústavu.
- 2 Schéma uspořádání interiéru ve verzi pro 100 cestujících
- 3 Schéma uspořádání interiéru ve verzi pro 44 cestujících
- 4 A-319 patří do skupiny velice podobných letadel spolu s A-318, A-320 a A-321.
- 5 Sedadla „Business Class“ ve verzi pro 44 cestujících
- 6 Sedadla „Economy Class“ ve verzi pro 100 cestujících
- 7 Sociální zařízení pro VIP
- 8 a 9 Hlavní odpočinkový salon pro VIP
- 10 Hlavní cestující bude mít k dispozici také sprchový kout.