

Boeing 767 – a Malév-flotta legnagyobb repülőgépe

Bár fontossági sorrendben a 18 darab B737-es megelőzi a többi típust a Malév utasszállító repülőgépei között, a flottában előkelő helyet foglal el az interkontinentális járatok kiszolgálására rendszeresített Boeing B767 típuscsalád. A széles törzsű nagyvasakból immár három darab repül az orosz tulajdonba került egykori nemzeti légifuvarozó vállalatnál, elsősorban az észak-amerikai desztinációkban, illetve a Távol-Keletre, Bangkokba és Japánba. Ismerkedjünk meg a jelenleg legnagyobb méretű, magyar lajstromban repülő utasszállító repülőgéppel.

A Malév nyári menetrendjében idén már nemcsak a torontói, New York-i és bangkoki útvonalakon, hanem a Budapestről közvetlenül Japánba repülő charterjáratokon is utazhatunk a Boeing cég B767-es típusával, mely a magyar polgári repüléstörténet legnagyobb méretű és kapacitású repülőgépeinek egyike. Az eddigi két darab 767-200ER alváltozat mellé a légitársaság egy 1999-ben gyártott, nagyobb méretű 767-300ER-t bérel az International Lease Finance Corporationtól (ILFC) ötéves időszakra. A légitársaság 2007. április 15-én állította forgalomba az új „nagyvasat”. A Malév az 1990-es évek elején már használt ilyen típust, azonban a mostani 229 személyessel szemben az a gép kevesebb, összesen 222 székkel volt ellátva.



A HA-LHA lajstromjelű B767-200ER típusú utasszállító Toronto repülőterén

Réskitöltő típus

Az 1970-es évek végén merült fel az igény egy széles törzsű, de a gazdaságos üzemeltethetőség miatt csak két hajtóművel felszerelt típus kifejlesztésére, mely betölti a méretbeli űrt a kisebb B737-es és a hatalmas B747-es között. A gép több utas elszállítására képes, mint a keskeny törzsű B757, ugyanakkor olcsóbb, mint a kétfolyosós B777, tehát minden szempontból kitöltötte a gyár termékválasztékában lévő rést. Ebben az időszakban már tudtak olyan hajtóműveket gyártani, melyek elegendő teljesítményt adtak le, és kellően biztonságosak is voltak ahhoz, hogy csupán kettő darab beépítésével is képesek legyenek a viszonylag nagy sárkányszerkezet levegőbe emelésére és az interkontinentális járatokhoz szükséges hatótávolság elérésére. Természetesen a két hajtóműves gépek óceánok feletti repüléséhez – ahol nincsenek a közelben kitérő repülőterek – speciális engedélyre van szükség.



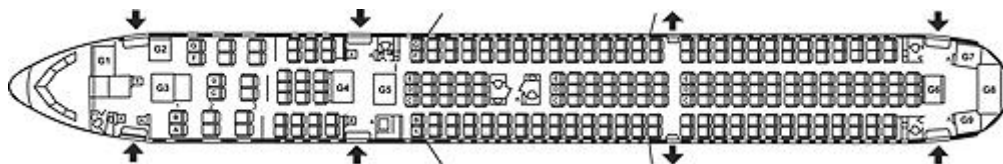
Gyártósoron

A prototípus 1981. szeptember 26-án végezte el első repülését, ezt követően a különböző légitársaságokkal történő egyeztetések után az 1980-as évek elején került piacra a B767-es típuscsalád, mely napjainkra már négy fő altípusból áll. A legkisebb 767-200 és a 767-200ER, a közepes 767-300 és a 767-300ER, valamint a legnagyobb 767-400ER mellett egy teherszállító változat is kialakításra került a 767-300ER törzsének felhasználásával. Azóta további, specializált feladatkörű típusváltozatok is születtek, a Japán Önvédelmi Légierő igényei alapján kialakított E-767 AWACS légtérelenőrző, korai előre jelző repülő harcálláspont, illetve a KC-767 szállító és légi utántöltő repülőgép. A típuscsalád

népszerűségét mi sem jelzi jobban, minthogy napjainkig összesen 950 darab repülőgépre érkezett megrendelés a különböző légitársaságoktól és légierőktől.

Felépítés, technikai jellemzők, típusváltozatok

A sárkányszerkezet hagyományos elrendezésű, alsó szárnyas, két hajtóműves konstrukció. A meghajtást a megrendelő döntésének megfelelően vagy a General Electric, vagy a Pratt and Whitney cég erőforrásai biztosítják. A törzs hosszúsága az egyes alváltozatoknál eltérő, ennek függvényében 181 és 245 között változik a szállítható utasok létszáma. A szárny fesztávolsága a kisebb változatoknál 47,6 méter, a hosszabb törzsűeknél 51,9 méter. A pilótafülkében korszerű számítógépes rendszerek, nagyméretű színes kijelzők és nagy pontosságú navigációs berendezések segítik a személyzet munkáját. Az utastérben egy fedélzeti szórakoztató rendszer segít elviselni a hosszú, nemritkán több mint tízórás utazást. A rendszer a tízcsatornás zeneszolgáltatás mellett a turistaosztályokon kivetítőt, a business osztályon pedig az ülésekbe épített LCD-monitorokon biztosítja a fedélzeti videoprogram és filmek megtekintését. A kétfolyosós elrendezésű törzs szélessége 472,44 cm, a különböző igényeknek megfelelően berendezhető 2+3+2, 2+2+2 és 2+4+2 széksorokkal is. Ez utóbbi verziónál azonban már meglehetősen kényelmetlenül helyezkedhetnek csak el az utasok, így a menetrend szerinti interkontinentális járatokon ezt nem szívesen alkalmazzák. A maximális hatótávolság 9400 és 12 200 km között változik a típus és a terheltség függvényében.



A típuscsalád legkisebb tagjainak, a B767-200-nak és a 200ER-nek a törzshosszúsága 48,5 méter, a szállítható utasok száma a székezéstől függően 181-től 224-ig terjedhet. A 767-200 változat volt az első, piacra dobott 767-es, mely elsőként a United Airlines flottájában állt szolgálatba 1982-ben. A megnövelt hatótávolságú 767-200ER verzió 1984-re készült el, az első megrendelő az izraeli El Al volt. 2006 decemberéig az ezekre a változatokra leadott összes megrendelés 249 darab volt, ebből a sima 200-asokra 128, míg a 200ER-re 121. A megnövelt törzshosszúságú (54,9 méter) 767-300 változatot a Japan Airlines rendelte meg 1983-ban, a típus az első repülését 1986-ban végezte el. Ennek a típusnak is készült egy nagyobb hatótávolságú verziója is, ez lett a 300ER, melynek első példányát az American Airlines 1988-ban vette át. A B767-300ER törzsének felhasználásával fejlesztették ki a teherszállító változatú 300F-et. A típusból először a United Parcel Service légitfuvarozó cég rendelt. A törzsön nagyméretű nyitható felületeket alakítottak ki a könnyebb rakodás érdekében. A megrendelések alapján a közepes törzshosszúságú 300-as típuscsalád tekinthető a legsikeresebbnek, eddig ugyanis összesen 688 darab ilyen gép talált gazdára. A leghosszabb törzsű 767-es a 400ER jelölést kapta. A régi Lockheed L-1011 Tristarok és a McDonnell Douglas DC-10-esek leváltására 1995-ben



rendelte meg a Delta Air Lines és a Continental Airlines. A törzs hosszát 61,4 méterre növelték, a szintén meghosszabbított szárnyakat pedig felfelé hajló végekkel látták el. Az első felszállás 2000-ben volt, azóta ebből a változathoz azonban mindössze 38 darabot adtak el. Az eredetileg polgári célokra épült típust később katonai célokra is átalakították. Napjainkig két fő változat készült el, az egyik a légi utántöltő KC-767-es, mely pályázott az Amerikai Légierő régi KC-135E tankereinek felváltására is, a másik pedig a japán igények alapján kialakított E-767 AWACS.

767-esek a Malév szolgálatában

Az 1980-as évek végéig a Malév nem rendelkezett olyan gépekkel, melyek alkalmasak lettek volna rendszeresen ellátni a tengerentúli repüléseket. A vállalat vezetése az interkontinentális járatok iránti fokozódó igényeknek engedve döntött a nagy hatótávolságú gépek beszerzése mellett, bővítve ezzel a társaság útvonalhálózatát. Kísérleti jelleggel egy Il-62-est béreltek a CSA légitársaságtól, és ezzel indították meg a Japánba tartó charterjáratokat. 1992-ben született döntés, hogy az Airbus A310-es helyett a Boeing B767-es típust rendszeresítik. Átmenetileg béreltek is egy ilyen repülőgépet addig, amíg a saját példányok nem érkeztek meg. Két gépre jelentettek be fix vásárlási szándékot, egyre pedig opciót, azonban ezt később nem használták ki. Az első 767-200ER 1993. május 10-én érkezett meg Ferihegyre, a második egy héttel később szállt le. A két gép már a nyáron forgalomba állt, segítségükkel beindultak a menetrend szerinti tengerentúli járatok. A Malév a nagy hatótávolságú gépekre építve számos új célállomást vett fel listájára: New York, Toronto, Bangkok, Las Palmas, Nairobi – csak néhány azok közül a nagyvárosok közül, melyek Budapestről közvetlenül elérhetővé váltak.



A legújabb nagyvas

Napjainkban a Malév flottájában három Boeing B767 típusú repülőgép áll szolgálatban. Ezek közül kettő B767-200ER változatú, lajstromjelük HA-LHA és HA-LHB. Ezek a 176 tonna felszálló tömegű gépek 185 fő elszállítására alkalmasak maximum 12 700 kilométer távolságra. Az utazómagasság 11 000 méter, a General Electric CF6-80C2 hajtóművek 880-940 km/h utazósebesség elérését teszik lehetővé. A most szolgálatba állított HA-LHC lajstromjelű 767-es a 300ER szériába tartozik, a légitársaság ezzel a repülőgéppel 229 utast képes szállítani, ami 24% többletkapacitást jelent másik két 767-200ER 185 utas férőhelyéhez képest. A gép felszálló tömege 181 tonna, ami 7-8%-os pluszköltséget jelent a kisebbekhez képest, a nagyobb kapacitásnak köszönhetően az egy utasra jutó költség azonban mégis 14-15%-kal kevesebb. Az új gép hatótávolsága némileg kisebb, egy tankolással 11 306 kilométert repülhet.

Fotó: Boeing és Malév