

Zimowe testy na Florydzie

#Lotnictwo cywilne 12 stycznia 2008

Adam Aircraft Industries, amerykański producent samolotów dyspozycyjnych, poinformował, że w grudniu odbyły się testy systemów antyoblodzeniowych bardzo lekkiego odrzutowca (VLJ) A700.

Od pozytywnego wyniku prób zależy przyszłość całego przedsiębiorstwa, założonego w

Testy były częścią procesu certyfikacyjnego dla tego nowego samolotu klasy VLJ. Przeprowadzono je w McKinley Climatic Laboratory w bazie amerykańskich wojsk lotniczych Eglin na Florydzie. W specjalnym hangarze przez pięć dni testowano przede wszystkim zachowanie silników FJ-33. Imitowano lot w zamarzniętej mgie, zamarzniętym deszczu i w obfitym opadzie śniegu. Próby wypadły pomyślnie. Jednocześnie badano zachowanie systemów samolotów w niskich temperaturach, do -40°C. Wyniki będą potrzebne do uzyskania certyfikatów lotów w skrajnych warunkach pogodowych. Cały proces certyfikacji powinien zakończyć się w tym roku.

Szybkie dopuszczenie do lotów jest konieczne do skutecznego wejścia na niezwykle dynamicznie rozwijający się rynek VLJ (zobacz: [Odrzutowiec z internetowej aukcji](#)). Jeden z najtańszych w tej klasie, Elipse Aviation Elipse 500, certyfikowany ostatniego dnia 2006, zebrał już 2500 zamówień. Nieco droższy Adam A700 (2,3 mln w stosunku do 1,5 mln USD) ma portfel zamówień na ok. 300 egz., podobnie jak kilka innych przedsiębiorstw, które również kończą proces badań, np. Diamond Aircraft (D-Jet), Embraer (Phenom 100) czy Honda Aircraft Co. (HA-420 HondaJet). W takiej sytuacji dłuższa zwłoka w zakończeniu procesu certyfikacji może doprowadzić do finansowego niepowodzenia, szczególnie niewielkich przedsiębiorstw.



Od pozytywnego wyniku prób zależy przyszłość całego przedsiębiorstwa, założonego w 1998 przez George'a F. Adama Jr i Johna C. Knudsena. Opracowało ono tylko dwa modele samolotów: dwusilnikowy, tłokowy A500 (z jednym śmigłem pchającym) i A700. Oba przechodzą proces certyfikacji / Zdjęcie: AAI

Testy były częścią procesu certyfikacyjnego dla tego nowego samolotu klasy VLJ. Przeprowadzono je w McKinley Climatic Laboratory w bazie amerykańskich wojsk

lotniczych Eglin na Florydzie. W specjalnym hangarze przez pięć dni testowano przede wszystkim zachowanie silników FJ-33. Imitowano lot w zamarznętej mgle, zamarznętym deszczu i w obfitym opadzie śniegu. Próby wypadły pomyślnie. Jednocześnie badano zachowanie systemów samolotów w niskich temperaturach, do -40°C. Wyniki będą potrzebne do uzyskania certyfikatów lotów w skrajnych warunkach pogodowych. Cały proces certyfikacji powinien zakończyć się w tym roku.

Szybkie dopuszczenie do lotów jest konieczne do skutecznego wejścia na niezwykle dynamicznie rozwijający się rynek VLJ (zobacz: [Odrzutowiec z internetowej aukcji](#)). Jeden z najtańszych w tej klasie, Elipse Aviation Elipse 500, certyfikowany ostatniego dnia 2006, zebrał już 2500 zamówień. Nieco droższy Adam A700 (2,3 mln w stosunku do 1,5 mln USD) ma portfel zamówień na ok. 300 egz., podobnie jak kilka innych przedsiębiorstw, które również kończą proces badań, np. Diamond Aircraft (D-Jet), Embraer (Phenom 100) czy Honda Aircraft Co. (HA-420 HondaJet). W takiej sytuacji dłuższa zwłoka w zakończeniu procesu certyfikacji może doprowadzić do finansowego niepowodzenia, szczególnie niewielkich przedsiębiorstw.

Powiązane wiadomości

[Zimowe testy na Florydzie \(2008-01-12\)](#)

[Odrzutowiec z internetowej aukcji \(2007-11-24\)](#)

© Wszelkie prawa zastrzeżone, 2007-2026 Altair Agencja Lotnicza Sp. z o. o