

Naziemne próby PiperJeta

#Lotnictwo cywilne 3 lipca 2008

Piper Aircraft ujawnił, że 19 czerwca przeprowadził pierwsze próby kołowania PiperJeta, pierwszego w 71-letniej historii przedsiębiorstwa samolotu odrzutowego.

Oglądając zdjęcie, można się przekonać, dlaczego Piper nie uczynił z próby kołowania w

Według ubiegłorocznych szacunków, w ciągu najbliższej dekady producenci samolotów będą sprzedawali średnio 750-800 bardzo lekkich odrzutowców (Very Light Jet, VLJ) (zobacz: [Odrzutowiec z internetowej aukcji](#)), a więc maszyn o masie startowej do 4,5 t, zabierających na pokład do 7-8 pasażerów.

Do walki o ten lukratywny rynek ruszyło kilkunastu producentów, w tym prawie wszyscy najwięksi wytwórcy samolotów turystycznych i dyspozycyjnych: Cessna, Embraer, Cirrus czy Diamond (zobacz: [Wytwórnice samolotów lekkich w 2007](#)). Nie mogło wśród nich zabraknąć Piper Aircraft. Z pewnym opóźnieniem, w stosunku do większości konkurencji, producent dokonał w połowie czerwca pierwsze próby kołowania swoim PiperJetem.

VLJ coraz wyraźniej dzielą się na dwie grupy: maksymalnie tanich, stosunkowo prostych, jednosilnikowych samolotów i zapewniających większe prędkości oraz komfort maszyn dwusilnikowych. Te drugie są skierowane do bardziej zamożnych klientów i przedsiębiorstw przewozowych, chcących zapewnić wyższy poziom usług. Dużą rolę odgrywają przy tym tradycje producentów: np. Cirrus wybrał samolot tani (zobacz: [Premiera the Jet](#)), Embraer – droższy (zobacz: [Lodowe próby Phenoma 100](#)).

Piper zdecydował się na ten drugi wariant. Mimo, że jego samolot będzie napędzany jednym silnikiem, jednostka napędowa Williamsa FJ44-3AP o ciągu ok. 12 kN jest najmocniejszą z zastosowanych w VLJ, zapewniając teoretycznie maksymalną prędkość przelotową rzędu aż 660-670 km/h. Samolotem będzie mogło w dobrych warunkach podróżować 6-7 pasażerów (w zależności od aranżacji wnętrza). Cenę maszyny ustalono na 2,2 mln USD, choć praktyka pokazuje, że będzie ona w rzeczywistości wyższa.

PiperJet będzie jednym z ostatnich samolotów klasy, wprowadzonym do sprzedaży. Jego certyfikacja przewidziana jest na 2010. Mimo tego przedsiębiorstwo już rok temu ujawniło, że, bazując na dużej grupie swoich dotychczasowych klientów, otrzymało aż 180 zamówień na swój pierwszy w historii odrzutowiec.



Oglądając zdjęcie, można się przekonać, dlaczego Piper nie uczynił z próby kołowania wydarzenia medialnego. Po prostu samolot daleki jest od ukończenia. W prototypie brakowało m.in. drzwi, osłony silnika i stateczników poziomych. Maszyna nie była także pomalowana / Zdjęcie: Piper Aircraft

Według ubiegłorocznych szacunków, w ciągu najbliższej dekady producenci samolotów będą sprzedawali średnio 750-800 bardzo lekkich odrzutowców (Very Light Jet, VLJ) (zobacz: [Odrzutowiec z internetowej aukcji](#)), a więc maszyn o masie startowej do 4,5 t, zabierających na pokład do 7-8 pasażerów.

Do walki o ten lukratywny rynek ruszyło kilkunastu producentów, w tym prawie wszyscy najwięksi wytwórcy samolotów turystycznych i dyspozycyjnych: Cessna, Embraer, Cirrus czy Diamond (zobacz: [Wytwórnice samolotów lekkich w 2007](#)). Nie mogło wśród nich zabraknąć Piper Aircraft. Z pewnym opóźnieniem, w stosunku do większości konkurencji, producent dokonał w połowie czerwca pierwsze próby kołowania swoim PiperJetem.

VLJ coraz wyraźniej dzielą się na dwie grupy: maksymalnie tanich, stosunkowo prostych, jednosilnikowych samolotów i zapewniających większe prędkości oraz komfort maszyn dwusilnikowych. Te drugie są skierowane do bardziej zamożnych klientów i przedsiębiorstw przewozowych, chcących zapewnić wyższy poziom usług. Dużą rolę odgrywają przy tym tradycje producentów: np. Cirrus wybrał samolot tani (zobacz: [Premiera the Jet](#)), Embraer – droższy (zobacz: [Lodowe próby Phenoma 100](#)).

Piper zdecydował się na ten drugi wariant. Mimo, że jego samolot będzie napędzany jednym silnikiem, jednostka napędowa Williamsa FJ44-3AP o ciągu ok. 12 kN jest najmocniejszą z zastosowanych w VLJ, zapewniając teoretycznie maksymalną prędkość przelotową rzędu aż 660-670 km/h. Samolotem będzie mogło w dobrych warunkach podróżować 6-7 pasażerów (w zależności od aranżacji wnętrza). Cenę maszyny ustalono na 2,2 mln USD, choć praktyka pokazuje, że będzie ona w rzeczywistości wyższa.

PiperJet będzie jednym z ostatnich samolotów klasy, wprowadzonym do sprzedaży. Jego certyfikacja przewidziana jest na 2010. Mimo tego przedsiębiorstwo już rok temu ujawniło, że, bazując na dużej grupie swoich dotychczasowych klientów, otrzymało aż

180 zamówień na swój pierwszy w historii odrzutowiec.

Powiązane wiadomości

[Naziemne próby PiperJeta \(2008-07-03\)](#)

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

[Wytwórnice samolotów lekkich w 2007 \(2008-02-25\)](#)

[Lodowe próby Phenoma 100 \(2008-05-07\)](#)

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

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

[Rosjanie przejmą Adam Aircraft \(2008-04-10\)](#)

[Premiera the Jet \(2008-06-27\)](#)

[Montowanie V1 \(2008-05-09\)](#)

[Rozpoczęcie sprzedaży Cirrus SRS \(2008-01-18\)](#)

[Sprzedaż Eclipse 400 rozpoczęta \(2008-06-04\)](#)

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

[Trzeci prototyp D-Jeta \(2008-04-16\)](#)

[Montowanie V1 \(2008-05-09\)](#)