

Uziemione A500

#Lotnictwo cywilne 26 sierpnia 2008

Przed bankructwem, Adam Aircraft Industries (AAI) sprzedał 7 szybkich samolotów śmigłowych A500. 5 maszyn dostarczono odbiorcom, którzy już nie cieszą się z ich posiadania. Wszystkie stoją uziemione z powodu braku serwisu. Tymczasem nowy właściciel przedsiębiorstwa nie zamierza podjąć ich produkcji.

A500 miał zapewnić pilotowi i 5 pasażerom dużą szybkość i komfortowe warunki lotu n.

A500 jest nietuzinkową konstrukcją. Wzorowany na demonstratorze M-309 CarbonAero Burta Rutana, otrzymał dwa silniki tłokowe Continental IO-550 o mocy 350 KM każdy, zamontowane na początku i końcu kadłuba, podobnie jak chociażby w Cessnie Skymaster. Pozwala to na osiągnięcie dużych prędkości (maksymalnie 460 km/h) i zwiększa poprawność sterowania w razie awarii jednego z silników.

Ten w założeniu 6-osobowy samolot został w większości wykonany z kompozytów. Miało to zapewnić stosunkowo niewielką masę. Niestety, planowana masa 1905 kg została przekoczona o 30%. To z kolei spowodowało spadek użytecznego udźwigu, przy pełnych zbiornikach paliwa, do jedynie 73 kg. Zmniejszenie zapasu benzyny spowodowało, że przy maksymalnym zasięgu, w A500 mogą podróżować jedynie 2 szczupłe osoby (o wspólnej masie mniejszej niż 127 kg). Lot z 6 osobami na pokładzie jest praktycznie niemożliwy (masa użyteczna to niecałe 700 kg).

Fakt ten - w połączeniu ze stagnacją na rynku samolotów tłokowych (zobacz: [Lotnictwo ogólne na plusie](#)) - spowodował, że nowy właściciel AAI, rosyjska grupa Kaszkol Holding i Industrial Investors, zdecydowała się kontynuować jedynie rozwój obiecującego samolotu odrzutowego (zobacz: [Rosyjski A700](#)).

Problemem jest jednak 5 lotników, którzy zdążyli już odebrać swoje A500. Dzisiaj żaden z ich samolotów już nie lata. Nie ma fabrycznych podzespołów, które muszą być wymieniane (nawet co 60 h lotu), by maszyny były bezpieczne.

Każdy z kiedyś szczęśliwych posiadaczy A500 wydał nań 1,25 mln USD. Dzisiaj nie może z nich korzystać, ani starać się o zwrot sumy - jedynym adresatem ich żądań może być jedynie niewypłacalny bankrut. Nowy właściciel zobowiązany jest prawnie jedynie do przekazywania zaleceń władz lotniczych FAA, odnośnie użytkowania maszyn. Tyle, że problem nie istnieje, samoloty stoją w hangarach. Rosjanie nie zamierzają wznowić produkcji A500, ani nawet części zamiennych, twierdząc - nie bez racji - że przedsięwzięcie tego typu nie będzie dochodowe.

W związku z tym 4 właściciele tłokowych Adamów zawiązali stowarzyszenie posiadaczy tych samolotów, starając się wymóc na producencie utrzymanie samolotów w stanie zdatnym do lotu. Ich szanse zwiększa fakt, że jednym z członków grupy jest policja stanu Nowy Meksyk. Z drugiej strony, z punktu widzenia prawa, wszystko zależy jedynie od dobrej woli Kaszkol Holding i Industrial Investors.



A500 miał zapewnić pilotowi i 5 pasażerom dużą szybkość i komfortowe warunki lotu na dystansach do 2100 km. Pomijając fakt przekroczenia masy własnej, co przekreśliło w praktyce możliwość lotu 6 osób, wszystkie A500 zostały uziemione z powodu braku części zamiennych / Zdjęcie: AAI

A500 jest nietuzinkową konstrukcją. Wzorowany na demonstratorze M-309 CarbonAero Burta Rutana, otrzymał dwa silniki tłokowe Continental IO-550 o mocy 350 KM każdy, zamontowane na początku i końcu kadłuba, podobnie jak chociażby w Cessnie Skymaster. Pozwala to na osiągnięcie dużych prędkości (maksymalnie 460 km/h) i zwiększa poprawność sterowania w razie awarii jednego z silników.

Ten w założeniu 6-osobowy samolot został w większości wykonany z kompozytów. Miało to zapewnić stosunkowo niewielką masę. Niestety, planowana masa 1905 kg została przekroczona o 30%. To z kolei spowodowało spadek użytecznego udźwigu, przy pełnych zbiornikach paliwa, do jedynie 73 kg. Zmniejszenie zapasu benzyny spowodowało, że przy maksymalnym zasięgu, w A500 mogą podróżować jedynie 2 szczupłe osoby (o wspólnej masie mniejszej niż 127 kg). Lot z 6 osobami na pokładzie jest praktycznie niemożliwy (masa użyteczna to niecałe 700 kg).

Fakt ten - w połączeniu ze stagnacją na rynku samolotów tłokowych (zobacz: [Lotnictwo ogólne na plusie](#)) - spowodował, że nowy właściciel AAI, rosyjska grupa Kaszkol Holding i Industrial Investors, zdecydowała się kontynuować jedynie rozwój obiecującego samolotu odrzutowego (zobacz: [Rosyjski A700](#)).

Problemem jest jednak 5 lotników, którzy zdążyli już odebrać swoje A500. Dzisiaj żaden z ich samolotów już nie lata. Nie ma fabrycznych podzespołów, które muszą być wymieniane (nawet co 60 h lotu), by maszyny były bezpieczne.

Każdy z kiedyś szczęśliwych posiadaczy A500 wydał nań 1,25 mln USD. Dzisiaj nie może z nich korzystać, ani starać się o zwrot sumy - jedynym adresatem ich żądań może być jedynie niewypłacalny bankrut. Nowy właściciel zobowiązany jest prawnie jedynie do przekazywania zaleceń władz lotniczych FAA, odnośnie użytkowania maszyn. Tyle, że problem nie istnieje, samoloty stoją w hangarach. Rosjanie nie zamierzają wznowić produkcji A500, ani nawet części zamiennych, twierdząc - nie bez racji - że przedsięwzięcie tego typu nie będzie dochodowe.

W związku z tym 4 właściciele tłokowych Adamów zawiązali stowarzyszenie posiadaczy tych samolotów, starając się wymóc na producencie utrzymanie samolotów w stanie zdolnym do lotu. Ich szanse zwiększa fakt, że jednym z członków grupy jest policja stanu Nowy Meksyk. Z drugiej strony, z punktu widzenia prawa, wszystko zależy jedynie od dobrej woli Kaszkol Holding i Industrial Investors.

Powiązane wiadomości

[Uziemione A500 \(2008-08-26\)](#)

[Rosyjski A700 \(2008-07-25\)](#)

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

[Lotnictwo ogólne na plusie \(2008-08-14\)](#)

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

[Vern Raburn zwolniony z Eclipse \(2008-07-30\)](#)

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