

Rekord plecaka raketowego

26 listopada 2008

Eric Scott, operator nowego plecaka raketowego, ustalił rekord długotrwałości lotu, przy pomocy takiego urządzenia. Spędził w powietrzu 33 s, pokonał ok. 500 m i - co najważniejsze - wylądował szczęśliwie w założonym punkcie.

Jedna z prób Erica Scotta...

Pierwsze, udane próby z plecakowym silnikiem raketowym, odbyły się w latach 1960., kiedy testowano Bell Rocket Belt, skonstruowany na zamówienie US Army. Wojsko było zainteresowane w pozyskaniu sprzętu, do szybkiego pokonywania niewielkich przeszkód. ówczesny rekord długotrwałości lotu wynosił 26 s. Prace nad systemem jednak zarzucono.

W 2003 trójka konstruktorów-amatorów: Troy Widery, John Hewatt i Dave Butler, założyli Jet P.I. LLC, spółkę, której celem było stworzenie nowoczesnego plecaka raketowego. Udało im się zyskać sponsora i ściągnąć do pracy zespół inżynierów i pilota doświadczalnego, Erica Scotta.

W odróżnieniu od pierwowzoru, ich plecakowy silnik raketowy został wykonany w dużej mierze z lekkich kompozytów. Jako paliwo służy nadtlenek wodoru. Zbiornik mieści 22 l tej substancji. W ciągu ostatnich kilkunastu miesięcy zespół Jet P.I. LLC wystąpił z kilku pokazami w różnych krajach, w tym - obok rodzimego USA - na Węgrzech, w Szkocji, Brazylii i Kanadzie. Jednak dopiero w ostatni poniedziałek zdecydowano się na pobicie rekordu sprzed 4 dekad.

Jako miejsce próby, wybrano kanion rzeki Arkansas, przy moście Royal George, niedaleko Canon City. Scott leciał po paraboli, osiągając pułap ok. 330 m, po czym opadł na drugą stronę kanionu, ok. 500 m od miejsca startu. Cały lot trwał zaledwie 33 s, jednak starczyło to, do ustanowienia nowego rekordu świata.

Twórcy plecaka raketowego planują rozpoczęcie produkcji niskoseryjnej swojego urządzenia. Zamiast silników raketowych, standardowe urządzenia mają być wyposażone w silniki odrzutowe, na naftę lotniczą. Przy identycznej wielkości zbiorników paliwa, powinno to wystarczyć na pokonanie aż 16 km, w czasie ok. 9 minut.

...i miejsce rekordowego, poniedziałkowego testu. Start odbył się jednak w sporej odleg

Nowe plecaki nie mają być jednak przeznaczone dla wszystkich chętnych. Szefowie Jet P.I. LLC zastrzegają, że będą dokonywali selekcji kandydatów, a zakup będzie musiał

się wiązać z odbyciem szkolenia. Koszt całego przedsięwzięcia szacowany jest na ok. 200 tys. USD, a więc będzie porównywalny z zakupem małych samolotów turystyczno-sportowych.

Nowy plecak nie jest jedynym statkiem latającym, przeznaczonym do osobistego użytku. Oprócz mini-śmigłowców - które jednak zachowują w miarę klasyczny układ, z panelem sterowania i siedzeniem - podobną filozofię stara się wprowadzić w życie Nowozelandczyk Glen Martin, twórca Jetpacka, który jest w istocie ultralekkim śmigłowcem. W odróżnieniu od innych konstrukcji, montowany jest jednak bezpośrednio do pleców pilota (zobacz: [Spadochron dla Jetpacka](#)).

Napęd odrzutowy zastosował natomiast Szwajcar Yves Rossy, który zamontował kilka małych silników pod niewielkim, kompozytowym skrzydłem. Udało się w tym roku przelecieć z Francji do Anglii (zobacz: [Fusionman przeleciał nad Kanalem](#)). Mimo tego, wszystkie te konstrukcje są, co najwyżej, prototypami. Mimo zapowiedzi konstruktorów o rozpoczęciu *nowej ery* w lotnictwie, każdy z tych statków powietrznych wydaje się być mało odpowiedni do powszechnego stosowania.



Jedna z prób Erica Scotta...

Pierwsze, udane próby z plecakowym silnikiem raketowym, odbyły się w latach 1960., kiedy testowano Bell Rocket Belt, skonstruowany na zamówienie US Army. Wojsko było zainteresowane w pozyskaniu sprzętu, do szybkiego pokonywania niewielkich przeszkód. ówczesny rekord długości lotu wynosił 26 s. Prace nad systemem jednak zarzucono.

W 2003 trójka konstruktorów-amatorów: Troy Widery, John Hewatt i Dave Butler, założyli Jet P.I. LLC, spółkę, której celem było stworzenie nowoczesnego plecaka raketowego. Udało im się zyskać sponsora i ściągnąć do pracy zespół inżynierów i pilota doświadczalnego, Erica Scotta.

W odróżnieniu od pierwowzoru, ich plecakowy silnik raketowy został wykonany w dużej mierze z lekkich kompozytów. Jako paliwo służy nadtlenek wodoru. Zbiornik mieści 22 l tej substancji. W ciągu ostatnich kilkunastu miesięcy zespół Jet P.I. LLC wystąpił z kilku pokazami w różnych krajach, w tym - obok rodzimego USA - na Węgrzech, w Szkocji, Brazylii i Kanadzie. Jednak dopiero w ostatni poniedziałek zdecydowano się na pobicie rekordu sprzed 4 dekad.

Jako miejsce próby, wybrano kanion rzeki Arkansas, przy moście Royal George, niedaleko Canon City. Scott leciał po paraboli, osiągając pułap ok. 330 m, po czym opadł na drugą stronę kanionu, ok. 500 m od miejsca startu. Cały lot trwał zaledwie 33 s, jednak starczyło to, do ustanowienia nowego rekordu świata.

Twórcy plecaka raketowego planują rozpoczęcie produkcji niskoseryjnej swojego urządzenia. Zamiast silników raketowych, standardowe urządzenia mają być wyposażone w silniki odrzutowe, na naftę lotniczą. Przy identycznej wielkości zbiorników paliwa, powinno to wystarczyć na pokonanie aż 16 km, w czasie ok. 9 minut.



...i miejsce rekordowego, poniedziałkowego testu. Start odbył się jednak w sporej odległości od brzegu kanionu, na dużym parkingu. Zakończył się w podobnym miejscu, za przeciwnym przyczółkiem mostu

Nowe plecaki nie mają być jednak przeznaczone dla wszystkich chętnych. Szefowie Jet P.I. LLC zastrzegają, że będą dokonywali selekcji kandydatów, a zakup będzie musiał się wiązać z odbyciem szkolenia. Koszt całego przedsięwzięcia szacowany jest na ok. 200 tys. USD, a więc będzie porównywalny z zakupem małych samolotów turystyczno-sportowych.

Nowy plecak nie jest jedynym statkiem latającym, przeznaczonym do osobistego użytku. Oprócz mini-śmigłowców - które jednak zachowują w miarę klasyczny układ, z panelem sterowania i siedzeniem - podobną filozofię stara się wprowadzić w życie Nowozelandczyk Glen Martin, twórca Jetpacka, który jest w istocie ultralekkim śmigłowcem. W odróżnieniu od innych konstrukcji, montowany jest jednak

bezpośrednio do pleców pilota (zobacz: [Spadochron dla Jetpacka](#)).

Napęd odrzutowy zastosował natomiast Szwajcar Yves Rossy, który zamontował kilka małych silników pod niewielkim, kompozytowym skrzydłem. Udało się w tym roku przelecieć z Francji do Anglii (zobacz: [Fusionman przeleciał nad Kanałem](#)). Mimo tego, wszystkie te konstrukcje są, co najwyżej, prototypami. Mimo zapowiedzi konstruktorów o rozpoczęciu *nowej ery* w lotnictwie, każdy z tych statków powietrznych wydaje się być mało odpowiedni do powszechnego stosowania.

Powiązane wiadomości

[Rekord plecaka rakietowego \(2008-11-26\)](#)

[Spadochron dla Jetpacka \(2008-09-04\)](#)

[Fusionman przeleciał nad Kanałem \(2008-09-26\)](#)

[Lot Fusionmana \(2008-05-20\)](#)

[Fusionman nad Kanałem La Manche \(2008-09-11\)](#)

[Lot Fusionmana \(2008-05-20\)](#)