

Sprzedaż Transition

#Lotnictwo cywilne 27 stycznia 2009

Wiceprezes Terrafugii, Richard Gersh poinformował, że zebrano już ponad 40 zaliczek na poczet zakupu lekkich samolotów Transition, zdolnych do poruszania się również w ruchu drogowym. Pierwsze dostawy mają zostać zrealizowane w 2010.

Prototyp Transitiona w czasie prób kołowania. Maszyna ma masę nieco mniejszą, niż 60

Kiedy demonstrator Transition został pokazany w czasie targów lotniczych w amerykańskim Oshkosh, wydawał się być wyłącznie atrakcją - jedną z kilku rozwijanych równolegle konstrukcji, mających połączyć w sobie samochód z samolotem (zobacz: [Samochód-samolot](#)).

Mimo ogromnego postępu technologicznego, stworzenie sprawnego samolotu, który jednocześnie może poruszać się po drogach publicznych, nadal jest bardzo trudnym wyzwaniem. Samolot musi być lekki i stosunkowo duży. Samochód zaś musi spełniać wymogi bezpieczeństwa - w tym posiadać strefy zgniotu i być odpornym np. na podmuchy bocznego wiatru.

W przypadku Transitiona - jak zapewniają producenci - strefy zgniotu istnieją. Problemem pozostaje jednak duża powierzchnia boczna oraz napęd po drodze, generowany przez śmigło silnika Rotax 912 o mocy 100 KM. Zapewnia ono teoretycznie prędkość do 100 km/h, jednak na razie żadne państwo nie dopuściło do ruchu pojazdu, który w przypadku najechania na pieszego i przerzuceniu go przez dach, będzie działał jak maszynka do mięsa...

To reklamowe zdjęcie pokazuje poważny problem Transitiona: nawet po złożeniu skrzyd

Mimo tego, jak również faktu, że Transition nie wzbił się jeszcze w powietrze, wiceprezes Terrafugii, Richard Gersh poinformował, że zebrał już ponad 40 zaliczek na te hybrydowe samoloty. Gersh powtórzył, że proces certyfikacji powinien zakończyć się w 2010. Wtedy rozpoczną się pierwsze dostawy.

Transition został wyceniony wstępnie na 194 tys. USD, czyli niemal dwukrotnie więcej, niż 2-osobowe samoloty klasy LSA, napędzane takim samym silnikiem Rotaxa (zobacz: [Prezentacja Gobosh G-700X](#)). Gdyby Transition nie został dopuszczony do ruchu na drogach publicznych, byłby jednym z najdroższych w swojej klasie, przy najgorszych własnościach lotnych. Np. obliczeniowa prędkość maksymalna tego modelu ma wynosić 185 km/h, a minimalna 80 km/h. Dla porównania, w przypadku polskiego AT-4 (w USA sprzedawanego jako Gobosh 700), kosztującego ok. 100 tys. USD, wartości te

wynoszą odpowiednio 208 i 66 km/h.



Prototyp Transitiona w czasie prób kołowania. Maszyna ma masę nieco mniejszą, niż 600 kg, co mieści go w klasie lekkich samolotów sportowych (LSA). Piloci takich samolotów przechodzą skrócone, a więc i tańsze szkolenie. Nie mogą jednak lądować na dużych lotniskach

Kiedy demonstrator Transition został pokazany w czasie targów lotniczych w amerykańskim Oshkosh, wydawał się być wyłącznie atrakcją - jedną z kilku rozwijanych równolegle konstrukcji, mających połączyć w sobie samochód z samolotem (zobacz: [Samochód-samolot](#)).

Mimo ogromnego postępu technologicznego, stworzenie sprawnego samolotu, który jednocześnie może poruszać się po drogach publicznych, nadal jest bardzo trudnym wyzwaniem. Samolot musi być lekki i stosunkowo duży. Samochód zaś musi spełniać wymogi bezpieczeństwa - w tym posiadać strefy zgniotu i być odpornym np. na podmuchy bocznego wiatru.

W przypadku Transitiona - jak zapewniają producenci - strefy zgniotu istnieją. Problemem pozostaje jednak duża powierzchnia boczna oraz napęd po drodze, generowany przez śmigło silnika Rotax 912 o mocy 100 KM. Zapewnia ono teoretycznie prędkość do 100 km/h, jednak na razie żadne państwo nie dopuściło do ruchu pojazdu, który w przypadku najechania na pieszego i przerzuceniu go przez dach, będzie działał jak maszynka do mięsa...



To reklamowe zdjęcie pokazuje poważny problem Transitiona: nawet po złożeniu skrzydeł, tworzą one ogromną powierzchnię boczną, co przy niewielkiej masie pojazdu, wystawia go na ryzyko przewrócenia przy silnym wietrze / Zdjęcie: Terrafugia

Mimo tego, jak również faktu, że Transition nie wzbił się jeszcze w powietrze, wiceprezes Terrafugii, Richard Gersh poinformował, że zebrał już ponad 40 zaliczek na te hybrydowe samoloty. Gersh powtórzył, że proces certyfikacji powinien zakończyć się w 2010. Wtedy rozpoczną się pierwsze dostawy.

Transition został wyceniony wstępnie na 194 tys. USD, czyli niemal dwukrotnie więcej, niż 2-osobowe samoloty klasy LSA, napędzane takim samym silnikiem Rotaxa (zobacz: [Prezentacja Gobosh G-700X](#)). Gdyby Transition nie został dopuszczony do ruchu na drogach publicznych, byłby jednym z najdroższych w swojej klasie, przy najgorszych właściwościach lotnych. Np. obliczeniowa prędkość maksymalna tego modelu ma wynosić 185 km/h, a minimalna 80 km/h. Dla porównania, w przypadku polskiego AT-4 (w USA sprzedawanego jako Gobosh 700), kosztującego ok. 100 tys. USD, wartości te wynoszą odpowiednio 208 i 66 km/h.

Powiązane wiadomości

[Sprzedaż Transition \(2009-01-27\)](#)

[Samochód-samolot \(2008-08-01\)](#)

[Prezentacja Gobosh G-700X \(2009-01-23\)](#)