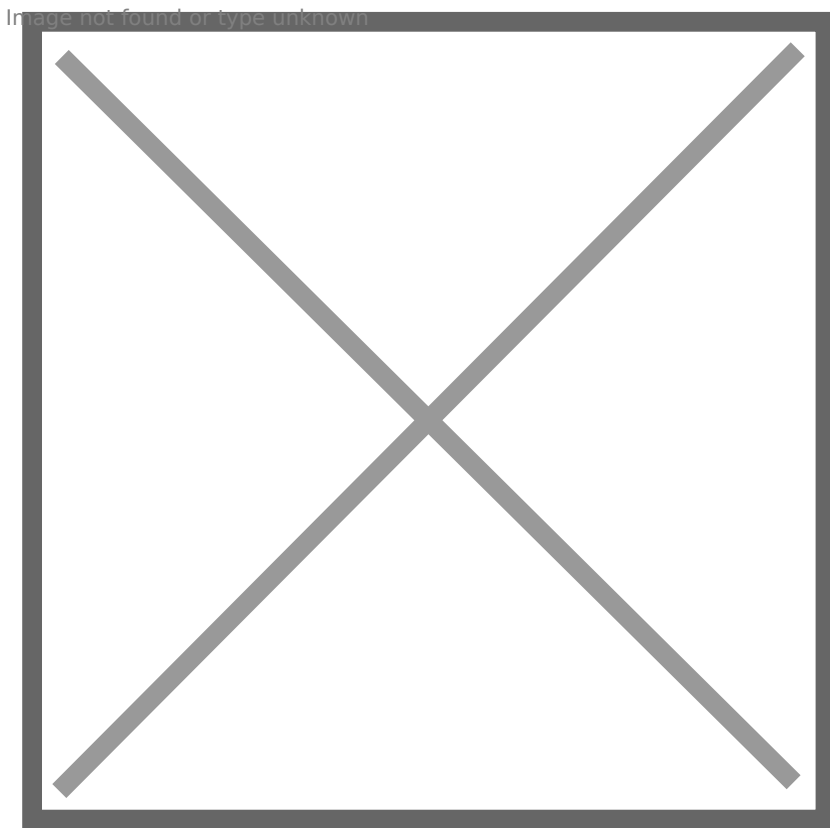


# Wznowienie testów SkyCatchera

#Lotnictwo cywilne 23 kwietnia 2009

**Przedstawiciele Cessny potwierdzili, że wznowiono program certyfikacji lekkiego samolotu sportowo-turystycznego, Cessna 162 SkyCatcher, po wypadku, do jakiego doszło w marcu bieżącego roku.**



*Do tej pory Cessna zebrała ponad 800 potwierdzonych zamówień na model 162. Samolot jest nie tylko zamawiany przez odbiorców indywidualnych, ale przede wszystkim szkoły lotnicze i aerokluby, w których będzie służył jako tani samolot szkolny (koszt 1h lotu określony został przez producenta na zaledwie 55 USD). Opóźnienie programu polepsza sytuację konkurentów, oferujących samoloty klasy LSA, w tym polskich AT-3/4,*

*sprzedawanych za Atlantykiem pod nazwą Gobosh (zobacz: [Prezentacja Gobosh G-700X](#)) / Zdjęcie: Cessna*

Prace nad lekkim, dwuosobowym samolotem o maksymalnej masie startowej poniżej 600 kg - a więc mieszczącym się w klasie LSA (light sport aircraft) - Cessna rozpoczęła w 2006. Pierwsze egz. miały zostać dostarczone klientom w bieżącym roku. Dzięki produkcji samolotów w Chinach, w zakładach w Szenjang, standardowa wersja maszyny miała kosztować zaledwie 110 tys. USD, o 40% mniej, niż pierwotnie planowano. Szacowano, że po uzyskaniu pełnej zdolności produkcyjnej, Cessna będzie dostarczać nawet 600 SkyCatcherów rocznie.

Z początku wszystko szło zgodnie z harmonogramem. Próby certyfikacyjne przebiegały pomyślnie, również z udziałem prototypu w konfiguracji seryjnej, aż do ostatniego, najtrudniejszego etapu - badania zachowania samolotu w warunkach ekstremalnych.

We wrześniu 2008, w czasie prób wyjścia z niekontrolowanego korkociągu, pilot nie był w stanie opanować samolotu i zdecydował się na użycie spadochronu awaryjnego (Ballistic Recovery Systems, BRS). Bez rezultatu. Musiał ratować się na spadochronie osobistym (zobacz: [Szczegóły wypadku testowej Cessny](#)).

W związku z tym, projektanci zostali zmuszeni do przekonstruowania statecznika poziomego, co spowodowało opóźnienie programu prób o kwartał. Niestety, zmiany nie okazały się wystarczające. 26 marca bieżącego roku doszło do kolejnego wypadku, również w czasie wznowionych prób wyjścia z korkociągu. Tym razem system ratowniczy zadziałał prawidłowo i pilot normalnie opuścił lekko uszkodzoną maszynę (zobacz: [Kolejny wypadek Cessny 162](#)).

Według oficjalnego oświadczenia przedstawicieli Cessny, program prób został już wznowiony, jednak należy się liczyć ze zwiększeniem się opóźnienia. Plan prób przewiduje bowiem dodatkowe testy w tunelu aerodynamicznym oraz wnikliwą analizę dotychczasowych prób lotu w korkociągu. Dopiero po uzyskaniu ostatecznych wyników i po wprowadzeniu zmian konstrukcyjnych, dojdzie do końcowej weryfikacji skutków modernizacji w locie.



*Do tej pory Cessna zebrała ponad 800 potwierdzonych zamówień na model 162. Samolot jest nie tylko zamawiany przez odbiorców indywidualnych, ale przede wszystkim szkoły lotnicze i aerokluby, w których będzie służył jako tani samolot szkolny (koszt 1h lotu określony został przez producenta na zaledwie 55 USD). Opóźnienie programu polepsza sytuację konkurentów, oferujących samoloty klasy LSA, w tym polskich AT-3/4, sprzedawanych za Atlantykiem pod nazwą Gobosh (zobacz: [Prezentacja Gobosh G-700X](#)) / Zdjęcie: Cessna*

Prace nad lekkim, dwuosobowym samolotem o maksymalnej masie startowej poniżej 600 kg - a więc mieszczącym się w klasie LSA (light sport aircraft) - Cessna rozpoczęła w 2006. Pierwsze egz. miały zostać dostarczone klientom w bieżącym roku. Dzięki produkcji samolotów w Chinach, w zakładach w Szenjang, standardowa wersja maszyny miała kosztować zaledwie 110 tys. USD, o 40% mniej, niż pierwotnie planowano. Szacowano, że po uzyskaniu pełnej zdolności produkcyjnej, Cessna będzie dostarczać nawet 600 SkyCatcherów rocznie.

Z początku wszystko szło zgodnie z harmonogramem. Próby certyfikacyjne przebiegały pomyślnie, również z udziałem prototypu w konfiguracji seryjnej, aż do ostatniego, najtrudniejszego etapu - badania zachowania samolotu w warunkach ekstremalnych.

We wrześniu 2008, w czasie prób wyjścia z niekontrolowanego korkociągu, pilot nie był w stanie opanować samolotu i zdecydował się na użycie spadochronu awaryjnego (Ballistic Recovery Systems, BRS). Bez rezultatu. Musiał ratować się na spadochronie osobistym (zobacz: [Szczegóły wypadku testowej Cessny](#)).

W związku z tym, projektanci zostali zmuszeni do przekonstruowania statecznika poziomego, co spowodowało opóźnienie programu prób o kwartał. Niestety, zmiany nie okazały się wystarczające. 26 marca bieżącego roku doszło do kolejnego wypadku, również w czasie wznowionych prób wyjścia z korkociągu. Tym razem system ratowniczy zadziałał prawidłowo i pilot normalnie opuścił lekko uszkodzoną maszynę (zobacz: [Kolejny wypadek Cessny 162](#)).

Według oficjalnego oświadczenia przedstawicieli Cessny, program prób został już wznowiony, jednak należy się liczyć ze zwiększeniem się opóźnienia. Plan prób przewiduje bowiem dodatkowe testy w tunelu aerodynamicznym oraz wnikliwą analizę dotychczasowych prób lotu w korkociągu. Dopiero po uzyskaniu ostatecznych wyników i po wprowadzeniu zmian konstrukcyjnych, dojdzie do końcowej weryfikacji skutków modernizacji w locie.

Powiązane wiadomości

[Wznowienie testów SkyCatchera \(2009-04-23\)](#)

[Szczegóły wypadku testowej Cessny \(2008-09-25\)](#)

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

[Kolejny wypadek Cessny 162 \(2009-03-20\)](#)