

Początek sprzedaży Stratosa 714

#Lotnictwo cywilne 24 lipca 2009

Na rozpoczynających się już za kilka dni targach EAA AirVenture show w Oshkosh, Stratos Aircraft przedstawi pełnowymiarową makietę swojego jedynego modelu 714. Zostanie wtedy zainicjowane zbieranie przedpłat na ten bardzo lekki odrzutowiec (VLJ).

Do tej pory istniały tylko rysunki Stratosa 714. Za kilka dni powinniśmy obejrzeć jego pe

Trudno jednak przypuszczać, by był to łatwy start. Po pierwsze, żyjemy w czasach kryzysu, w którym trudno o kredyt, tak na rozkręcenie produkcji, jak i na sfinansowanie zakupu przez klientów.

Po drugie potencjalni odbiorcy muszą mieć w pamięci historię kilku przedsiębiorstw, które powstały wyłącznie dla zbudowania małych, dyspozycyjnych odrzutowców o masie startowej poniżej 4,5 t. Podobnie jak Stratos Aircraft.

Eclipse Aviation zbankrutowała, pozostawiając 260 właścicieli swoich Eclipse 500 bez serwisu i części zamiennych (zobacz: [Eclipse - to już koniec](#)). Podobny los spotkał Adam Aircraft Industries, w połowie prac nad certyfikowaniem A700 (zobacz: [Koniec Adam Aircraft](#)). Niedawno prace zostały częściowo wznowione, dzięki rosyjskiemu kapitałowi, jednak dokładnych wieści o postępach brak. Lista porażek jest zresztą dłuższa i obejmuje 7 innych projektów, w tym ATG z Javelinem (rozwijanym wspólnie z izraelskim IAI) czy Avocet Aircraft (wspierany również przez IAI), z samolotem ProJet. Po prostu, zbudowanie sprawnego, bezpiecznego i opłacalnego w produkcji samolotu odrzutowego nie jest proste.

Do tej pory sprzedaż swoich maszyn klasy VLJ rozpoczęła jedynie Cessna i Embraer (Zobacz: [Początek dostaw Phenoma](#)). Dobre wieści o postępach prac wdrożeniowych dochodzą również od Piper Aircraft (PiperJet), Diamonda (D-Jet) czy Cirrus Aircraft (SF50). Tyle, że są to wszystko przedsiębiorstwa z od lat ugruntowaną marką...

Mimo tego Michael Lemaire, prezes Stratos Aircraft pozostaje optymistą. Liczy, że w Oshkosh znajdą się chętni do wpłaty zaliczek. Te z kolei pomogą zebrać 12 mln USD, niezbędnych do budowy i przeprowadzenia testów wytrzymałościowych 2 prototypów. Żeby nie odstraszyć klientów, wszystkie wpłaty będą ubezpieczone, umieszczone na chronionych kontach, bez możliwości ich zdefraudowania. Każdy chętny będzie mógł dzięki temu, w każdej chwili, odebrać swoje wpłaty.

Później, po ok. 1,5 roku, trzeba będzie pozyskać naprawdę zasobnych inwestorów. Lemaire szacuje, że proces certyfikacji pochłonie ok. 100 mln USD. A to już sporo. Tym

bardziej, że 4-osobowy Stratos 714 ma być samolotem bardzo tanim. Jego szacunkową cenę określono na zaledwie 2 mln USD. Ma to być magnes dla kupujących, którzy za maszyny renomowanych przedsiębiorstw muszą zapłacić o 50-70% więcej.

Za tę kwotę przyszli właściciele mają otrzymać wysoką w tej klasie prędkość, ponad 740 km/h (dzięki silnikowi Williams FJ44-3AP o ciągu 13kN) i zasięg, obliczany na 2780 km. Nie ma jednak co liczyć na wygodę. Mimo stosunkowo przestronnej kabiny dla 4 osób (w tym pilota), nie ma miejsca np. na ubikację. Samolot o maksymalnej masie startowej 3,175 kg będzie na to po prostu zbyt mały. Tyle, że są to na razie jedynie szacunki i plany...



Do tej pory istniały tylko rysunki Stratos 714. Za kilka dni powinniśmy obejrzeć jego pełnowymiarową makietę. Szanse, by samolot był sprzedawany seryjnie, są jednak niewielkie. Prawdę mówiąc - wręcz nikłe / Rysunek: Stratos Aircraft

Trudno jednak przypuszczać, by był to łatwy start. Po pierwsze, żyjemy w czasach kryzysu, w którym trudno o kredyt, tak na rozkręcenie produkcji, jak i na sfinansowanie zakupu przez klientów.

Po drugie potencjalni odbiorcy muszą mieć w pamięci historię kilku przedsiębiorstw, które powstały wyłącznie dla zbudowania małych, dyspozycyjnych odrzutowców o masie startowej poniżej 4,5 t. Podobnie jak Stratos Aircraft.

Eclipse Aviation zbankrutowała, pozostawiając 260 właścicieli swoich Eclipse 500 bez serwisu i części zamiennych (zobacz: [Eclipse - to już koniec](#)). Podobny los spotkał Adam Aircraft Industries, w połowie prac nad certyfikowaniem A700 (zobacz: [Koniec Adam Aircraft](#)). Niedawno prace zostały częściowo wznowione, dzięki rosyjskiemu kapitałowi, jednak dokładnych wieści o postępach brak. Lista porażek jest zresztą dłuższa i obejmuje 7 innych projektów, w tym ATG z Javelinem (rozwijanym wspólnie z izraelskim IAI) czy Avocet Aircraft (wspierany również przez IAI), z samolotem Projet. Po prostu, zbudowanie sprawnego, bezpiecznego i opłacalnego w produkcji samolotu odrzutowego nie jest proste.

Do tej pory sprzedaż swoich maszyn klasy VLJ rozpoczęła jedynie Cessna i Embraer (Zobacz: [Początek dostaw Phenoma](#)). Dobre wieści o postępach prac wdrożeniowych dochodzą również od Piper Aircraft (PiperJet), Diamonda (D-Jet) czy Cirrus Aircraft (SF50). Tyle, że są to wszystko przedsiębiorstwa z od lat ugruntowaną marką...

Mimo tego Michael Lemaire, prezes Stratos Aircraft pozostaje optymistą. Liczy, że w Oshkosh znajdą się chętni do wpłaty zaliczek. Te z kolei pomogą zebrać 12 mln USD, niezbędnych do budowy i przeprowadzenia testów wytrzymałościowych 2 prototypów. Żeby nie odstraszyć klientów, wszystkie wpłaty będą ubezpieczone, umieszczone na chronionych kontach, bez możliwości ich zdefraudowania. Każdy chętny będzie mógł dzięki temu, w każdej chwili, odebrać swoje wpłaty.

Później, po ok. 1,5 roku, trzeba będzie pozyskać naprawdę zasobnych inwestorów. Lemaire szacuje, że proces certyfikacji pochłonie ok. 100 mln USD. A to już sporo. Tym bardziej, że 4-osobowy Stratos 714 ma być samolotem bardzo tanim. Jego szacunkową cenę określono na zaledwie 2 mln USD. Ma to być magnes dla kupujących, którzy za maszyny renomowanych przedsiębiorstw muszą zapłacić o 50-70% więcej.

Za tę kwotę przyszli właściciele mają otrzymać wysoką w tej klasie prędkość, ponad 740 km/h (dzięki silnikowi Williams FJ44-3AP o ciągu 13kN) i zasięg, obliczany na 2780 km. Nie ma jednak co liczyć na wygody. Mimo stosunkowo przestronnej kabiny dla 4 osób (w tym pilota), nie ma miejsca np. na ubikację. Samolot o maksymalnej masie startowej 3,175 kg będzie na to po prostu zbyt mały. Tyle, że są to na razie jedynie szacunki i plany...

Powiązane wiadomości

[Początek sprzedaży Stratosa 714 \(2009-07-24\)](#)

[Koniec Adam Aircraft \(2008-02-20\)](#)

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

[Początek dostaw Phenoma \(2009-01-01\)](#)

[Certyfikat Phenoma 100! \(2008-12-10\)](#)

[Jest certyfikat, ale... \(2008-11-21\)](#)

[Eclipse – to już koniec... \(2009-02-26\)](#)

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

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

[Redukcje w Eclipse \(2008-08-25\)](#)

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

[Eclipse wykupiło Eclipse \(2009-01-21\)](#)