

Oblot Taurusa G4

#Lotnictwo cywilne 16 sierpnia 2011

12 sierpnia w Oshkosh odbył się pierwszy lot Pipistrela Taurus G4. To pierwszy na świecie czteroosobowy samolot z napędem elektrycznym, który wzbił się w powietrze.

Najnowszy samolot słoweńskiej Pipistrel to połączenie dwóch kadłubów motoszybowców

Pipisterl (zobacz: [Seryjne Taurusy](#)) nie podał szczegółów pierwszego lotu, prawdopodobnie w obawie przed konkurentami. Wiadomo jedynie, że za sterami Taurusa G4 zasiadł Dave Morss, a program testów przed startem w konkursie przewiduje 40 h lotów.

Poinformowano również, że przygotowania do oblotu nie odbywały się bez przeszkód. Największym problemem było przewiezienie samolotu ze Słowenii do USA i na terytorium tego kraju, a dokładnie ponad 200-kilogramowego zestawu baterii litowo-polimerowych. Ze względu na ich potencjalną łatwopalność (zobacz: [Litowe baterie przyczyną katastrofy?](#)), istniały problemy ze znalezieniem agencji, która zdecydowałaby się na ubezpieczenie transportu.

Pierwszy lot był częścią przygotowań do wzięcia udziału w CAFE Green Flight Challenge, zawodów, odbywających się pod patronatem NASA. Jego celem jest wyłonienie najbardziej ekonomicznego i cichego statku powietrznego, przy czym w tej pierwszej kategorii efektywność liczona jest ekwiwalentem zużytej benzyny lotniczej do przewiezienia 200 osób na dystansie jednej mili.

Do konkursu zakwalifikowano 13 zespołów, z których 10 otrzymało potwierdzenie spełnienia wszystkich wymogów przedstartowych. Pozostałe mają czas na uzupełnienie braków do 25 września, kiedy rozpocznie się impreza. Potrwa ona 9 dni. Loty będą odbywać się w rejonie Santa Rosa w Kalifornii. Zespoły rywalizują o nagrody w łącznej wysokości 1,65 mln USD.

Większość ze startujących samolotów to 1- lub 2-osobowe maszyny z napędem elektrycznym. Są również biodiesle, diesle oraz hybrydowe jednostki napędowe. Na ich tle Taurus G4 prezentuje się wyjątkowo. Ma najmocniejszy, 196-konny silnik. Nawet 6-osobowy Synergy dysponuje silnikiem diesla o mocy 192 KM. Najłabsza jednostka, 20-konna hybryda, napędza dwuosobowego Econo-Cruisera 3000.

Taurus G4 to owoc wspólnego wysiłku zespołu słoweńskiej wytwórni Pipisterel, jak również uniwersytetu stanowego Penn oraz grupy Jacka Langelaana, przedstawiciela Pipisterla w USA.

Pomoc Amerykanów, choć drugorzędna, jest niezbędna z punktu widzenia przepisów konkursu oraz FAA, miejscowych władz lotniczych. Wymagają one, by za sterami - zarówno w czasie oblotu, jak i konkursu - zasiadł obywatel USA.

Zespół liczy, że ich samolot - bazujący na częściowo już sprawdzonych rozwiązaniach - będzie charakteryzował się wystarczającą sprawnością, a większy silnik i wynikające stąd większe zużycie energii, zostanie zrównoważone liczbą zabieranych na pokład osób i wyjątkową czystością aerodynamiczną kompozytowego płatowca.



Najnowszy samolot słoweńskiej Pipistrel to połączenie dwóch kadłubów motoszybowców Taurus G2 oraz silnika elektrycznego o mocy 196 KM, przewidzianego dla projektowanego szybkiego samolotu czteroosobowego Panthera. Rozpiętość skrzydeł samolotu wynosi 21,36 m, a doskonałość aerodynamiczna przekracza 30 / Zdjęcie: Pipistrel

Pipisterl (zobacz: [Seryjne Taurusy](#)) nie podał szczegółów pierwszego lotu, prawdopodobnie w obawie przed konkurentami. Wiadomo jedynie, że za sterami Taurusa G4 zasiadł Dave Morss, a program testów przed startem w konkursie przewiduje 40 h lotów.

Poinformowano również, że przygotowania do oblotu nie odbywały się bez przeszkód. Największym problemem było przewiezienie samolotu ze Słowenii do USA i na terytorium tego kraju, a dokładnie ponad 200-kilogramowego zestawu baterii litowo-polimerowych. Ze względu na ich potencjalną łatwopalność (zobacz: [Litowe baterie przyczyną katastrofy?](#)), istniały problemy ze znalezieniem agencji, która zdecydowałaby się na ubezpieczenie transportu.

Pierwszy lot był częścią przygotowań do wzięcia udziału w CAFE Green Flight Challenge, zawodów, odbywających się pod patronatem NASA. Jego celem jest wyłonienie najbardziej ekonomicznego i cichego statku powietrznego, przy czym w tej pierwszej kategorii efektywność liczona jest ekwiwalentem zużytej benzyny lotniczej do przewiezienia 200 osób na dystansie jednej mili.

Do konkursu zakwalifikowano 13 zespołów, z których 10 otrzymało potwierdzenie spełnienia wszystkich wymogów przedstartowych. Pozostałe mają czas na uzupełnienie braków do 25 września, kiedy rozpocznie się impreza. Potrwa ona 9 dni. Loty będą odbywać się w rejonie Santa Rosa w Kalifornii. Zespoły rywalizują o nagrody w łącznej wysokości 1,65 mln USD.

Większość ze startujących samolotów to 1- lub 2-osobowe maszyny z napędem elektrycznym. Są również biodiesle, diesle oraz hybrydowe jednostki napędowe. Na ich tle Taurus G4 prezentuje się wyjątkowo. Ma najmocniejszy, 196-konny silnik. Nawet 6-osobowy Synergy dysponuje silnikiem diesla o mocy 192 KM. Najśłabsza jednostka, 20-konna hybryda, napędza dwuosobowego Econo-Cruisera 3000.

Taurus G4 to owoc wspólnego wysiłku zespołu słoweńskiej wytwórni Pipisterel, jak również uniwersytetu stanowego Penn oraz grupy Jacka Langelaana, przedstawiciela Pipisterla w USA.

Pomoc Amerykanów, choć drugorzędna, jest niezbędna z punktu widzenia przepisów konkursu oraz FAA, miejscowych władz lotniczych. Wymagają one, by za sterami - zarówno w czasie oblotu, jak i konkursu - zasiadł obywatel USA.

Zespół liczy, że ich samolot - bazujący na częściowo już sprawdzonych rozwiązaniach - będzie charakteryzował się wystarczającą sprawnością, a większy silnik i wynikające stąd większe zużycie energii, zostanie zrównoważone liczbą zabieranych na pokład osób i wyjątkową czystością aerodynamiczną kompozytowego płatowca.

Powiązane wiadomości

[Oblot Taurusa G4 \(2011-08-16\)](#)

[Litowe baterie przyczyną katastrofy? \(2010-10-09\)](#)

[Zakaz przewozu litowych baterii \(2007-12-29\)](#)

[Katastrofa Boeinga 747 UPS w Dubaju \(2010-09-03\)](#)

[Seryjne Taurusy \(2011-02-15\)](#)

[Motoszybowiec z LSA \(2010-06-19\)](#)