

# Taurus G4 przed e-Genius

#Lotnictwo cywilne 4 października 2011

**Pipistrel Taurus G4 zwyciężył w konkursie CAFE Green Flight Challenge na najbardziej oszczędny samolot. Zużył mniej, niż równowartość 0,6 l paliwa dla przetransportowania 1 osoby na 100 km.**

Taurus G4 w czasie startu do testowego lotu nad Santa Rosa / Zdjęcie: NASA

Słoweńska Pipistrel rywalizowała o nagrodę NASA w wysokości 1,35 mln USD (jej fundatorem była Google) z 13 innymi zespołami. Do ostatecznej rozgrywki zakwalifikowały się jednak wyłącznie 3 konstrukcje, spełniające wyśrubowane wymogi konkursu.

Walka o zwycięstwo rozegrała się między dwoma europejskimi samolotami z napędem elektrycznym: Taurusem G4 i niemieckim e-Genius, zwycięzcą w kategorii najcichszego samolotu (zobacz: [e-Genius najcichszy](#)). Ostatecznie nieco lepszy okazała się maszyna słoweńska. Zespół Pipistrela zainkasował 1,35 mln USD, naukowcy ze Stuttgartu - 120 tys. USD.

Obu samolotom udało się pokonać 330 km w czasie krótszym niż 2 h i przy niewielkim zużyciu energii. Mierzono ją ekwiwalentem paliwa lotniczego, dla umożliwienia wspólnego konkurowania samolotów o różnych napędach.

Po przeliczeniu okazało się, że dla pokonania żądanej odległości Taurus zużył równowartość mniej niż 7,5 l, zaś e-Genius mniej niż 3,8 l. Tyle, że pierwszy z nich przewoził 4 osoby (dwóch pilotów i ładunek imitujący pasażerów), zaś drugi - *dwie* osoby. Daje to mniej niż 0,6 l/osobę/100 km, a więc wynik nieosiągalny dla innych środków komunikacji lotniczej.

Konkurs pokazał ogromny postęp, odnotowany w konstruowaniu samolotów elektrycznych. Zaledwie kilka lat temu nie był możliwy lot na tak dużą odległość ze średnią prędkością 165 km/h. Do dzisiaj nie został jednak rozwiązany inny, nie mniej istotny problem. e-Genius musi ładować baterie po locie przez 7 h. Tankowanie samolotu z silnikiem spalinowym trwa minuty...



*Taurus G4 w czasie startu do testowego lotu nad Santa Rosa / Zdjęcie: NASA*

Słoweńska Pipistrel rywalizowała o nagrodę NASA w wysokości 1,35 mln USD (jej fundatorem była Google) z 13 innymi zespołami. Do ostatecznej rozgrywki zakwalifikowały się jednak wyłącznie 3 konstrukcje, spełniające wyśrubowane wymogi konkursu.

Walka o zwycięstwo rozegrała się między dwoma europejskimi samolotami z napędem elektrycznym: Taurusem G4 i niemieckim e-Genius, zwycięzcą w kategorii najcichszego samolotu (zobacz: [e-Genius najcichszy](#)). Ostatecznie nieco lepszy okazała się maszyna słoweńska. Zespół Pipistrela zainkasował 1,35 mln USD, naukowcy ze Stuttgartu - 120 tys. USD.

Obu samolotom udało się pokonać 330 km w czasie krótszym niż 2 h i przy niewielkim zużyciu energii. Mierzono ją ekwiwalentem paliwa lotniczego, dla umożliwienia wspólnego konkurowania samolotów o różnych napędach.

Po przeliczeniu okazało się, że dla pokonania żądanej odległości Taurus zużył równowartość mniej niż 7,5 l, zaś e-Genius mniej niż 3,8 l. Tyle, że pierwszy z nich przewoził 4 osoby (dwóch pilotów i ładunek imitujący pasażerów), zaś drugi - *dwie* osoby. Daje to mniej niż 0,6 l/osobę/100 km, a więc wynik nieosiągalny dla innych środków komunikacji lotniczej.

Konkurs pokazał ogromny postęp, odnotowany w konstruowaniu samolotów elektrycznych. Zaledwie kilka lat temu nie był możliwy lot na tak dużą odległość ze średnią prędkością 165 km/h. Do dzisiaj nie został jednak rozwiązany inny, nie mniej istotny problem. e-Genius musi ładować baterie po locie przez 7 h. Tankowanie samolotu z silnikiem spalinowym trwa minuty...

Powiązane wiadomości

[Taurus G4 przed e-Genius \(2011-10-04\)](#)

[e-Genius najcichszy \(2011-10-03\)](#)

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

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

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

---

© Wszelkie prawa zastrzeżone, 2007-2026 Altair Agencja Lotnicza Sp. z o. o