

Alpha Trainer gotowy do lotów

#Lotnictwo cywilne 16 maja 2012

Przedstawiciele słoweńskiej Pipistrel poinformowali o zakończeniu testów w locie ultralekkiego, dwuosobowego samolotu Alpha Trainer, przeznaczonego do wstępnego szkolenia pilotów.

Najnowszy samolot w ofercie słoweńskiego producenta. Zarząd spółki liczy, że dzięki niemu

Alpha Trainer oparto na sprawdzonej konstrukcji modelu Virus SW. O ile jednak pierwowzór ma maksymalną masę startową 600 kg i może być napędzany silnikami o mocy 80 lub 100 KM, w najnowszym modelu Pipistrela ograniczono masę - na rynek amerykański - do 550 kg, zaś na europejski, do jedynie 472,5 kg.

Dla uproszenia konstrukcji zrezygnowano z mechanizacji skrzydła i wykorzystania wyświetlaczy ciekłokrystalicznych, przystosowano samolot tylko do jednego, słabszego modelu silnika Rotaxa, wreszcie - zmniejszono zbiornik paliwa do 57 l (zobacz także: [Super tani Pipistrel](#)). Celem projektu było bowiem uzyskanie bardzo taniego samolotu dla szkolenia wstępnego, kosztującego ok. 85 tys. USD.

Ograniczenie zapasu paliwa wiąże się także z umożliwieniem natychmiastowego powrotu na lotnisko, zaraz po starcie, co jest istotne w trakcie szkolenia kandydatów na pilotów. Temu samemu celowi podporządkowano także wzmocnienie podwozia. Mimo zmian samolot nadal zachował stosunkowo duży zasięg. Przy prędkości przelotowej rzędu 200 km/h, silnik zużywa jedynie 7,6 l paliwa na h lotu, co przekłada się na możliwość dotarcia do punktu położonego o 720 km od macierzystego lotniska, z półgodzienną rezerwą.

Pod koniec kwietnia producent poinformował o zakończeniu programu testów nowej konstrukcji. Otwiera to drogę do pierwszych dostaw. Na razie jednak przedstawiciele Pipistrela nie ujawnili kiedy miałyby one nastąpić. Nie podali także, ile maszyn udało się im do tej pory sprzedać.



Najnowszy samolot w ofercie słoweńskiego producenta. Zarząd spółki liczy, że dzięki niskiej cenie, osiągnie on duży sukces rynkowy / Zdjęcie: Pipistrel

Alpha Trainer oparto na sprawdzonej konstrukcji modelu Virus SW. O ile jednak pierwowzór ma maksymalną masę startową 600 kg i może być napędzany silnikami o mocy 80 lub 100 KM, w najnowszym modelu Pipistrela ograniczono masę - na rynek amerykański - do 550 kg, zaś na europejski, do jedynie 472,5 kg.

Dla uproszenia konstrukcji zrezygnowano z mechanizacji skrzydła i wykorzystania wyświetlaczy ciekłokrystalicznych, przystosowano samolot tylko do jednego, słabszego modelu silnika Rotaxa, wreszcie - zmniejszono zbiornik paliwa do 57 l (zobacz także: [Super tani Pipistrel](#)). Celem projektu było bowiem uzyskanie bardzo taniego samolotu dla szkolenia wstępnego, kosztującego ok. 85 tys. USD.

Ograniczenie zapasu paliwa wiąże się także z umożliwieniem natychmiastowego powrotu na lotnisko, zaraz po starcie, co jest istotne w trakcie szkolenia kandydatów na pilotów. Temu samemu celowi podporządkowano także wzmocnienie podwozia. Mimo zmian samolot nadal zachował stosunkowo duży zasięg. Przy prędkości przelotowej rzędu 200 km/h, silnik zużywa jedynie 7,6 l paliwa na h lotu, co przekłada się na możliwość dotarcia do punktu położonego o 720 km od macierzystego lotniska, z półgodzinną rezerwą.

Pod koniec kwietnia producent poinformował o zakończeniu programu testów nowej konstrukcji. Otwiera to drogę do pierwszych dostaw. Na razie jednak przedstawiciele Pipistrela nie ujawnili kiedy miałyby one nastąpić. Nie podali także, ile maszyn udało się im do tej pory sprzedać.

Powiązane wiadomości

[Alpha Trainer gotowy do lotów \(2012-05-16\)](#)

[Super tani Pipistrel \(2011-12-12\)](#)

[Więcej za SkyCathera \(2011-11-24\)](#)

[Cessna szuka miejsca produkcji SkyCatcherów \(2007-11-25\)](#)

[150 Skycatcherów w 2011 \(2011-01-20\)](#)
