

Europejski Skycatcher

#Lotnictwo cywilne 9 sierpnia 2012

Pod koniec ubiegłego miesiąca amerykańska Cessna Aircraft sprzedała norweskiej szkole lotniczej 3 samoloty modelu 162. To wynik zainicjowanego procesu dostosowania maszyny do europejskich przepisów lotniczych.

Cessna 162 Skycatcher jest dwuosobowym samolotem o maksymalnej masie startowej

Skycatcher został zaprojektowany zgodnie z wymogami amerykańskich władz lotniczych FAA dla samolotów ultralekkich klasy Light Sport Aircraft (LSA).

Wprowadzona nowa kategoria znosi poważną część wymogów - w porównaniu do cięższych maszyn lotnictwa ogólnego - które muszą spełnić ich piloci. Zaowocowało to błyskawicznym rozwojem tej kategorii, spowolnionym jednak w ostatnich latach przez kryzys gospodarczy ([Dynamiczny rozwój LSA](#), 2007-12-07).

Sprzedaż samolotów LSA, w tym Cessny 162, w praktyce ogranicza się tylko do USA. Władze UE wprowadziły co prawda podobną klasę CS-LSA ([Evektor kolejnym europejskim LSA](#), 2012-07-06) dla producentów ze Starego Kontynentu - by umożliwić im sprzedaż na terenie USA - jednak nie rozwiązało to problemu rejestrowania w krajach Unii samolotów amerykańskich.

W związku z tym przedstawiciele Cessny zapowiedzieli przeprowadzenie procesu certyfikacji swojego samolotu, w oparciu o przepisy FAA Part 21, pozwalające na zatwierdzenie tego pozwolenia także przez europejskie władze lotnicze EASA. To z kolei otworzy drogę do rejestrowania Skycatcherów na terenie UE.

Pierwszym owocem tej decyzji było uzyskanie pod koniec lipca zamówienia na 3 Cessny 162 ze strony norweskiej szkoły lotniczej w Sandefjord. Przedstawiciele producenta deklarują, że negocjują kolejne kontrakty, a pierwsze dostawy powinny zostać zrealizowane w przyszłym roku.



Cessna 162 Skycatcher jest dwuosobowym samolotem o maksymalnej masie startowej do 600 kg. Cena stosunkowo bogato wyposażonego samolotu (m.in. w spadochron awaryjny) wynosi ok. 150 tys. USD. Model ten bije rekordy sprzedaży, dystansując konkurentów, jednak nadal nie może przebić się na rynki zagraniczne / Zdjęcie: Cessna

Skycatcher został zaprojektowany zgodnie z wymogami amerykańskich władz lotniczych FAA dla samolotów ultralekkich klasy Light Sport Aircraft (LSA).

Wprowadzona nowa kategoria znosi poważną część wymogów - w porównaniu do cięższych maszyn lotnictwa ogólnego - które muszą spełnić ich piloci. Zaowocowało to błyskawicznym rozwojem tej kategorii, spowolnionym jednak w ostatnich latach przez kryzys gospodarczy ([Dynamiczny rozwój LSA](#), 2007-12-07).

Sprzedaż samolotów LSA, w tym Cessny 162, w praktyce ogranicza się tylko do USA. Władze UE wprowadziły co prawda podobną klasę CS-LSA ([Evektor kolejnym europejskim LSA](#), 2012-07-06) dla producentów ze Starego Kontynentu - by umożliwić im sprzedaż na terenie USA - jednak nie rozwiązało to problemu rejestracji w krajach Unii samolotów amerykańskich.

W związku z tym przedstawiciele Cessny zapowiedzieli przeprowadzenie procesu certyfikacji swojego samolotu, w oparciu o przepisy FAA Part 21, pozwalające na zatwierdzenie tego pozwolenia także przez europejskie władze lotnicze EASA. To z kolei otworzy drogę do rejestracji Skycatcherów na terenie UE.

Pierwszym owocem tej decyzji było uzyskanie pod koniec lipca zamówienia na 3 Cessny 162 ze strony norweskiej szkoły lotniczej w Sandefjord. Przedstawiciele producenta deklarują, że negocjują kolejne kontrakty, a pierwsze dostawy powinny zostać zrealizowane w przyszłym roku.

Powiązane wiadomości

[Europejski Skycatcher \(2012-08-09\)](#)

[Dynamiczny rozwój LSA \(2007-12-07\)](#)

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

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

[Evektor kolejnym europejskim LSA \(2012-07-06\)](#)

[Dynamiczny rozwój LSA \(2007-12-07\)](#)

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

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

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