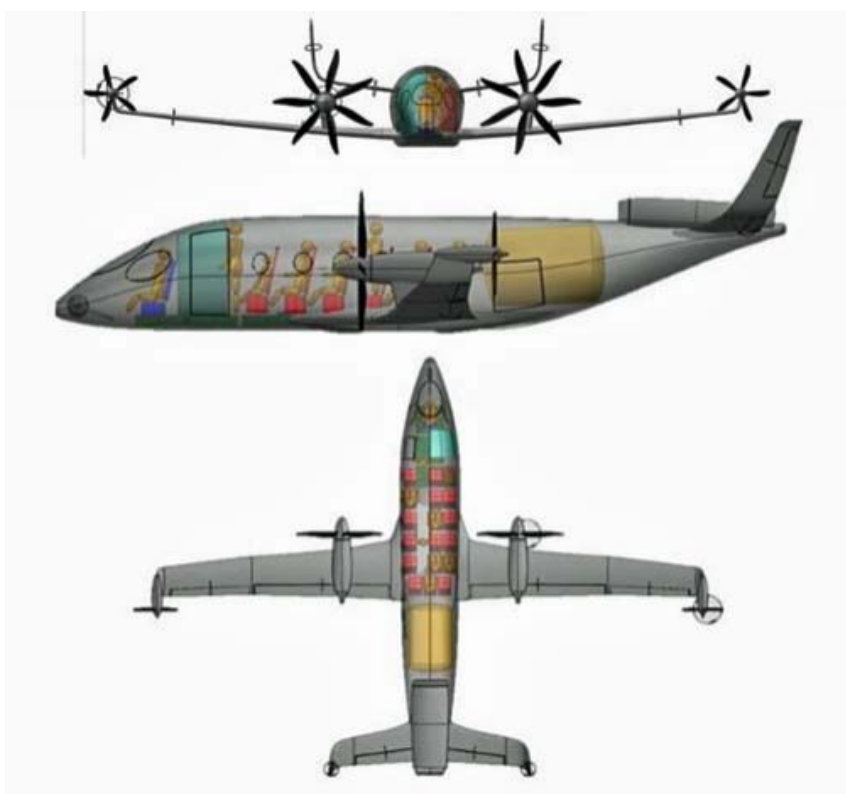


3 wersje Pipistrela Miniliner

#Lotnictwo cywilne #Pożegnania 25 maja 2021

Podczas konferencji EBACE Connect słoweński Pipistrel ujawnił kolejne szczegóły na temat programu budowy samolotu pasażerskiego z napędem wodorowo-elektrycznym Miniliner. Jego celem jest opracowanie samolotów do obsługi tras regionalnych o długości od 200 do 1000 km, które przedsiębiorstwo określa jako latające minibusy. Mają one mieć koszty operacyjne niższe o 40% niż współczesne samoloty dwusilnikowe podobnej wielkości i latać od nich o 25 dB ciszej.



Projekt Pipistrel Miniliner PRVK-1. Rozpiętość jego skrzydeł miałaby wynosić 21,6 m, długość – 14,75 m, a wysokość – 4,8 m. Planowana maksymalna masa startowa to 7500 kg. Jego prędkość przelotowa miałaby sięgać 460 km/h / Ilustracje: Pipistrel

Ujawniony wcześniej projekt przewidywał zbudowanie samolotu wielkości odrzutowca biznesowego z parą śmigieł ciągnących przed krawędzią natarcia nad górną powierzchnią skrzydeł i drugą parą śmigieł pchających na końcówkach skrzydeł. Samolot miał pomieścić pilota i 19 pasażerów. Teraz ujawniono, że to wariant PRVK-1, optymalizowany pod kątem niskiego poziomu hałasu i możliwości operowania z pasów startowych krótszych niż 800 metrów.

Ujawniono też, że istnieją co najmniej jeszcze dwa rozpatrywane warianty. Koncepcja PRVK-X przewiduje zastosowanie układu kaczki i dwóch belek kadłubowych, na których z przodu umieszczone są śmigła, a z tyłu usterzenie pionowe. Wzdłuż rozpiętości skrzydeł rozmieszczono jeszcze po dwa śmigła, a w zakończeniu kadłuba wentylator. Z kolei wariant PRVK-LR jest optymalizowany dla uzyskania możliwie największego zasięgu. Jego projekt przewiduje zastosowanie płata zespolonego i dwóch zespołów ze

śmigłami ciągnącymi. Samolot w tym wariantcie miałby rozwijać prędkość do 480 km/h.



*Trzy ujawnione wersje
projektowanego przez Pipistrel
samolotu z napędem wodorowo-
elektrycznym Miniliner: - podstawowa
- PRVK-1*



- w układzie kaczki - PRVK-X



*- w układzie płata zespolonego -
PRVK-LR*

Pipistrel rozważa kilka opcji napędu. Wydaje się jednak, że preferuje napęd wodorowy z układem ogniów paliwowych o mocy 1 MW o masie 480 kg. Rozważa zarówno połączenie hybrydowe z turbiną, jak i bezpośrednie spalanie wodoru, pozwalające na wykonanie czterech misji o długości 350 km z zachowaniem 100-kilometrowego zasięgu lub 45-minutowego zapasu energii.

Celem Pipistrel jest uzyskanie certyfikatu dla pierwszej wersji nowego samolotu za 6-7 lat. Jego komercyjna wersja miałaby wejść do normalnej eksploatacji w 2028-2030.

© Wszelkie prawa zastrzeżone, 2007-2025 Altair Agencja Lotnicza Sp. z o. o