

Certyfikat Phenoma 100!

#Lotnictwo cywilne 10 grudnia 2008

Embraer otrzymał wczoraj certyfikat dla swojego Phenoma 100. Otwiera to drogę do wprowadzenia na rynek trzeciego, seryjnie produkowanego modelu maszyn klasy VLJ - bardzo lekkich odrzutowców.

Dotrzymanie wcześniejszych terminów prac rozwojowych, lepsze niż planowano osiągnęło.

Embraer Phenom 100 został wczoraj oficjalnie dopuszczony do lotów przez brazylijskie władze lotnicze, Agência Nacional de Aviação Civil. Podobne zezwolenie na rynek USA ma być otrzymane w ciągu najbliższych tygodni.

Pozwoli to zrealizować wcześniejsze plany wyprodukowania jeszcze w tym roku pierwszych 10-15 samolotów seryjnych. Prawdopodobnie jednak zostaną one przekazane właścicielom dopiero w styczniu. W przyszłym roku ma zostać zbudowanych już setka Phenomów. Pozwoli to Embraerowi na stosunkowo niewielkie, ale jednak odczuwalne zwiększenie wartości produkcji.

Obroty w 2008 wyniosą bowiem ok. 6 mld USD, a całkowita produkcja samolotów regionalnych i dyspozycyjnych - z pominięciem Phenomów - zamknie się liczbą ok. 200 egz. Jeżeli Embraer będzie produkował ok. 100 małych odrzutowców, wartość obrotu wrośnie nie więcej niż 500 mln USD.

Mimo tego, Phenomy należą do największych i najdroższych w swojej klasie. Zabierają na pokład 5-7 osób, razem z pilotem. Maksymalna masa startowa to 4743 kg, a więc o 274 kg więcej, niż zakłada klasa VLJ.

2 silniki Pratt & Whitney Canada PW617F o ciągu 7,2 kN każdy, zapewniają maksymalną prędkość maksymalną ok. 722 km/h, czyli o kilkadziesiąt km/h więcej, niż w przypadku Cessny Citation Mustanga i Eclipse 500. Jednocześnie testowe zużycie paliwa było mniejsze od obliczeniowego.

W czasie testów certyfikacyjnych okazało się również, że samolot ma większy zasięg, niż wcześniej szacowano. Dla 4 osób na pokładzie wynosi on 2180 km. Mniejszy jest rozbieg (z maksymalnym ładunkiem wynosi on 1040 m) i dobieg (900 m), większa natomiast prędkość wznoszenia.

Phenom 100 został dopuszczony do lotów w każdych warunkach pogodowych, w dzień i w nocy. Z reguły konstrukcje tego typu certyfikowane są częściowo. Eclipse 500 uzyskał dopuszczenie do lotów w warunkach oblodzenia prawie 2 lata od rozpoczęcia dostaw (zobacz: [Jest certyfikat, ale...](#)).

Phenom 100 jawi się więc jako konstrukcja stosunkowo dojrzała – proces prób w locie trwał prawie 4 lata. Jednak wiąże się to ze wzrostem ceny. W wariantcie podstawowym samolot miał kosztować mniej niż 3 mln USD. Wczoraj Embraer ujawnił jednak, że w cenach bieżących, za samolot zgodny z certyfikatami brazylijskimi, trzeba będzie zapłacić 3,68 mln, a za dopuszczony do zakupu w USA, 3,6 mln USD. To o kilkaset tysięcy więcej, niż za Mustanga i o prawie 1,5 mln, niż za Eclipse.

Na razie nie wiadomo, czy wpłynie to negatywnie na sprzedaż modelu. Przedstawiciele Embraera nie ujawnili dokładnego portfela zamówień. Wiadomo jedynie, że jest on większy niż 500 egz.



Embraer

Dotrzymywanie wcześniejszych terminów prac rozwojowych, lepsze niż planowano osiągnię, przygotowanie bazy produkcyjnej, wreszcie uzyskanie dopuszczenia do lotów bez żadnych ograniczeń, są dobrym prognostykiem przed rozpoczęciem sprzedaży Phenoma 100. To jednocześnie dowód, że w wyścigu o przejście zamówień na kilka tysięcy odrzutowców klasy VLJ, wygrywają duże, liczące się przedsiębiorstwa. Te, które powstały wyłącznie z myślą o sprzedaży nawet udanych konstrukcji (np. Adam 700, Eclipse 500), zbankrutowały / Zdjęcie:

Embraer Phenom 100 został wczoraj oficjalnie dopuszczony do lotów przez brazylijskie władze lotnicze, Agência Nacional de Aviação Civil. Podobne zezwolenie na rynek USA ma być otrzymane w ciągu najbliższych tygodni.

Pozwoli to zrealizować wcześniejsze plany wyprodukowania jeszcze w tym roku pierwszych 10-15 samolotów seryjnych. Prawdopodobnie jednak zostaną one przekazane właścicielom dopiero w styczniu. W przyszłym roku ma zostać zbudowanych już setka Phenomów. Pozwoli to Embraerowi na stosunkowo niewielkie, ale jednak odczuwalne zwiększenie wartości produkcji.

Obroty w 2008 wyniosą bowiem ok. 6 mld USD, a całkowita produkcja samolotów regionalnych i dyspozycyjnych – z pominięciem Phenomów – zamknie się liczbą ok. 200 egz. Jeżeli Embraer będzie produkował ok. 100 małych odrzutowców, wartość obrotu wrośnie nie więcej niż 500 mln USD.

Mimo tego, Phenomy należą do największych i najdroższych w swojej klasie. Zabierają na pokład 5-7 osób, razem z pilotem. Maksymalna masa startowa to 4743 kg, a więc o 274 kg więcej, niż zakłada klasa VLJ.

2 silniki Pratt & Whitney Canada PW617F o ciągu 7,2 kN każdy, zapewniają maksymalną prędkość maksymalną ok. 722 km/h, czyli o kilkadziesiąt km/h więcej, niż w przypadku Cessny Citation Mustanga i Eclipse 500. Jednocześnie testowe zużycie paliwa było mniejsze od obliczeniowego.

W czasie testów certyfikacyjnych okazało się również, że samolot ma większy zasięg, niż wcześniej szacowano. Dla 4 osób na pokładzie wynosi on 2180 km. Mniejszy jest rozbieg (z maksymalnym ładunkiem wynosi on 1040 m) i dobieg (900 m), większa natomiast prędkość wznoszenia.

Phenom 100 został dopuszczony do lotów w każdych warunkach pogodowych, w dzień i w nocy. Z reguły konstrukcje tego typu certyfikowane są częściowo. Eclipse 500 uzyskał dopuszczenie do lotów w warunkach oblodzenia prawie 2 lata od rozpoczęcia dostaw (zobacz: [Jest certyfikat, ale...](#)).

Phenom 100 jawi się więc jako konstrukcja stosunkowo dojrzała – proces prób w locie trwał prawie 4 lata. Jednak wiąże się to ze wzrostem ceny. W wariantcie podstawowym samolot miał kosztować mniej niż 3 mln USD. Wczoraj Embraer ujawnił jednak, że w cenach bieżących, za samolot zgodny z certyfikatami brazylijskimi, trzeba będzie zapłacić 3,68 mln, a za dopuszczony do zakupu w USA, 3,6 mln USD. To o kilkaset tysięcy więcej, niż za Mustanga i o prawie 1,5 mln, niż za Eclipse.

Na razie nie wiadomo, czy wpłynie to negatywnie na sprzedaż modelu. Przedstawiciele Embraera nie ujawnili dokładnego portfela zamówień. Wiadomo jedynie, że jest on większy niż 500 egz.

Powiązane wiadomości

[Certyfikat Phenoma 100! \(2008-12-10\)](#)

[Jest certyfikat, ale... \(2008-11-21\)](#)

[Czarne chmury na Eclipse 500 \(2008-08-20\)](#)

[Vern Raburn zwolniony z Eclipse \(2008-07-30\)](#)

[Eclipse nie płaci pracownikom \(2008-11-14\)](#)

[Redukcje w Eclipse \(2008-08-25\)](#)

[Eclipse zagrożony? \(2008-11-03\)](#)