

Odrzutowiec z internetowej aukcji

#Lotnictwo cywilne 24 listopada 2007

29 listopada zakończy się internetowa aukcja lekkiego, odrzutowego samolotu pasażerskiego Eclipse Aviation EA-500, znanego jako Eclipse 500.

Eclipse 500, według jego producenta - miał już zostać zamówiony w ponad 2600 egzemplarzach.

Samolot o numerze seryjnym 000085 będzie można odebrać na początku grudnia. Jego cena katalogowa to 1,85 mln USD. Za ile zostanie sprzedany, nie wiadomo. Podobnie jak nie wiadomo, za ile nabył pierwszego licytowanego Eclipse 500 Duńczyk Morten Wagner. Sądząc jednak po tym, że musiał konkurować z ponad dwustu innymi chętnymi, raczej przepłacił... Obecni chętni, by przystąpić do licytacji (której wartość rozpoczyna się od 95% ceny katalogowej), muszą wpłacić 5 tys. USD zwracanego wadium.

Cała ta sytuacja jest możliwa dzięki dynamicznemu rozwojowi nowego segmentu lotnictwa, popieranemu m.in. przez NASA, Very Light Jet (VLJ), czyli bardzo lekkich odrzutowców. Zabierają one na pokład 4-8 osób, a ich masa startowa nie przekracza 4,5 t. Pierwsze tego typu statki powietrzne - Cessna Citation Mustang i Eclipse 500 - uzyskały certyfikaty dopuszczające do lotów we wrześniu 2006, a dzisiaj różni producenci tego typu samolotów dysponują portfelem zamówień (łącznie z opcjami) na prawie 4500 samolotów!

VLJ mają być alternatywą dla podobnych wielkością samolotów z silnikami tłokowymi, które mają jednak niższą prędkość przelotową (małe odrzutowce latają z prędkością 600-700 km/h) i mniejszy zasięg (VLJ - ponad 2000 km).

Oprócz odbiorców indywidualnych, samoloty są zamawiane przez przedsiębiorstwa przewozowe, które VLJ już zaczęły wykorzystywać jako powietrzne taksówki. Największym zadeklarowanym kupcem (230 zamówionych Eclipse 500) jest amerykański DayJet. Samoloty tego segmentu, w tym Embraer Phenom 100 i Cessna Citation Mustang, trafią do małych przewoźników w Austrii, Szwajcarii, Islandii, Holandii, Hiszpanii i Wielkiej Brytanii. Wszędzie tam, gdzie tradycyjnym liniom lotniczym nie opłaca się otwierać połączeń.

Do tej pory sprzedano kilkadziesiąt VLJ dwóch producentów. Obecnie proces certyfikacji przechodzi 9 innych samolotów, 5 jest w stadium rozwoju, a trzy kolejne modele przeznaczone są do budowy bezpośrednio przez przyszłych użytkowników. Będą przede wszystkim napędzane silnikami Pratt & Whitney 610F, 615F i 617F oraz Williams rodziny FJ33. Ich wyposażenie awioniczne, w zależności od wersji, jest porównywalne, a nawet bogatsze od samolotów biznesowych. W wielu z tych małych

samolotów zabraknie jednak miejsca na toaletę.

Szacuje się, że w ciągu najbliższych 10 lat pojawi się na niebie (głównie amerykańskim) ok. 7700 samolotów tego typu. A że będą latały na wysokościach zarezerwowanych dla szybszych rejsowych samolotów pasażerskich, kontrolerzy lotów będą mieli o wiele więcej pracy. Uspakajają jednak, że poza największymi lotniskami tłoku nie będzie.



Eclipse 500 - według jego producenta - miał już zostać zamówiony w ponad 2600 egzemplarzach. Do tej pory wyprodukowano 50. Sukces ten wynika z ceny 1,5-2 mln USD, jednej z najniższych w tym segmencie i stosunkowo dużej prędkości przelotowej (695 km/h). Ceną za to jest niewiele miejsca. Choć do środka wejdzie łącznie 6 osób, nie będzie żadnego oddzielenia pilota od pasażera, brak również toalety. Za większą wygodę (jak chociażby w przypadku Embraera Phenom 100)

trzeba będzie zapłacić prawie 3 mln USD / Zdjęcie: Eclipse Aviation

Samolot o numerze seryjnym 000085 będzie można odebrać na początku grudnia. Jego cena katalogowa to 1,85 mln USD. Za ile zostanie sprzedany, nie wiadomo. Podobnie jak nie wiadomo, za ile nabył pierwszego licytowanego Eclipse 500 Duńczyk Morten Wagner. Sądząc jednak po tym, że musiał konkurować z ponad dwustu innymi chętnymi, raczej przepłacił... Obecni chętni, by przystąpić do licytacji (której wartość rozpoczyna się od 95% ceny katalogowej), muszą wpłacić 5 tys. USD zwracanego wadium.

Cała ta sytuacja jest możliwa dzięki dynamicznemu rozwojowi nowego segmentu lotnictwa, popieranemu m.in. przez NASA, Very Light Jet (VLJ), czyli bardzo lekkich odrzutowców. Zabierają one na pokład 4-8 osób, a ich masa startowa nie przekracza 4,5 t. Pierwsze tego typu statki powietrzne - Cessna Citation Mustang i Eclipse 500 - uzyskały certyfikaty dopuszczające do lotów we wrześniu 2006, a dzisiaj różni producenci tego typu samolotów dysponują portfelem zamówień (łącznie z opcjami) na prawie 4500 samolotów!

VLJ mają być alternatywą dla podobnych wielkością samolotów z silnikami tłokowymi, które mają jednak niższą prędkość przelotową (małe odrzutowce latają z prędkością 600-700 km/h) i mniejszy zasięg (VLJ - ponad 2000 km).

Oprócz odbiorców indywidualnych, samoloty są zamawiane przez przedsiębiorstwa przewozowe, które VLJ już zaczęły wykorzystywać jako powietrzne taksówki. Największym zadeklarowanym kupcem (230 zamówionych Eclipse 500) jest amerykański DayJet. Samoloty tego segmentu, w tym Embraer Phenom 100 i Cessna Citation Mustang, trafią do małych przewoźników w Austrii, Szwajcarii, Islandii, Holandii, Hiszpanii i Wielkiej Brytanii. Wszędzie tam, gdzie tradycyjnym liniom lotniczym nie opłaca się otwierać połączeń.

Do tej pory sprzedano kilkadziesiąt VLJ dwóch producentów. Obecnie proces certyfikacji przechodzi 9 innych samolotów, 5 jest w stadium rozwoju, a trzy kolejne modele przeznaczone są do budowy bezpośrednio przez przyszłych użytkowników. Będą przede wszystkim napędzane silnikami Pratt & Whitney 610F, 615F i 617F oraz Williams rodziny FJ33. Ich wyposażenie awioniczne, w zależności od wersji, jest porównywalne, a nawet bogatsze od samolotów biznesowych. W wielu z tych małych samolotów zabraknie jednak miejsca na toaletę.

Szacuje się, że w ciągu najbliższych 10 lat pojawi się na niebie (głównie amerykańskim) ok. 7700 samolotów tego typu. A że będą latały na wysokościach zarezerwowanych dla szybszych rejsowych samolotów pasażerskich, kontrolerzy lotów będą mieli o wiele więcej pracy. Uspakają jednak, że poza największymi lotniskami tłoku nie będzie.