

# Nowy model Cirrusa SR20

#Lotnictwo cywilne 30 listopada 2007

**Wraz ze zbliżającą się 10. rocznicą uzyskania certyfikatów FAA dla samolotu SR20, Cirrus Design P.N.C Co. ujawnił kolejny, trzeci już model tej maszyny - 2008 SR20-Generation Three (G3). Najważniejszą zmianą są przeprojektowane skrzydła.**

SR20-G3 w porównaniu do poprzedniego modelu ma rozpiętość skrzydeł 11,04 m (o 20

SR20 i pochodny, szybszy SR22, okazały się bardzo popularnymi samolotami. W ciągu 10 lat - według producenta - znalazły aż 3000 nabywców, a łączny nalot tych samolotów wynosi już ponad 2 mln h (przy 16 ofiarach śmiertelnych, o czym producent nie wspomina).

Jednocześnie samoloty te stanowiły prawdziwą dźwignię rozwoju przedsiębiorstwa założonego w 1984 przez Alana i Dale Klapmeierów. Pierwotnie Cirrus produkował samolot VK-30 do samodzielnego montażu. Jednak kiedy pojawił się SR20, z nowoczesną, cyfrową awioniką, wielofunkcyjnym wyświetlaczem ciekłokrystalicznym, nawigację GPS i niemal całkowicie wykonany z kompozytów, przedsiębiorstwo zaczęło się dynamicznie rozwijać (obecnie ma 3 zakłady, w tym jeden w Wielkiej Brytanii). O wrastającej wartości Cirrusa świadczy fakt, że w sierpniu 2001 właściciele sprzedali za 100 mln USD 58% akcji Crescent Capital, spółce córce First Islamic Investment Bank of Bahrajn.

SR20 jest wyjątkowy jeszcze z jednego powodu. Jako pierwszy samolot został wyposażony w duży spadochron (Ballistic Recovery Systems), który w sytuacji awaryjnej pozwala na znaczne złagodzenie skutków upadku na ziemię.

Nowy SR20 ma przeprojektowane skrzydło z elementami wykonanymi z włókna węglowego. Pozwoliło to na znaczne zredukowanie masy płatowca, co zostało wykorzystane do zwiększenia rozpiętości skrzydeł oraz dodania kilku urządzeń i zmodernizowania kabiny. Zwiększona powierzchnia nośna pozwala z kolei na zwiększenia zabieranego ładunku. SR20-G3 będzie dostępny dla kupujących w styczniu.



*SR20-G3 w porównaniu do poprzedniego modelu ma rozpiętość skrzydeł 11,04 m (o 20 cm większą) i może zabrać o 16,5 kg więcej ładunku. Pozostałe dane pozostają bez większych zmian. Samolot nadal będzie napędzał tłokowy Continental IO-360-ES o mocy 200 KM. Koszt jednego samolotu, w zależności od wersji, to 216-366 tys. USD / Zdjęcie Cirrus*

SR20 i pochodny, szybszy SR22, okazały się bardzo popularnymi samolotami. W ciągu 10 lat - według producenta - znalazły aż 3000 nabywców, a łączny nalot tych samolotów wynosi już ponad 2 mln h (przy 16 ofiarach śmiertelnych, o czym producent nie wspomina).

Jednocześnie samoloty te stanowiły prawdziwą dźwignię rozwoju przedsiębiorstwa założonego w 1984 przez Alana i Dale Klapmeierów. Pierwotnie Cirrus produkował samolot VK-30 do samodzielnego montażu. Jednak kiedy pojawił się SR20, z nowoczesną, cyfrową awioniką, wielofunkcyjnym wyświetlaczem ciekłokrystalicznym, nawigację GPS i niemal całkowicie wykonany z kompozytów, przedsiębiorstwo zaczęło się dynamicznie rozwijać (obecnie ma 3 zakłady, w tym jeden w Wielkiej Brytanii). O wrastającej wartości Cirrusa świadczy fakt, że w sierpniu 2001 właściciele sprzedali za 100 mln USD 58% akcji Crescent Capital, spółce córce First Islamic Investment Bank of Bahrajn.

SR20 jest wyjątkowy jeszcze z jednego powodu. Jako pierwszy samolot został wyposażony w duży spadochron (Ballistic Recovery Systems), który w sytuacji awaryjnej pozwala na znaczne złagodzenie skutków upadku na ziemię.

Nowy SR20 ma przeprojektowane skrzydło z elementami wykonanymi z włókna węglowego. Pozwoliło to na znaczne zredukowanie masy płatowca, co zostało wykorzystane do zwiększenia rozpiętości skrzydeł oraz dodania kilku urządzeń i zmodernizowania kabiny. Zwiększona powierzchnia nośna pozwala z kolei na zwiększenia zabieranego ładunku. SR20-G3 będzie dostępny dla kupujących w styczniu.