

Montowanie V1

#Lotnictwo cywilne 9 maja 2008

Cirrus Design kontynuuje budowę prototypu lekkiego odrzutowca Jet, oznaczonego jako V1. Władze spółki zapowiadają stosunkowo szybki oblot samolotu.



Makieta Cirrus Jeta. Samolot nie będzie miał wyśrubowanych osiągów. Jest za to reklamowany jako samolot niemal rodzinny i najtańszy w swojej klasie (w istocie będzie jednym z najtańszych). Będzie mógł zabrać standardowo 5 osób - razem z pilotem. Dwa dodatkowe, mniejsze fotele przeznaczone są dla dzieci. Podróż dorosłych będzie na nich możliwa, ale na pewno nie komfortowa / Zdjęcie: Cirrus

Cirrus Design P.N.C Co., to przedsiębiorstwo założone w 1984 przez Alana i Dale Klapmeierów (dzisiaj większość udziałów ma pośrednio First Islamic Investment Bank of Bahrajn). Początkowo produkowało samolot VK-30 do samodzielnego montażu, a od 10 lat udane, nowoczesne modele lekkich, tłokowych SR-20 i SR-22 (sprzedano ich ponad 3 tys.), których część została wyposażona w specjalny spadochron systemu CAPS. Od kilku miesięcy w ofercie jest również SRV, licencyjna odmiana niemieckiego FK 14 Polaris (zobacz: [Rozpoczęcie sprzedaży Cirrus SRSp](#)).

Wytwórca niecały rok temu ujawnił pełnowymiarową makietę nowego modelu, Cirrus Jet. Ma on pozwolić wejść przedsiębiorstwu na intratny i dynamicznie rozwijający się rynek VLJ - bardzo lekkich odrzutowców, o masie startowej nie przekraczającej 4,5 t. W odróżnieniu od produktów większości konkurentów, celem Cirrusa nie jest stworzenie samolotu o najlepszych osiągach. Ma to być samolot najwolniejszy w klasie, ale również najtańszy, przeznaczony przede wszystkim dla prywatnych odbiorców, tworząc niejako odrzutowy odpowiednik SR-20.

Przy programie Jeta pracuje 125 osób, dziesiąta część zatrudnionych w przedsiębiorstwie

Dlatego Cirrus Jet będzie napędzany silnikiem Williams FJ33 o ciągu 8,5 kN, czyli prawie dwa razy mniejszym niż dwóch silników PW615F Cessny Citation Mustang, również należącej do klasy VLJ. Tyle, że Cirrus ma kosztować 1,3 mln USD, Cessna zaś dwukrotnie więcej. Pierwszy ma mieć maksymalną prędkość przelotową rzędu 560 km/h, drugi o 70 km/h więcej. Mniejszy będzie również zasięg, szacowany na ok. 1800-1900 km.

Obecnie Cirrus montuje pierwszy prototyp Jeta. Williams dostarczył silnik, zakończono budowę podstawowych elementów płatowca, zakupiono również golenie podwozia. Wszystkie te elementy zostały przetestowane i rozpoczął się montaż finalny. Jednocześnie trwają próby w tunelu aerodynamicznym makiety samolotu w skali 1:3.

Producent twierdzi, że oblot nastąpi w ciągu najbliższych paru miesięcy, zaś proces certyfikacji zakończy się w 2010.



Makieta Cirrus Jeta. Samolot nie będzie miał wyśrubowanych osiągów. Jest za to reklamowany jako samolot niemal rodzinny i najtańszy w swojej klasie (w istocie będzie jednym z najtańszych). Będzie mógł zabrać standardowo 5 osób - razem z pilotem. Dwa dodatkowe, mniejsze fotele przeznaczone są dla dzieci. Podróż dorosłych będzie na nich możliwa, ale na pewno nie komfortowa / Zdjęcie: Cirrus

Cirrus Design P.N.C Co., to przedsiębiorstwo założone w 1984 przez Alana i Dale Klapmeierów (dzisiaj większość udziałów ma pośrednio First Islamic Investment Bank of Bahrajn). Początkowo produkowało samolot VK-30 do samodzielnego montażu, a od 10 lat udane, nowoczesne modele lekkich, tłokowych SR-20 i SR-22 (sprzedano ich ponad 3 tys.), których część została wyposażona w specjalny spadochron systemu

CAPS. Od kilku miesięcy w ofercie jest również SRV, licencyjna odmiana niemieckiego FK 14 Polaris (zobacz: [Rozpoczęcie sprzedaży Cirrus SRSp](#)).

Wytwórca niecały rok temu ujawnił pełnowymiarową makietę nowego modelu, Cirrus Jet. Ma on pozwolić wejść przedsiębiorstwu na intratny i dynamicznie rozwijający się rynek VLJ - bardzo lekkich odrzutowców, o masie startowej nie przekraczającej 4,5 t. W odróżnieniu od produktów większości konkurentów, celem Cirrusa nie jest stworzenie samolotu o najlepszych osiągnięciach. Ma to być samolot najwolniejszy w klasie, ale również najtańszy, przeznaczony przede wszystkim dla prywatnych odbiorców, tworząc niejako odrzutowy odpowiednik SR-20.



Przy programie Jeta pracuje 125 osób, dziesiąta część zatrudnionych w przedsiębiorstwie. Dla uruchomienia produkcji seryjnej zakupiono hangar w Duluth International Airport, wykorzystywany wcześniej dla obsługi samolotów rejsowych Northwest Airlines. Inwestycje są możliwe nie tylko dzięki dobrej kondycji przedsiębiorstwa. Zainteresowani zakupem Jeta muszą wpłacić 100 tys. USD zadatku. Chętnych jest podobno ponad 400... / Zdjęcie: Cirrus

Dlatego Cirrus Jet będzie napędzany silnikiem Williams FJ33 o ciągu 8,5 kN, czyli prawie dwa razy mniejszym niż dwóch silników PW615F Cessny Citation Mustang, również należącej do klasy VLJ. Tyle, że Cirrus ma kosztować 1,3 mln USD, Cessna zaś dwukrotnie więcej. Pierwszy ma mieć maksymalną prędkość przelotową rzędu 560 km/h, drugi o 70 km/h więcej. Mniejszy będzie również zasięg, szacowany na ok. 1800-1900 km.

Obecnie Cirrus montuje pierwszy prototyp Jeta. Williams dostarczył silnik, zakończono budowę podstawowych elementów płatowca, zakupiono również golenie podwozia. Wszystkie te elementy zostały przetestowane i rozpoczął się montaż finalny. Jednocześnie trwają próby w tunelu aerodynamicznym makiety samolotu w skali 1:3.

Producent twierdzi, że oblot nastąpi w ciągu najbliższych paru miesięcy, zaś proces certyfikacji zakończy się w 2010.

Powiązane wiadomości

[Montowanie V1 \(2008-05-09\)](#)

[Rozpoczęcie sprzedaży Cirrus SRS \(2008-01-18\)](#)

[Nowy model Cirrusa SR20 \(2007-11-30\)](#)
