

Avidyne czy Garmin?

#Lotnictwo cywilne 29 maja 2008

Cirrus Design w ubiegłym tygodniu ogłosił, że oferuje do swoich małych samolotów rodziny SR22, zestaw awioniczny Garmin G1000. Nie oznacza to jednak natychmiastowej rezygnacji z systemów Avidyne.

Nowy kokpit SR22, zabudowany systemem Garmina. Przedstawiciele Cirrusa oferują go,

Avidyne od 2003 dostarcza dla samolotów Cirrus SR20 i SR22 zestawy awioniczne typu Entegra. Składają się z dwóch 10-calowych wyświetlaczy: jeden przekazuje dane dotyczące lotu, drugi jest ekranem wielofunkcyjnym. Dzięki wykorzystaniu Entegry, samoloty Cirrusa stały się pierwszymi, lekkimi maszynami sportowo-turystycznymi ze *szklanym kokpitem*.

Avidyne opiera swój zestaw w dużej mierze o podzespoły innych producentów. GPS to urządzenie Garmina, a autopilot pochodzi z S-TEC. Dzięki stosunkowo prostej konstrukcji, udało się uzyskać dużą funkcjonalność przy stosunkowo niskiej cenie.

Wyświetlacz podstawowych danych o locie Avidyne Entegra / Zdjęcie: Avidyne Corp.

Jednak w ostatnich latach konkurencja podążyła śladem Cirrusa, instalując nowe systemy awioniki. Przebijają ofertę, instalując system Garmin G1000, najbardziej nowoczesny i zaawansowany technicznie w swojej klasie. Jest on obecnie oferowany przez Beechcrafta, Cessnę, Diamonda, Money i Tigera. Wyświetlacze Garmina są większe, a cały system zapewnia większe możliwości. Integruje bowiem systemy nawigacji GPS, radiostacje i transponder dla odbioru informacji o ruchu lotniczym. W części samolotów będzie jedynym źródłem informacji o pracy silnika czy zapasie paliwa.

Dlatego również Cirrus Design przystosował swoje SR22 GTS i GTS Turbo do zamontowania G1000. Tak zmodernizowane samoloty reklamowane są jako lotnicza *rewolucja*. Wydarzenie spowodowało poważne zaniepokojenie Avidyne. Jest to o tyle uzasadnione, że Cirrus Design jest głównym odbiorcą zestawów Entegra (w 2007 wytwórnia zbudowała 710 samolotów, niemal wszystkie były wyposażone w te systemy).

Wyświetlacz Garmina. Choć zapewnia zdecydowanie większe możliwości, jest bardziej s

Jednocześnie stało się to okazją do porównań obu systemów awionicznych. Większość ekspertów jest zgodna - Avidyne nie powinno obawiać się, że Garmin G1000 całkowicie wyprze Entegrę. Po pierwsze, system nadal oferowany jest przez Cirrusa, w wariacie

standardowym. Po drugie, jest on zdecydowanie tańszy, o ok. 50 tys. USD. Podstawowa wersja SR22 GTS kosztuje 477 tys., natomiast GTS z Garminem - 526 tys. USD. Po trzecie, mimo, że Entegra nie oferuje tak zaawansowanych możliwości, co G1000, jest o wiele prostszy.

Według pilotów, instrukcję obsługi Entegry można przyswoić w kilka kwadransów. Bardzo łatwe jest również obsługiwanie wyświetlaczy. Tymczasem stopień skomplikowania G1000 i liczba dostępnych funkcji powoduje, że wykorzystywanie pełnych możliwości systemu może zabrać niezbyt wprawnemu pilotowi zbyt dużo czasu.



Nowy kokpit SR22, zabudowany systemem Garmin. Przedstawiciele Cirrusa oferują go, jako dopełnienie oferty opartej na awionice Avidyne / Zdjęcie: Cirrus Design

Avidyne od 2003 dostarcza dla samolotów Cirrus SR20 i SR22 zestawy awioniczne typu Entegra. Składają się z dwóch 10-calowych wyświetlaczy: jeden przekazuje dane dotyczące lotu, drugi jest ekranem wielofunkcyjnym. Dzięki wykorzystaniu Entegry, samoloty Cirrusa stały się pierwszymi, lekkimi maszynami sportowo-turystycznymi ze *szklanym kokpitem*.

Avidyne opiera swój zestaw w dużej mierze o podzespoły innych producentów. GPS to urządzenie Garmin, a autopilot pochodzi z S-TEC. Dzięki stosunkowo prostej konstrukcji, udało się uzyskać dużą funkcjonalność przy stosunkowo niskiej cenie.



Wyświetlacz podstawowych danych o locie Avidyne Entegra / Zdjęcie: Avidyne Corp.

Jednak w ostatnich latach konkurencja podążyła śladem Cirrusa, instalując nowe systemy awioniki. Przebijają ofertę, instalując system Garmin G1000, najbardziej nowoczesny i zaawansowany technicznie w swojej klasie. Jest on obecnie oferowany przez Beechcrafta, Cessnę, Diamonda, Money i Tigera. Wyświetlacze Garmina są większe, a cały system zapewnia większe możliwości. Integruje bowiem systemy nawigacji GPS, radiostacje i transponder dla odbioru informacji o ruchu lotniczym. W części samolotów będzie jedynym źródłem informacji o pracy silnika czy zapasie paliwa.

Dlatego również Cirrus Design przystosował swoje SR22 GTS i GTS Turbo do zamontowania G1000. Tak zmodernizowane samoloty reklamowane są jako lotnicza rewolucja. Wydarzenie spowodowało poważne zaniepokojenie Avidyne. Jest to o tyle uzasadnione, że Cirrus Design jest głównym odbiorcą zestawów Entegra (w 2007 wytwórnia zbudowała 710 samolotów, niemal wszystkie były wyposażone w te systemy).



Wyświetlacz Garmina. Choć zapewnia zdecydowanie większe możliwości, jest bardziej skomplikowany w obsłudze / Zdjęcie: Cirrus Design

Jednocześnie stało się to okazją do porównań obu systemów awionicznych. Większość ekspertów jest zgodna - Avidyne nie powinno obawiać się, że Garmin G1000 całkowicie wyprze Entegrę. Po pierwsze, system nadal oferowany jest przez Cirrusa, w wariantach standardowych. Po drugie, jest on zdecydowanie tańszy, o ok. 50 tys. USD. Podstawowa wersja SR22 GTS kosztuje 477 tys., natomiast GTS z Garminem - 526 tys. USD. Po trzecie, mimo, że Entegra nie oferuje tak zaawansowanych możliwości, co G1000, jest o wiele prostszy.

Według pilotów, instrukcję obsługi Entegry można przyswoić w kilka kwadransów. Bardzo łatwe jest również obsługiwanie wyświetlaczy. Tymczasem stopień skomplikowania G1000 i liczba dostępnych funkcji powoduje, że wykorzystywanie pełnych możliwości systemu może zabrać niezbyt wprawnemu pilotowi zbyt dużo czasu.