

Klapmeier wraca do gry

#Lotnictwo cywilne 13 października 2010

Alan Klapmeier, legendarny już twórca samolotów rodziny Cirrus SR 20/22, znowu stanął na czele przedsiębiorstwa lotniczego. Celem jest certyfikowanie 6-osobowego samolotu turbośmigłowego.

Farnborough F1. Klapmeier chce znacznie zmodernizować brytyjską konstrukcję i rozpo

Bracia Dale i Alan Klapmeierowie są jednymi z kluczowych postaci lotnictwa lekkiego ostatnich lat. Założyli Cirrus Design (obecnie Cirrus Aircraft) i rozpoczęli produkcję samolotów VK-30, w zestawach do samodzielnego montażu. Później zainicjowali rozwój najbardziej obecnie popularnych na świecie lekkich samolotów sportowo-turystycznych rodziny SR20/22. Jako pierwsi zastosowali również awaryjny spadochron dla całego samolotu (Ballistic Recovery Systems). Przed ostatnim kryzysem rozpoczęli budowę bardzo lekkiego odrzutowca Vision SF50.

Niestety, załamanie gospodarcze doprowadziło do zmiany właściciela Cirrus Aircraft i odsunięcia Alana Klapmeiera (zobacz: [Cirrus bez Alana Klapmeiera](#)). Jego bezczynność nie trwała jednak długo.

Po zaledwie kilku miesiącach został zatrudniony przez nową spółkę, Kestler Aircraft, która postawiła sobie za cel zakończenie wdrożenia brytyjskiego samolotu dyspozycyjnego Farnborough F1, tym razem pod nazwą Kestler, w USA. Maszyna dla 6 osób jest napędzana przez 1200-konny silnik Pratt & Whitney Canada PT6A-67B, który zapewnia kompozytowej maszynie osiągnięcie prędkości obliczeniowej ponad 630 km/h. Program budowy samolotu ruszył w 2002 i mimo oblotu prototypu nie został jednak sfinalizowany, z powodu braku środków.

Klapmeier, który osiągnął sukces dzięki budowie względnie tanich samolotów, uznał konstrukcję za zbyt skomplikowaną. Mimo, że do tej pory nie podjęto jeszcze ostatecznych decyzji, nowy prezes Kestler Aircraft rozważa zastosowanie słabszych silników i przeprojektowanie skrzydeł, stworzonych z myślą o osiągnięciu dużych prędkości. Pozwoliłoby to na znaczne zmniejszenie kosztów, a jednocześnie - poprawiłoby charakterystyki lotu na małych prędkościach i w czasie przyziemiania.

Prawdopodobnie kwestie finansowe zdecydowały również o tym, że nowy samolot otrzyma awionikę Avidyne, o wiele tańszą i prostszą od konkurencyjnych rozwiązań Garmin. Rozważane jest również niewielkie zmniejszenie wymiarów kabiny. Także proces certyfikacyjny został podzielony na etapy. W pierwszym zezwolenie na loty ma otrzymać wersja bez kabiny ciśnieniowej. Dopiero później ma powstać model, przeznaczony do lotów na dużych wysokościach.

W odróżnieniu od prezesów innych, nowych spółek, Klapmeier jest bardzo ostrożny w formułowaniu ocen o szansach przedsięwzięcia. Co prawda dysponuje już budynkami zakładu i budżetem w wysokości 100 mln USD, jednak uznaje, że projekt jest we wstępnej fazie, wykluczającej przedstawianie jakichkolwiek pewników.



Farnborough F1. Klapmeier chce znacznie zmodernizować brytyjską konstrukcję i rozpocząć jej produkcję w 2013 / Zdjęcie: Kestler Aircraft

Bracia Dale i Alan Klapmeierowie są jednymi z kluczowych postaci lotnictwa lekkiego ostatnich lat. Założyli Cirrus Design (obecnie Cirrus Aircraft) i rozpoczęli produkcję samolotów VK-30, w zestawach do samodzielnego montażu. Później zainicjowali rozwój najbardziej obecnie popularnych na świecie lekkich samolotów sportowo-turystycznych rodziny SR20/22. Jako pierwsi zastosowali również awaryjny spadochron dla całego samolotu (Ballistic Recovery Systems). Przed ostatnim kryzysem rozpoczęli budowę bardzo lekkiego odrzutowca Vision SF50.

Niestety, załamanie gospodarcze doprowadziło do zmiany właściciela Cirrus Aircraft i odsunięcia Alana Klapmeiera (zobacz: [Cirrus bez Alana Klapmeiera](#)). Jego bezczynność nie trwała jednak długo.

Po zaledwie kilku miesiącach został zatrudniony przez nową spółkę, Kestler Aircraft, która postawiła sobie za cel zakończenie wdrożenia brytyjskiego samolotu dyspozycyjnego Farnborough F1, tym razem pod nazwą Kestler, w USA. Maszyna dla 6 osób jest napędzana przez 1200-konny silnik Pratt & Whitney Canada PT6A-67B, który zapewnia kompozytowej maszynie osiągnięcie prędkości obliczeniowej ponad 630 km/h. Program budowy samolotu ruszył w 2002 i mimo oblotu prototypu nie został jednak sfinalizowany, z powodu braku środków.

Klapmeier, który osiągnął sukces dzięki budowie względnie tanich samolotów, uznał konstrukcję za zbyt skomplikowaną. Mimo, że do tej pory nie podjęto jeszcze ostatecznych decyzji, nowy prezes Kestler Aircraft rozważa zastosowanie słabszych

silników i przeprojektowanie skrzydeł, stworzonych z myślą o osiągnięciu dużych prędkości. Pozwoliłoby to na znaczne zmniejszenie kosztów, a jednocześnie - poprawiłoby charakterystyki lotu na małych prędkościach i w czasie przyziemiania.

Prawdopodobnie kwestie finansowe zdecydowały również o tym, że nowy samolot otrzyma awionikę Avidyne, o wiele tańszą i prostszą od konkurencyjnych rozwiązań Garmin. Rozważane jest również niewielkie zmniejszenie wymiarów kabiny. Także proces certyfikacyjny został podzielony na etapy. W pierwszym zezwolenie na loty ma otrzymać wersja bez kabiny ciśnieniowej. Dopiero później ma powstać model, przeznaczony do lotów na dużych wysokościach.

W odróżnieniu od prezesów innych, nowych spółek, Klapmeier jest bardzo ostrożny w formułowaniu ocen o szansach przedsięwzięcia. Co prawda dysponuje już budynkami zakładu i budżetem w wysokości 100 mln USD, jednak uznaje, że projekt jest we wstępnej fazie, wykluczającej przedstawianie jakichkolwiek pewników.

Powiązane wiadomości

[Klapmeier wraca do gry \(2010-10-13\)](#)

[Cirrus bez Alana Klapmeiera \(2009-08-22\)](#)

[Powrót do pracy \(2009-01-05\)](#)

[Wytwórnice samolotów lekkich w 2007 \(2008-02-25\)](#)

[Kolejne zwolnienia w Cirrusie \(2008-10-31\)](#)

© Wszelkie prawa zastrzeżone, 2007-2026 Altair Agencja Lotnicza Sp. z o. o