

Cirrus potwierdza rozwój SF50

#Lotnictwo cywilne 9 stycznia 2012

Dale Klapmeier prezes Cirrus Aircraft zapewnił, że rozwój bardzo lekkiego odrzutowca SF50 zostanie ukończony. Sprzedaż może rozpocząć się za trzy lata.

Vision powstał w okresie zafascynowania odrzutowcami o maksymalnej masie startowej

Kiedy w 2008 prezentowano oficjalnie odrzutowiec, nazwany wstępnie Cirrus Jet (zobacz: [Oblot The Jeta](#)), zapewniano, że dostawy tych maszyn rozpoczną się w 2010 lub 2011. Kryzys, który wybuchł kilka miesięcy później i doprowadził do zmniejszenia - średnio o połowę - produkcji samolotów lotnictwa ogólnego, zniweczył te plany.

Cirrus Aircraft, mimo złej sytuacji finansowej, kontynuował prace przy rozwoju odrzutowca, który otrzymał oznaczenie SF50 i nazwę handlową Vision. Według ostatnich zapewnień prezesa spółki, Dale Klapmeiera, prototyp samolotu spędził do tej pory w powietrzu 700 h. W trakcie prób stwierdzono, że maksymalna prędkość przelotowa samolotu wynosi 556 km/h, a zasięg nieznacznie przekracza 2000 km. Cały program badań ma objąć jeszcze dwa dodatkowe prototypy i zakończyć się w ciągu trzech lat otrzymaniem certyfikatu amerykańskich władz lotniczych.

Vision - w odróżnieniu od większych i szybszych odrzutowców Embraera i Cessny - nadal reklamowany jest jako samolot dla odbiorców prywatnych. Przeznaczony dla nie więcej niż 7 osób i napędzany stosunkowo słabym silnikiem Williams FJ33 o ciągu 8,5 kN, ma kosztować ok. 1,75 mln USD, czyli niemal o połowę mniej niż Mustang i dwa razy mniej, niż brazylijski Phenom 100.

Zapewnienia prezesa Klapmeiera powinny rozwiać obawy nieco mniej niż 500 chętnych, którzy wpłacili już zaliczki w wysokości 100 tys. USD. Faktem jest bowiem, że obecna, zła sytuacja na rynku lotnictwa ogólnego doprowadziła już do niespodziewanego wstrzymania w październiku ubiegłego roku rozwoju odrzutowca Piper Altair (zresztą wkrótce po deklaracjach o woli kontynuowania programu prób; zobacz: [Oblot Altaira w 2013](#)). Podobna sytuacja dotyczy Diamonda D-Jeta, którego testy wstrzymano w 2011 na kilka miesięcy (zobacz: [D-Jet wznowił loty](#)).



Vision powstał w okresie zafascynowania odrzutowcami o maksymalnej masie startowej do 4,5 t. Przed obecnym kryzysem szacowano, że rynek wchłonie tysiące takich maszyn. Dzisiaj lata ich kilkaset egzemplarzy, reprezentowanych jedynie przez trzy modele: Cessna Citation Mustang, Embraer Phenom 100 (choć przekracza on nieco limit masy) oraz nie produkowany już Eclipse 500 / Zdjęcie: Cirrus Aircraft

Kiedy w 2008 prezentowano oficjalnie odrzutowiec, nazwany wstępnie Cirrus Jet (zobacz: [Oblot The Jeta](#)), zapewniano, że dostawy tych maszyn rozpoczną się w 2010 lub 2011. Kryzys, który wybuchł kilka miesięcy później i doprowadził do zmniejszenia - średnio o połowę - produkcji samolotów lotnictwa ogólnego, zniweczył te plany.

Cirrus Aircraft, mimo złej sytuacji finansowej, kontynuował prace przy rozwoju odrzutowca, który otrzymał oznaczenie SF50 i nazwę handlową Vision. Według ostatnich zapewnień prezesa spółki, Dale Klapmeiera, prototyp samolotu spędził do tej pory w powietrzu 700 h. W trakcie prób stwierdzono, że maksymalna prędkość przelotowa samolotu wynosi 556 km/h, a zasięg nieznacznie przekracza 2000 km. Cały program badań ma objąć jeszcze dwa dodatkowe prototypy i zakończyć się w ciągu trzech lat otrzymaniem certyfikatu amerykańskich władz lotniczych.

Vision - w odróżnieniu od większych i szybszych odrzutowców Embraera i Cessny - nadal reklamowany jest jako samolot dla odbiorców prywatnych. Przeznaczony dla nie więcej niż 7 osób i napędzany stosunkowo słabym silnikiem Williams FJ33 o ciągu 8,5 kN, ma kosztować ok. 1,75 mln USD, czyli niemal o połowę mniej niż Mustang i dwa razy mniej, niż brazylijski Phenom 100.

Zapewnienia prezesa Klapmeiera powinny rozwiązać obawy nieco mniej niż 500 chętnych, którzy wpłacili już zaliczki w wysokości 100 tys. USD. Faktem jest bowiem, że obecna, zła sytuacja na rynku lotnictwa ogólnego doprowadziła już do niespodziewanego wstrzymania w październiku ubiegłego roku rozwoju odrzutowca Piper Altair (zresztą wkrótce po deklaracjach o woli kontynuowania programu prób; zobacz: [Oblot Altaire w 2013](#)). Podobna sytuacja dotyczy Diamonda D-Jeta, którego testy wstrzymano w 2011 na kilka miesięcy (zobacz: [D-Jet wznowił loty](#)).

Powiązane wiadomości

[Cirrus potwierdza rozwój SF50 \(2012-01-09\)](#)

[Oblot The Jeta \(2008-07-04\)](#)

Montowanie V1 (2008-05-09)
Rozpoczęcie sprzedaży Cirrus SRS (2008-01-18)
Sprzedaż Eclipse 400 rozpoczęta (2008-06-04)
Odrzutowiec z internetowej aukcji (2007-11-24)
Trzeci prototyp D-Jeta (2008-04-16)
Montowanie V1 (2008-05-09)
Premiera the Jet (2008-06-27)
Montowanie V1 (2008-05-09)
Sprzedaż Eclipse 400 rozpoczęta (2008-06-04)
Oblot Altaire w 2013 (2011-07-26)
Oblot PiperJeta (2008-08-01)
Naziemne próby PiperJeta (2008-07-03)
Piper Aircraft dla sułtana (2009-05-04)
Oblot PiperJeta (2008-08-01)
Piper Altaire w drodze (2011-05-02)
Nowy PiperJet (2010-10-21)
D-Jet wznowił loty (2011-09-07)
Odrzutowiec z internetowej aukcji (2007-11-24)
Oblot mocniejszego D-Jeta (2008-10-06)
Trzeci prototyp D-Jeta (2008-04-16)
Zwolnienia Diamonda (2011-03-28)
Oblot mocniejszego D-Jeta (2008-10-06)
