

# Pełne finansowanie Cirrusa Vision

#Lotnictwo cywilne 19 kwietnia 2012

**W czasie targów lotnictwa ogólnego Aero Friedrichshafen, przedstawiciele Cirrus Aircraft poinformowali o zabezpieczeniu finansowania rozwoju bardzo lekkiego odrzutowca Vision SF50.**

Vision - w odróżnieniu od większych i szybszych odrzutowców Embraera i Cessny - nada

Kiedy w 2008 prezentowano bardzo lekki odrzutowiec Vision, przewidywano pierwsze dostawy po 2-3 latach. Kryzys wymusił nie tylko zmianę terminów, ale postawił pod znakiem zapytania możliwość prowadzenia kosztownych prac rozwojowych.

Sytuacja zmieniła się po wykupieniu spółki przez chińską korporację CAIGA, w marcu ubiegłego roku (zobacz: [Chińczycy kupili Cirrusa](#)). Nowi właściciele zapewnili, że program budowy odrzutowca będzie kontynuowany, a pierwsze dostawy powinny zostać zrealizowane w 2015 (zobacz: [Cirrus potwierdza rozwój SF50](#)).

Na rozpoczętych wczoraj targach lotnictwa ogólnego Aero Friedrichshafen, prezes spółki, Dale Klapmeier poinformował, że Chińczycy przyjęli szczegółowy plan prac rozwojowych, prowadzących do certyfikowania konstrukcji oraz przygotowania produkcji seryjnej, zapewniając pełne finansowanie obu przedsięwzięć.

SF50 powstaje według podobnej filozofii, co doskonale sprzedające się samoloty tłokowe (do tej pory dostarczono ich ok. 5100 egz.). Odrzutowiec ma być przede wszystkim tani, dostępny nawet dla prywatnych właścicieli. Stąd wybór stosunkowo słabego silnika i wynikająca stąd relatywnie niewielka maksymalna prędkość przelotowa - 556 km/h.

Do tej pory sztuka stworzenia *popularnego odrzutowca* nie udała się żadnej ze spółek, które kilka lat temu rozpoczęły wyścig o zagospodarowanie ogromnego - jak wtedy szacowano - rynku. Mniejsze przedsiębiorstwa uległy kryzysowi oraz piętrzącym się problemom technicznym, z reguły w fazie B+R lub - jak w przypadku Eclipse - już po rozpoczęciu produkcji seryjnej. Dostawy rozpoczęły i kontynuują jedynie dwa duże podmioty: amerykańska Cessna ze swoim Mustangiem oraz brazylijski Embraer z Phenomem 100.

W obu konstrukcjach na czoło wysuwają się jednak osiągi i zapewnienie minimalnego chociaż luksusu (w przypadku mniejsze Cessny jej symbolem jest... toaleta). Z kolei samolot z Brazylii przypomina bardziej maszyny dyspozycyjne, przekraczając nawet nieznacznie (o 250 kg), maksymalną masę startową dla klasy bardzo lekkich odrzutowców (VLJ), określoną na 4,5 t.



*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 silnikiem Williams FJ33 o ciągu 8,5 kN, ma kosztować, według ostatnich podniesionych szacunków, ok. 1,96 mln USD, czyli ciągle o ponad 30% mniej niż Mustang i prawie dwa razy mniej, niż brazylijski Phenom 100 / Zdjęcie: Cirrus Aircraft*

Kiedy w 2008 prezentowano bardzo lekki odrzutowiec Vision, przewidywano pierwsze dostawy po 2-3 latach. Kryzys wymusił nie tylko zmianę terminów, ale postawił pod znakiem zapytania możliwość prowadzenia kosztownych prac rozwojowych.

Sytuacja zmieniła się po wykupieniu spółki przez chińską korporację CAIGA, w marcu ubiegłego roku (zobacz: [Chińczycy kupili Cirrusa](#)). Nowi właściciele zapewnili, że program budowy odrzutowca będzie kontynuowany, a pierwsze dostawy powinny zostać zrealizowane w 2015 (zobacz: [Cirrus potwierdza rozwój SF50](#)).

Na rozpoczętych wczoraj targach lotnictwa ogólnego Aero Friedrichshafen, prezes spółki, Dale Klapmeier poinformował, że Chińczycy przyjęli szczegółowy plan prac rozwojowych, prowadzących do certyfikowania konstrukcji oraz przygotowania produkcji seryjnej, zapewniając pełne finansowanie obu przedsięwzięć.

SF50 powstaje według podobnej filozofii, co doskonale sprzedające się samoloty tłokowe (do tej pory dostarczono ich ok. 5100 egz.). Odrzutowiec ma być przede wszystkim tani, dostępny nawet dla prywatnych właścicieli. Stąd wybór stosunkowo słabego silnika i wynikająca stąd relatywnie niewielka maksymalna prędkość przelotowa - 556 km/h.

Do tej pory sztuka stworzenia *popularnego odrzutowca* nie udała się żadnej ze spółek, które kilka lat temu rozpoczęły wyścig o zagospodarowanie ogromnego - jak wtedy szacowano - rynku. Mniejsze przedsiębiorstwa uległy kryzysowi oraz piętrzącym się problemom technicznym, z reguły w fazie B+R lub - jak w przypadku Eclipse - już po rozpoczęciu produkcji seryjnej. Dostawy rozpoczęły i kontynuują jedynie dwa duże podmioty: amerykańska Cessna ze swoim Mustangiem oraz brazylijski Embraer z Phenomem 100.

W obu konstrukcjach na czoło wysuwają się jednak osiągi i zapewnienie minimalnego chociaż luksusu (w przypadku mniejsze Cessny jej symbolem jest... toaleta). Z kolei

samolot z Brazylii przypomina bardziej maszyny dyspozycyjne, przekraczając nawet nieznacznie (o 250 kg), maksymalną masę startową dla klasy bardzo lekkich odrzutowców (VLJ), określoną na 4,5 t.

## Powiązane wiadomości

[Pełne finansowanie Cirrusa Vision \(2012-04-19\)](#)

[Chińczycy kupili Cirrusa \(2011-03-01\)](#)

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

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

[Chińczycy kupią Teledyne Continental! \(2010-12-14\)](#)

[Piper Aircraft dla sułtana \(2009-05-04\)](#)

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

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

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

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

[Sprzedaż Eclipse 400 rozpoczęta \(2008-06-04\)](#)

[Premiera the Jet \(2008-06-27\)](#)

[Oblot Altaire w 2013 \(2011-07-26\)](#)

[Oblot PiperJeta \(2008-08-01\)](#)

[Piper Aircraft dla sułtana \(2009-05-04\)](#)

[Piper Altaire w drodze \(2011-05-02\)](#)

[D-Jet wznowił loty \(2011-09-07\)](#)

[Odrzutowiec z internetowej aukcji \(2007-11-24\)](#)

[Oblot mocniejszego D-Jeta \(2008-10-06\)](#)

[Zwolnienia Diamonda \(2011-03-28\)](#)