

flieger magazin



DM 8,50

€ 4,35

sfr 8,50

öS 69,00

hfl 11,25

pts 1000,00

lfr 207,00

bef 207,00

Rundreise

7 Länder in 7 Tagen

Flugpraxis

So bleiben Sie fit



Cirrus SR-22

Der zweite Streich des Aufsteigers

UL 2000 Flamingo

Neuer Allrounder aus Tschechien

**UL
SPECIAL**

Motoren, Propeller & Rettungssysteme

Werksbesichtigung: Cirrus Design

In Duluth, Minnesota, nicht weit von der kanadischen Grenze, baut das von den Brüdern Klapmeier gegründete Unternehmen seine Flugzeuge in einem hochmodernem Werk. Die Komponenten kommen teilweise aus dem Zweigwerk in Grand Fork, North Dakota – komplettiert aber werden alle Cirrus-Flugzeuge in Duluth



Aus gehartztem Gewebe werden, fast wie in einer Schneiderei, in der Composite-Abteilung die Teile für alle Komponenten des Flugzeugs zugeschnitten. Mit der Form wird das Material dann in Folie verpackt und im Autoklav-Verfahren ausgehärtet



Blick ins Innere einer SR-22-Tragfläche. Gut zu erkennen sind die Spritleitungen und Ventile in den »nassen« Tanks. Unten bereits angeschraubt: die Aluminium-Führungen für die Fowler-Landeklappen



Cirrus baut Tragflächen und Rumpf fast komplett aus GFK. Nur wenige Teile sind aus Kohlefaser-verstärktem Kunststoff, beispielsweise der Wartungsdeckel auf der Cowling. Dieser wäre aus GFK nicht steif genug und könnte sich im Flug verziehen



Die Tragflächen werden auf der Helling mit einander verbunden, bevor sie bei der »Hochzeit« mit dem Rumpf zusammenkommen. Hier gut zu sehen: die üppig dimensionierten Wartungsdeckel auf der Unterseite der Flügel



Ein großer Teil der Arbeit fließt – neben dem Bau der Tragflächen – in die Installation von Leitungen und Elektrik im Rumpf. Das Brandschott aus Stahl ist hier bereits eingebaut, einige der Triebwerks-Aggregate sind schon daran befestigt



Fummelarbeit auch hier. Obwohl der Zusammenbau des Panels – komplett mit einem großen Teil der Steuerung, Elektrik und Triebwerksbedienung – außerhalb des Flugzeugs stattfindet, stecken in dieser Baugruppe viele Arbeitsstunden



Großzügig und hell präsentiert sich die Endmontagehalle. Fast wie auf einem Fließband werden die Maschinen Schritt für Schritt endmontiert. Auffällig ist, wie leise und behaglich eine Produktionsstätte sein kann – in der nicht genietet wird



Höhenruder, Querruder, Seitenruder und Landeklappen sind sowohl bei der SR-20 wie auch bei der SR-22 aus Metall. Die Anlenkung der Fowler-Klappen ist gut zu sehen, da die Querruder noch nicht montiert sind



In einer eigenen Abteilung wird die Einheit Motor, Motorträger und Bugfahrwerk komplettiert. Das Management ist permanent weiter auf der Suche nach Wegen, die Bauzeit zu verkürzen – und damit das Produkt profitabler zu machen



Jetzt sind Antrieb und Zelle verbunden. Vor der Lackierung sind die dünn überlaminieren Schächte des Rettungssystems zu erkennen. Wird die Rakete ausgelöst, reißen die Kevlar-Seile die Abdeckung auf – dann hängt die Maschine am Schirm



Kurz vor der Vollendung: Nach der technischen Abnahme – hier eine SR-22 – werden die Maschinen nach Hibbing, Minnesota in die Cirrus-Lackiererei geflogen und dort – weiß – lackiert. Farbe gibt es nur als Aufkleber

MIT VERBESSERTER VFR-DATENBANK INKLUSIVE HINDERNISSE, PFLICHTMELDEPUNKTE UND LANDEPLÄTZE OHNE ICAO-KENNUNG.



EINE REIHE INNOVATIVER AVIONIK-FARBDISPLAYS VON BENDIX/KING

ANGEFANGEN BEIM KMD150 MULTIFUNCTION DISPLAY/GPS MIT BODEN DATEN, ÜBER DAS IM PANEL MONTIERTE UND IFR-ZERTIFIZIERTE KLN94 BIS HIN ZUM PORTABLEN

ERSTAUNLICH, WAS DIE RICHTIGE FARBE IM COCKPIT BEWIRKEN KANN.

SKYMAP IIIC, HAT BENDIX/KING FÜR JEDEN ANSPRUCH DAS RICHTIGE GERÄT. UND SIE DACHTEN, DIE SCHÖNSTEN BILDER WÄREN AUSSERHALB DES COCKPITS ZU SEHEN. FÜR WEITERE INFORMATIONEN FRAGEN SIE IHREN BENDIX/KING HÄNDLER ODER RUFEN SIE AN: 0044-1243-783763 (UK) ODER 001-913-712-2613 (US)

BENDIX/KING

EQUIPPED WITH CONFIDENCE.

www.bendixking.com