



→ Cirrus Design

„The Jet“ wird mit L-3-Avionik fliegen

Im Cirrus-Werk in Duluth, Minnesota, fliegt schon seit längerem eine SR22, die äußerlich keine Besonderheiten entdecken lässt. Beim genaueren Blick ins Cockpit jedoch zeigt sich, dass die N891CD keines der üblichen Flugzeuge ist. Am Panel befinden sich nicht die gewohnten Avidyne-Bildschirme und an der Mittelkonsole nicht die bekannten Garmin-GNS-GPS/Nav/Com-Einheiten, stattdessen stammt die Avionik von L-3 Communications. Die Neuentwicklung hört auf die Bezeichnung SmartDeck. Sie soll sich intuitiver bedienen lassen als bisherige Glascockpits und mit deutlich weniger Bedienknöpfen als etwa ein G1000 auskommen.

Am 12 Zoll großen Primärbildschirm sticht ins Auge, dass das HSI „flachgelegt“ wurde. Es erinnert damit eher an einen Schiffskompass. Zu begrüßen ist, dass sich die Zeiger für die Nav-Einrichtungen nicht nur auf der Kompassrose befinden, sondern auch auf

der breiten Linie des künstlichen Horizonts.

Der zum Einsatz kommende Autopilot stammt von STEC. Ob sich die Philosophie der wenigen Drehknöpfe in der Praxis als Segen erweisen wird, muss erst noch abgewartet werden. Beim kurzen Umgang mit dem Gerät zeigte sich, dass zum Einstellen des Sollkurses (was auf Flügen häufiger vorkommt) nicht nur – wie beim G1000 – eine Handlung, sondern zwei vorgenommen werden müssen. Der Fortschritt ist hier (noch) nicht erkennbar.

Das SmartDeck soll im Cirrus-Jet zum Einsatz kommen. Den mit einem V-Leitwerk ausgestatteten Fünfsitzer wird eine 1900 lbs starke Williams-Turbine FJ33-4A-19 motorisieren. Ein BRS-Rettungsschirm soll zur Serienausstattung gehören. Der Verkaufspreis liegt bei etwa einer Million Dollar. 150 anbezahlte Bestellungen gibt es bislang schon. Wann der Erstflug ansteht, ist derzeit allerdings noch offen.

Fotos: ae-Dokumentation (5), Gaubatz (1)



IM TEST:

Die L-3-Avionik SmartDeck wird bereits seit längerem an Bord einer SR22 erprobt.