

HUSKY

latająca terenówka

W STANACH ZJEDNOCZONYCH MÓWIENIE O LATAJĄCEJ TERENÓWCE TO BYNAJMNIEJ NIE PRZENOŚNIA. MASZyny AVIAT HUSKY, WSPANIAŁE PILOTAŻOWO I OSIĄGOWO GÓRNOPLATY, ODZIEWANE SĄ W POTĘŻNE OBUWIE POD POSTACIĄ OGROMNYCH OPON „TUNDRA TIRES” I POZWALAJĄ W TEN SPOSÓB LĄDOWAĆ NA PLAŻACH, KAMIENISTYCH NABRZEŻACH, WYSPACH, STEPACH, PIASKACH CZY ZWYKŁYCH DROGACH. TAM POJĘCIE „MIEJSCE PRZYSTOSOWANE DO STARTÓW I LĄDOWAŃ” OZNACZA PO PROSTU „WSZĘDZIE”.
A JAK TAKI SAMOŁOT SPRAWDZA SIĘ W POLSCE?

TEKST: KRZYSZTOF NIEWIADOMSKI
ZDJEĆCIA: KUBA SIEMIEN

Okazję, by to sprawdzić mieliśmy na początku września, odwiedzając lotnisko w Konstancinie, gdzie siedzibę ma oficjalny przedstawiciel na Polskę firmy Aviat Aircraft, producenta Husky'ego. Zastanawiało nas, dlaczego JB Investments, firma sprzedająca takie marki jak Piper, Diamond, Bell czy Pilatus, trudzi się sprzedażą w naszym kraju wciąż mało popularnego, lekkiego samolotu Husky. Jak się dowiedzieliśmy przyczyną był... sentyment. - *Husky był pierwszym samolotem, jaki sprawiłem sobie w latach dziewięćdziesiątych, niedługo po zdobyciu licencji pilota turystycznego* - mówi Jan Borowski, prezes J.B. Investments. - *Pierwszych 500 godzin w moim logbooku to właśnie ten samolot. Pomyślałem, że skoro wywołuje on we mnie tyle pozytywnych wrażeń, może znajdą się inni chętni, którzy zechcą*

spróbować – uzupełnia.

Choć Husky'ego zdecydowanie należy zaliczać do samolotów wagi lekkiej, jego masa własna bowiem to tylko 578 kilogramów, dzięki solidnej jednostce napędowej, czyli 180-konnemu, czterocylindrowemu, gaźnikowemu Lycomingowi (w układzie bokser) oraz solidnej, metalowej konstrukcji, masa użyteczna to prawie 420 kilogramów. Można być więc spokojnym, że unikniemy trudnej matematyki „co wyrzucić, żeby zmieścić się w MTOW”. Licząc po sto kilogramów dla każdej z dwóch osób w kokpicie i 50 galonów paliwa (blisko 200 litrów) pozostaje około 100 kilogramów zapasu na wyjątkowo ciężkie bagaże, które można umieścić za tylnym fotelem.

TAKI MAŁY, A TAKI SZYBK! Urok tej maszyny polega na jej ponadczasowości, zupełnie jak Piper ▷

Zdjęcie w tle:
Aviat Husky w okolicach Konstancina. W wersji podstawowej wyposażony w bardzo solidne ogumienie umożliwiające bezproblemowe starty i lądowania ze wszystkich polskich lotnisk

Zdjęcie w tle:

Dwułopatowe śmigło Hartzella przenoszące moc 180 koni mechanicznych gaźnikowego silnika Lycominga w układzie bokser pozwala rozpędzić się do blisko 130 węzłów.

Zdjęcia na dole od lewej:

Wnętrze kokpitu, wskaźnik paliwa, podwozie główne i podwyższone kółko ogonowe.



Cuba, już nieprodukowanego (samoloty są podobne gabarytowo i osiągowo, podobno nawet kiedyś firma Aviat chciała kupić od Pipera licencję na Cuba, a po odmowie skonstruowała własny samolot). Choć projekt Husky`ego pochodzi z lat 80-tych poprzedniego stulecia, współcześnie budowane egzemplarze zachwycają jakością wykonania i dokładnością, a sam płatowiec mimo układu górnopłata, relatywnie grubego profilu skrzydeł i raczej mało opływowej sylwetki, ma świetne parametry prędkościowe.

- Według mnie to unikalny samolot w swojej klasie, bowiem z jednej strony skala osiąga ponad 140 węzłów prędkości maksymalnej, a z drugiej strony biała skala na prędkościomierzu kończy się dopiero w okolicach 45 węzłów - wyjaśnia Jan Borowski. Parametry techniczne samolotu potwierdzają to, co mówi. Prędkość maksymalna na poziomie 233 km/h, minimalna zaledwie 70 km/h (na pełnych klapach). Co ważniejsze, prędkość przelotowa przy zaledwie 55 procentach mocy silnika pozwala pędzić do 210 kilometrów na godzinę, doleciemy więc z Konstancina do Jastarni w półtorej godziny. Ale polskie morze jest tylko pierwszym i raczej krótszym odcinkiem dłuższej podróży -

- Husky na pełnych zbiornikach i przy ekonomicznym wykorzystaniu napędu (spalanie w granicach 29 litrów Avgasu na godzinę) przeleci prawie 1 300 kilometrów bez tankowania. Podchodzę bliżej do samolotu. Na prawej burcie srebrzyście połyskująca klamka zachęca, bym zajrzał do środka. Drzwi są dzielone. Do góry podnosimy część przeszkloną, do dołu fragment burty ułatwiający zajmowanie miejsc - bez niego, szczególnie dla lecących z tyłu, wsiadanie i wysiadanie byłyby katorgą. Moje pierwsze próby dostania się do środka były bardziej zabawne niż męczące, ale już wysiadanie to wyższa szkoła jazdy, szczególnie wymacywanie stopą stopnia, na którym musimy się oprzeć - trzeba chwilę poćwiczyć, żeby załapać gdzie stawać i co trzymać, żeby wysiadanie stało się wygodne. Tyle z minusów. Zajmowanie miejsca z przodu jest znacznie prostsze, podobnie jak opuszczanie kabiny.

Ja, skoro siedzę już w środku, zaczynam analizować tablicę przyrządów. Kokpit jest wąski tylko z pozoru.

W czasie lotu nie czułem najmniejszego dyskomfortu siedząc z tyłu, spokojnie operując aparatem fotograficznym i kamerą. Widoczność, jak na górnopłat, powala. Tyłne okienka boczne sięgają jeszcze za oparcie fotela, także górna część kabiny między skrzydłami jest w pełni przeszklona. - *Wspaniała widoczność klóci się tu wprowadzić z wyższą temperaturą w kabinie, bo słońce chętnie zagląda do niej przez okno nad głowami, ale wystarczy przycmoczyć prostą osłonkę przeciwsłoneczną na przysawki i problem mamy z głowy* - tłumaczy Borowski.

Zaglądam przez ramię pilota, by przejrzeć wyposażenie tablicy przyrządów. Nieco z lewej czytelny sześciopak (prędkościomierz, sztuczny horyzont, wysokościomierz, koordynator zakrętu z chyłomierzem, żyroskop i wario), a obok elektroniczne przyrządy kontroli pracy silnika, transponder i radio (wszystko „na okrągło”, co tworzy nieco oldschool`owy charakter). Samolot na zamówienie może być wyposażony w szklany kokpit Garmin.

Centralny drążek sterowy lubi bardziej praworęcznych, bowiem dźwignie nastawu śmigła oraz mieszanki zlokalizowano po lewej stronie. Sama przepustnica (zdwojona podobnie jak drążek i pedały dla tylnego fotela) znajduje się na lewej burcie i ma kształt wygodnie leżącej w dłoni gałki przesuwanej wzdłuż osi kadłuba. Dla sprawdzenia poziomu paliwa pilot musi podnieść wzrok i zerknąć na rurkowy, wyskalowany wskaźnik nad głową. - *Króluje prostota zwiększająca poziom przyjemności w powietrzu* - zapewnia Jan Borowski. I za chwilę przekonuję się o tym na własnej skórze.

EASY TO FLY

Start na małych klapach z pasa w Konstancinie zajmuje nam niewiele ponad 100 metrów (dwie osoby i pełne zbiorniki paliwa), a później już tylko „windą do nieba”. Możliwości samolotu są w tym zakresie znacznie lepsze - głównie dlatego, że bez problemu startuje na pełnych klapach wykorzystując spory nadmiar mocy i ogromną siłę nośną. W bezwietrznych warunkach można wtedy wyjść w powietrze po... 60 metrach rozbiegu. Przy okazji polecamy ciekawe filmy (dostępne w internecie) z alaskaskich zawodów, w których Aviaty i Pipery ry- ▶



Zdjęcie po lewej:
Widoczność do góry znakomicie poprawia
przeszklenie przestrzeni nad głową.



Zdjęcie po prawej:
Mimo pozdwozia z kółkiem ogonowym,
podczas startu i lądowania pilot dysponuje
dobrą widocznością do przodu.
W powietrzu jest jeszcze lepiej.



Zdjęcie w tle:
Na świecie lata już ponad 650 samolotów
tego typu. Producent zachęca do zakupu
Husky'ego m.in. możliwością dowolnych
wzorów malowania na życzenie klienta.

Zdjęcia na dole od lewej:
Niewielką masę własną udało się uzyskać
dzięki często banalnym rozwiązaniom
technicznym. Na zdjęciach odciąg statecz-
nika pionowego i bloczek linki lotek, a obok
stylowa klamra pasów bezpieczeństwa,
które można wyposażyć w poduszki
powietrzne.

walizują w kategoriach najkrótszych startów i lądowań. Przy mocnym czołowym wietrze potrafią wtedy oderwać się od pasa po 15-20 metrach, a lądować czasem znacznie krócej. Katalogowo Husky wznosi się z prędkością 1 500 stóp na minutę i teoretycznie może wejść aż na 20 tysięcy stóp. Jeśli chodzi o dynamikę to nie należy spodziewać się twardych sterów i agresywnych przechyleń. Z drugiej jednak strony płynne ruchy na drążku i pedałach pozwalają maszynie uwinąć się w zakręcie na bardzo małej przestrzeni - wystarczy tylko odpowiednio dociągać zakręty pilnując wskazówki prędkościomierza. W czasie lotu wykonaliśmy też krótki test przeciągnięcia. Samolot, mimo turbulentnych warunków, na pełnych klapach nie wykazał żadnej tendencji do walenia się na skrzydło. Nie wyczułem też agresywnego zerwania

się strug - po przekroczeniu prędkości minimalnej na ściągniętym drążku Husky opada jak parasol, a do ponownego rozpędzenia wystarczy krótkie oddanie steru. Na koniec Jan Borowski zostawił najlepsze - „pedałowanie”. Husky'ego można bowiem pilotować wyłącznie nogami. Przez pół minuty obserwowałem pilota, który z założonymi rękami utrzymywał lot poziomy tylko za pomocą steru kierunku. - *Co ważniejsze, w ten sposób nie tylko polecimy po prostej, ale także zakręcimy* - dodał, wciskając lewy pedał. Samolot najpierw odchylił się w wyslizgu po czym przechylił w lewo i wszedł w płynny zakręt na lekkim zniżaniu. Prawda, że proste? Lądowanie to także bułka z masłem. Jan Borowski celowo wyprowadził samolot powyżej optymalnej ścieżki podejścia, wrzucił pełne kłapy (do dyspozycji mamy wychylenia 10,

20 i 30 stopni) i po szybko wytraconej wysokości, na zdjętej mocy wytrzymując samolot tuż nad pasem delikatnie przyziemił „na trzy” - dobieg zmieściliśmy na około 150 metrach. Widoczność do przodu nawet z tylnego fotela pozwoliłaby mi bezpiecznie wylądować. - *Dla ceniących bezpieczeństwo, Aviat oferuje specjalne pasy bezpieczeństwa wyposażone w poduszki powietrzne, które w momencie uderzenia chronią pilota przed urazami* - wyjaśnia Borowski.

PRODUKT IDEALNY
O Husky'm nie można powiedzieć złego słowa praktycznie w żadnej materii. Oprócz męczącego wsiadania na tylny fotel to samolot kompletny, sprawdzony (lata obecnie ok. 650 maszyn tego typu), wielozadaniowy, szybki, ekonomiczny, pakowny i bardzo prosty w pilotażu. I, zgodnie ze swoją nazwą, silny jak pociągowe psy Husky. □

