

Beechcraft  
*BARON* G58



Szlachectwo  
zobowiązuje

W marcu do Warszawy przyleciał demonstracyjny egzemplarz samolotu *Beechcraft G58 Baron*, skorzystaliśmy więc z okazji, by osobiście sprawdzić, czym wyróżnia się bezpośredni konkurent popularnego *Pipera Seneca*...







fol. Michal Setlak

*Beechcraft Baron* wznosi się szybko i po kilku chwilach jesteśmy nad chmurami... Na zdjęciu widoczny trymer lotki.

**W**iadomość o przylocie demonstracyjnego *Beechcrafta Barona*, jak zwykle w takich razach wywołała w redakcji niejaki poruszenie – trafia się okazja, by dokładnie obejrzeć i opisać samolot. Niestety, w umówionym dniu szara kołdra chmur nad Warszawą gasi nasze nadzieje na lot z Babcin i sesję zdjęciową w powietrzu. Dobra wiadomość jest taka, że lot demonstracyjny jednak się odbędzie, tyle że z Okęcia.

Po drobiazgowej kontroli w terminalu VIP podjeżdżamy busikiem do stojącego na płycie samolotu. Robi wrażenie znacznie większego od swego bezpośredniego konkurenta – *Pipera Seneca*, jednak liczby mówią co innego; w istocie różnice wymiarów nie są wielkie. Znaczne są za to różnice możliwości oraz... cen obu maszyn. *Baron* jest o ok. jedną trzecią droższy, za to o 60 km/h szybszy i ma o niemal jedną czwartą większą prędkość wznoszenia, ma też o 400 m większy pułap i większą maksymalną masę startową.

## Dziedzictwo przodków

Stojący przed nami samolot wyposażony jest na miarę XXI wieku, jednak sama konstrukcja ma bardzo długą historię. Oryginalny *Baron*, wprowadzony do produkcji

*Beechcraft Baron*  
to konkurent  
*Pipera Seneki*  
– góruje jednak  
nad nim  
osiągami

w 1961 roku, powstał jako rozwinięcie całkowicie metalowego, jednosilnikowego modelu *Bonanza*, oblatanego w 1945 roku. Na wskroś nowatorski *Beechcraft Bonanza* z charakterystycznym usterzeniem motylkowym był pierwszym w USA naprawdę nowoczesnym sa-

molotem lekkim i bardziej przypominał ówczesne myśliwce, niż powszechne wtedy, kryte płótnem maszyny o drewnianej lub mieszanej konstrukcji, wyposażone w silniki gwiazdowe. Na bazie kadłuba *Bonanz*y i usterzenia od wojskowego samolotu szkolnego *T-34 Mentor*

Na przedniej szybie znajduje się elektrycznie odladzane „okienko”



fol. Michal Setlak

Stopień ułatwiający wsiadanie jest oświetlany – mała rzecz, a cieszy



fol. Michal Setlak

powstał najpierw dwusilnikowy *Beechcraft 95 Travel Air*, a z niego – po zmianie usterzenia na zapożyczone z *Beechcrafta Debonair-a* – *Beechcraft Baron*. Samolot w chwili wprowadzenia na rynek uplasował się na szczycie hierarchii samolotów lekkich i pozycję tę zajmuje do dziś, ciesząc się, mimo sporej ceny i kosztów eksploatacji, dużą popularnością dzięki znacznym możli-

wościom – większą prędkość i zasięg osiągają już w zasadzie znacznie kosztowniejsze maszyny turbośmigłowe. Łącznie wyprodukowano ponad 6000 sztuk różnych wariantów *Barona*, które wylatały w sumie ponad 12 milionów godzin.

Co ciekawe, według raportu AOPA Safety Foundation z 1995 roku, należy on do najbezpieczniejszych samolotów w swojej klasie.

W latach 1982-1993 wskaźnik wypadków na 100 tysięcy godzin lotu wyniósł dla *Barona* 4,7, podczas gdy dla innych maszyn – 5,4, przy czym najczęstszym powodem wypadków było... lądowanie ze schowanym podwoziem lub złożenie się podwozia po przyziemieniu, najczęściej z powodu pomylenia dźwigni podwozia z dźwignią kłap; w 1984 r. producent wprowadził modyfikację

Pasażerowie mogą korzystać z rozkładanego stolika



fot. Michal Setlak



fot. Michal Setlak

Za tylnymi fotelami znajduje się spory bagażnik



fot. Michal Setlak

Oświetlenie i nawiewy dla każdego pasażera

## Reklama

**RSK Consultants**

Helikoptery dla biznesu

**Interesuje Cię zakup helikoptera AgustaWestland?  
Skontaktuj się z nami! [www.rskc.pl](http://www.rskc.pl)**

Adres biura handlowego  
RSK Consultants  
ul. Narbutta 83 C13  
02-524 Warszawa  
☎ +48 601 359 018  
✉ [helikoptery@rskc.pl](mailto:helikoptery@rskc.pl)

RSK Consultants oferuje kompleksową obsługę przy zakupie dowolnego cywilnego modelu helikoptera marki AgustaWestland, od momentu złożenia zamówienia aż po odbiór helikoptera na lotnisku docelowym w Polsce.  
**Zapraszamy do skorzystania z usług!**





### Beechcraft Baron

#### ZA i PRZECIW

- + znakomite osiągi
- + bogate wyposażenie
- + dobre własności pilotażowe
- wysoka cena
- dość ciasne wnętrze

fot. Michał Setlak

IO-520 lub IO-550 o mocy 300 KM, wyróżniający się klubową konfiguracją foteli pasażerskich i dwuskrzydłowymi drzwiami kabiny pasażerów, a także zwiększoną maksymalną masą startową i pojemniej-



Interkom dla pasażerów

fot. Michał Setlak



Wyjście awaryjne na lewej burcie

fot. Michał Setlak

Dwa 300-konne  
*Continental*  
zapewniają  
świetne osiągi

Wszystkie krawędzie natarcia są odladane pneumatycznie



fot. Michał Setlak

zapobiegającą pomyłkom. Pierwsze modele *Barona* – 55, 55A i 55B – wyposażone były w 260-konne silniki *Continental IO-470* i rozwijały prędkość do 190 węzłów. Modele 55C, 55D i 55E latały z prędkością przelotową do 200 węzłów, dzięki nowym silnikom *Continental IO-520* o mocy 285 KM, zastosowano w nich też przedłużony o ok. 30 cm kadłub. W 1970 r. wprowadzono model 58 z silnikami *Continental*

W części dziobowej znajduje się dostępny od zewnątrz bagażnik



fot. Michał Setlak

szymi zbiornikami paliwa. Ta właśnie wersja, stopniowo modernizowana, jest produkowana do dziś.

### Z bliska

Przy samolocie wita mnie Garret Jerde, pilot demonstracyjny Beechcrafta z Anglii. W zasadzie mógłby być moim sporo młodszym kolegą z aeroklubu, ma 24 lata... i 3500 godzin w powietrzu oraz uprawnie-



Podwozie jest chowane elektromechanicznie

nia instruktorskie. Oglądaliśmy samolot od zewnątrz, moją uwagę zwracając gumowe nakładki pneumatycznej instalacji odladzającej na krawędziach natarcia skrzydeł i stateczników. „To wyposażenie standardowe” – mówi Garret. Pod przednią częścią kadłuba zauważam jakby małą rurkę wydechową – okazuje się, że to wylot spalin z nagrzewnicy kabiny, zasilanej benzyną z lewego zbiornika. Garret otwiera podwójne drzwi pasażerów – wne-

trze, do którego łatwo wejść wprost z płyty lotniska, robi wrażenie przestronnego, jest nawet miejsce na rozkładany stolczyk jak w dużej maszynie biznesowej. Do kabiny pilotów wchodzi się po prawym skrzydle. Tu jest jakby nieco ciasniej, ze względu na przechodzący pod fotelami główny dźwigar siedzi się wysoko, co może przeszkadzać wyższym pilotom. Garret włącza awionikę –

Reflektor lądowania na przedniej goleni



Rzut oka pod silnik – uchylona klapka wylotu powietrza chłodzącego

**Pneumatyczne odladzanie krawędzi natarcia skrzydeł i stateczników jest wyposażeniem standardowym**

to znany mi już *Garmin G1000*, ale i tak za każdym razem dwa dziesięcioletnie ekrany robią wrażenie.

## Skok w stronę słońca

Za chwilę podjeżdża lotniskowy busik z potencjalnymi klientami, czas na lot demonstracyjny. Będę siedział tyłem do kierunku lotu, ale dobre i to. W czterech chłopa mieścimy się w klubowych fotelach dość wygodnie, choć mamy trochę mało miejsca na stopy na podłodze. Uruchamiamy silniki i kołujemy do pasa; mimo moich obaw nie musimy długo czekać na slot, bo

## Reklama

# SILVAIR Sp. z o.o.

## CERTYFIKOWANY OŚRODEK SZKOLENIA LOTNICZEGO

### JESTEŚMY DLA WAS

- szkolenie teoretyczne
- szkolenie praktyczne do PPL [A]
- hangarowanie statków powietrznych
- serwis techniczny samolotów



**Biurowo:**  
Al. Komisji Edukacji Narodowej 93/B3  
02-777 Warszawa,  
tel. +48 022 335 07 51, +48 022 335 07 96  
kom. 0 605 900 650, fax +48 022 335 07 97  
e-mail: info@onet.eu, www.silvair.net



Łądownisko Sobienie Biskupie  
Tel/fax +48 025 623 01 05  
kom. 0 605 900 650

09°

Sobienie  
Radio  
135,175

27°





Zintegrowana awionika Garmin G1000 – dwa duże ekrany zamiast mnóstwa przyrządów

skorzystamy z innej drogi startowej, niż używana dziś przez samoloty rejsowe. Niedługi rozbieg i jesteśmy w powietrzu. Choć samolot jest zatankowany do pełna, a na pokładzie sześć osób, wskazówki wysokościomierza szybko przekraczają tysiąc, dwa, trzy tysiące stóp. Jesteśmy już nad chmurami i dalej idziemy w górę, gdzieś między Mszczonowem a Rawą osiągamy FL100. W locie poziomym dźwięk silników nie uniemożliwia rozmowy, choć nie mamy słuchawek. Pilotuje gość, wyraźnie zadowolony, bo w słońcu widzę, jak z Garretem śmieją się do siebie. Parę zakrętów z przechyle-

Na omaskowaniu silników – reflektory kołowania



fol. Michał Setlak

*Beechcraft Baron od lat lokuje się na szczycie hierarchii samolotów lekkich*

niem 45 stopni i kolejne uśmiechy. To lata, pełny serwis!

Było miło, ale czas wracać na szare Okęcie. Przecinamy radomską dwupasmówkę i podchodzimy znad Piaseczna. Dźwiękowe ostrzeżenie przed przeciągnięciem piska króciutko, dokładnie w momencie

Garret Jerde demonstruje samolot w locie



fol. Michał Setlak

delikatnego przyziemienia – brawo pilot, ale wzorcowe lądowanie świadczy też o możliwości precyzyjnego pilotowania maszyny.

Kołujemy na płytę, silniki milkną. Fajnie się leciało? No jasne! Szlachectwo zobowiązuje. Skąd by tu wytrzasnąć milion dolarów na tę maszynę?

## Konstrukcja

Dwusilnikowy, całkowicie metalowy dolnopłat. Kadłub o konstrukcji półskorupowej, kabina sześciomiejscowa, przewietrzana i ogrzewana dodatkową nagrzewnicą, cztery fotele pasażerów w konfiguracji klubowej. Po prawej stronie kadłuba nad skrzydłem drzwi dla pilotów, w tylnej części dwuskrzydłowe drzwi pasażerów. W części dziobowej bagażnik dostępny od zewnątrz, drugi bagażnik dostępny od wewnątrz za ostatnim rzędem foteli. Skrzydło trapezowe wyposażone w sterowane elektrycznie trójkątne kłapy Fowlera, usterzenie w układzie klasycznym, wszystkie powierzchnie sterowe wyposażone w kłapki wyważające.

Podwozie elektromechanicznie chowane w locie ze sterowanym kółkiem przednim, koła podwozia głównego wyposażone w hydrauliczne hamulce tarczowe. Napęd – dwa sześciocyndrowe silniki Continental IO-550-C w układzie bokser, napędzające trójkątne, odladane elektrycznie śmigła stałych obrotów Hartzell z możliwością ustawienia w choroągiewkę. Sterownice zdwojone, kabina wyposażona w zintegrowaną cyfrową awionikę Garmin G1000 z 10-calowymi ekranami PFD i MFD, autopilotem GFC700, radarem pogodowym, systemem ostrzegania przed bliskością przeszkód TAWS i opcjonalnym systemem wykrywania burz (stormscope) plus analogowe przyrządy zapasowe (prędkościomierz, wysokościomierz, sztuczny horyzont).

Michał Setlak

### Beechcraft Baron

Rozpiętość	11,53 m
Długość	9,09 m
Wysokość	2,97 m
Szerokość kabiny	1,07 m
Wysokość kabiny	1,27 m
Masa własna	1760 kg
Maks. masa startowa	2495 kg
Masa użyteczna	700 kg
Maksymalna masa paliwa	528 kg
Maks. prędkość przelotowa	202 kt / 374 km/h
Prędkość wznoszenia	1700 fpm / 8,6 m/s
Pułap	20688 ft / 6306 m
Zasięg maks.	1582 nm / 2930 km
Długość startu na 15 m	701 m
Dobieg	396 m