

**P**orównanie Kodiaka z Cessną 208 jest nieuchronne – maszyny są bardzo podobne pod względem ogólnej koncepcji konstrukcyjnej. Różni się jednak fundamentalnie pod względem koncepcji użytkowej. Cessna 208 powstała z myślą o eksploatacji w warunkach amerykańskich, jako niewielka maszyna umożliwiająca przewóz kilku pasażerów lub niewielkiego frachtu na lotniska lokalne (wersje *Cargomaster* i *Super Cargomaster* zostały opracowane wspólnie z firmą kurierską FedEx, która zakupiła ok. 300 tych samolotów). Natomiast *Kodiak* został stworzony jako prawdziwy bush plane, specjalnie pod kątem operowania z krótkich, nieprzygotowanych lądowisk – z myślą o uczestniczeniu w misjach humanitarnych.

## Bush plane

Temu celowi jest podporządkowana konstrukcja samolotu – solidna, prosta, niezawodna, łatwa w użytkowaniu i utrzymaniu. Silnik turbośmigłowy to z jednej strony niezawodność, a z drugiej łatwiejsza dostępność paliwa – tam, gdzie trzeba wykonywać misje, dużo łatwiej o lotniczą naftę, niż o avgas. Konstruktorzy sięgnęli po turbinę z tej samej rodziny, co w *Cessnie Caravan* – sprawdzony *Pratt & Whitney Canada PT-6A*, jednak *Kodiak*, choć mniejszy od *Cessny 208*, ma mocniejszy silnik *PT-6A-34* – przy MTOW 3290 kg

aż 750 KM (w C208 o MTOW 3970 kg – 670 KM).

Potężny silnik napędza czteropłatowe, metalowe śmigło. Aby umożliwić bezpieczne operowanie z nieprzygotowanych lądowisk, wysokie i niesamowicie solidne podwozie na 29-calowych kołach zapewnia aż półmetrowy odstęp końcówek łopat śmigła od gruntu.

Jak na bush plane przystało, *Kodiak* ma również znakomite własności STOL. Z pełnym załadowaniem (masa użyteczna to aż 1603 kg) potrzebuje do startu zaledwie 305 m pasa, a do zatrzymania się po przyziemieniu wystarczy mu jedynie 215 m. Prędkość wznoszenia na poziomie morza to 7 m/s, zaś na wysokości 3300 m – jeszcze 4,4 m/s. Prędkość minimalna na kłapach to tylko 60 węzłów, natomiast skrzydło z uskokiem na krawędzi natarcia zapewnia bezpieczną charakterystykę przeciągnięcia – wewnętrzna część płata przeciąga się pierwsza i samolot zaczyna przepadać, podczas gdy lotki pozostają wciąż skuteczne.

Z myślą o eksploatacji w warunkach tropikalnych silnik wyposażono w dużą chłodnicę oleju, umożliwiającą prawidłową pracę w temperaturach do 55 stopni Celsjusza. Inercyjny separator zanieczyszczeń chroni silnik przed pyłem przygodnych lądowisk. Dwa połączone w szereg akumulatory ułatwiają uruchomienie w wysokich temperaturach i na dużych wysokościach – energii elektrycznej podczas pracy silnika

*Kodiak* był od początku projektowany jako bush plane – mocny, solidny i niezawodny



Na pierwszy rzut oka *Kodiaka* można pomylić z *Cessną Caravan Cargomaster* – jednosilnikowy, turbośmigłowy, zastrzałowy górnopłat o stałym podwoziu ma z nią istotnie sporo wspólnego. To jednak zupełnie inny samolot...

# na

dostarcza 300-ampereowy generator i dodatkowy 40-ampereowy alternator, zdolny w razie awarii zasilać podstawowe obwody, w tym awionikę i system przeciwooblodzeniowy.

## Dla ludzi

Znajdujący się przed krawędzią natarcia skrzydła kokpit *Kodiaka* zapewnia bardzo dobrą widzialność do przodu, w górę i w dół. W kabine przewidziano klimatyzację, a standardowo tapicerowane skóry fotele można regulować w poziomie i w pionie – komfort jest ko-



# Samolot każdą misję

Zdjęcia: Quest Aircraft

nieczny, bo przy ekonomicznej prędkości 137 węzłów długotrwałość lotu to ponad 8 godzin, a zasięg 1113 NM (z rezerwą 45 minut). Co ciekawe, kabinę pilotów wyposażono w drzwi zarówno po lewej, jak i po prawej stronie. Standardowa awionika *Kodiaka* to glass cockpit z trzema ekranami, zbudowany w oparciu o *Garmina G1000*. Ponieważ ze względu na naturę misji samolot ma często latać w górskich okolicach, standardowym wyposażeniem jest również system syntetycznego obrazowania. Opcjonalnym wyposażeniem jest system przeciwbłodzeniowy TKS ze zbior-

nikiem pynu wystarczającym na pracę z maksymalną wydajnością przez 2,5 godziny.

Kabina nie jest ciśnieniowa, jednak drzwi wyposażono w pneumatyczne uszczelki, które zmniejszają hałas, a podczas kołowania zapobiegają przedostawaniu się spalin do wnętrza. Miejsca pilotów są standardowo wyposażone w instalację tlenową, natomiast instalacja tlenowa w kabinie pasażerskiej jest opcjonalna.

Kabina pasażerska może pomieścić do ośmiu osób (dostępne są różne warianty, łącznie z wersją biznesową w układzie club). Zamoco-

Przy  
przemysłanej,  
praktycznej  
prostocie  
konstrukcji  
*Kodiak*  
zwraca uwagę  
niezwykle  
starannym  
wykonaniem

wane w szynach fotele można łatwo demontować, by przeznaczyć całą kabinę dla przewożonych ładunków – po zdemontowaniu foteli uzyskujemy przestrzeń o objętości ponad 7 metrów sześciennych (a łącznie z podwieszonym pod kadłubem bagażnikiem – 8,8 m<sup>3</sup>). Dla wygody pasażerów, znajdujące się na lewej burcie duże, kwadratowe drzwi wyposażone są w samoczynnie rozkładane schodki – z drugiej strony, przy szerokości i wysokości 125 cm umożliwiają również przewóz ładunków na paletach. Oczywiście, kabina wyposażona jest w odpowiednie zamocowania dla frachtu.





750-konna turbina zapewnia świetne osiągi

### Quest Kodiak

(dane producenta)

Rozpiętość [m]	13,73
Długość [m]	10,19
Wysokość [m]	4,67
Masa własna [kg]	1712
Maks. masa startowa [kg]	3294
Masa użyteczna [kg]	1605
Prędkość przelotowa [kts]	183
Prędkość minimalna na klapach [kts]	60
Prędkość wznoszenia [m/s]	6,97
Pułap [m]	7625
Rozbieg [m]	305
Dobieg [m]	215
Maks. zasięg przy 137 kts [NM]	1113
Maks. długość trwania lotu [h]	8,1

## Prosto i łatwo

Twórcom maszyny udało się połączyć prostotę z wygodą. Dzięki czemu w opinii pilotów, którzy mieli okazję tego spróbować, latanie *Kodiakiem* jest przyjemne i daje sporo satysfakcji. Uruchomienie obejmuje czynności typowe dla samolotów z *PT-6*, których wykonanie wspomaga checklista wyświetlana na ekranie MFD. Manewrowanie podczas kołowania ułatwiają różnicowe hamulce i sterowane w zakresie 17 stopni kółko przednie (po odchyleniu powyżej tej wartości kółko obraca się swobodnie).

Doznania przy starcie z silnikiem o takiej mocy możecie sobie wyobrazić. Start ze 100 metrów pasa nie jest niczym niezwykłym – dla maszyny o tej wielkości!

Sity na sterach są średnie do dużych (zwłaszcza na lotkach powyżej 150 węzłów), ale możliwe do opanowania. Samolot bez klap przeciąga się łagodnie, ostrzegając delikatnym drganiem, natomiast przeciągnięcie na klapach wymaga zdławienia silnika do mocy jałowej. Ogólnie rzecz biorąc, *Kodiak* lata stabilnie i przewidywalnie.

Sterowanie wytrzymywaniem we wszystkich trzech osiach jest możliwe za pomocą manipulatora na wolancie, a także kółka (trymer ste-

nie pozycji klap, oczywiście z możliwością wprowadzenia korekty przez pilota. Położenia trymerów wyświetlane są na ekranie MFD.

## Misja

Być może trudno w to uwierzyć, ale wspomaganie misji humanitarnych podporządkowana jest nie tylko konstrukcja, ale i cały model biznesowy przedsięwzięcia. W roku 1998 Tom Hamilton, założyciel znanej z samolotów *Glasair* firmy Stoddard-Hamilton Aircraft i Dave Voetmann, weteran lotnictwa misyj-

ru wysokości) i przycisków na konsoli. Ster wysokości trymowany jest również automatycznie przy zmia-

Oparta na *Garminie G1000* awionika z syntetycznym zobrazowaniem zwiększa bezpieczeństwo podczas lotów w górach





Osiem foteli pasażerskich można łatwo zdemontować, uzyskując wielką przestrzeń ładunkową

## Wiele wskazuje na to, że Kodiaki trafią wkrótce do Polski

nadyjska policja konna (Royal Canadian Mounted Police). Do celów charytatywnych Kodiaki wykorzystują m.in. biblijno-misyjne towarzystwo JAARS (w Papui Nowej Gwinei) i Mission Aviation Fellowship (w Indonezji). Liczba wyprodukowanych egzemplarzy przekroczyła w ubiegłym roku 50. Wszystko wskazuje na to, że wkrótce Kodiaki pojawią się również na polskim niebie.

Michał Setlak

nego, doszli do wniosku, że na rynku brakuje współczesnego, mocnego i ekonomicznego samolotu, spełniającego potrzeby misji humanitarnych. W efekcie trzy lata później, w roku 2001, została założona firma Quest, której jedynym celem było zaprojektowanie i produkcja samolotu dla organizacji dobroczynnych działających w krajach Trzeciego Świata. Organizacje te zasiły firmę funduszami na opracowanie maszyny i uruchomienie produkcji, za to zyski ze sprzedaży

każdych dziewięciu Kodiaków klientom komercyjnym finansującą dziesiątą maszynę, przeznaczoną do działań charytatywnych.

Znakomite parametry użytkowe Kodiaka powodują, że na egzemplarze sprzedawane komercyjnie nie brakuje klientów. Są nimi zarówno osoby prywatne, użytkujące samoloty w biznesie, jak i nabywcy wykorzystujący maszyny do zrzutu skoczków spadochronowych, ale i organizacje takie, jak U.S. Fish and Wildlife Service czy sławna ka-

Kodiaka można bez problemu postawić na pływakach lub nartach



## Reklama



### R66

Z TURBINOWYM SILNIKIEM ROLLS ROYCE RR300, 5-CIO MIEJSCOWY, Z LUKIEM BAGAŻOWYM

Z UWAGI NA DUŻĄ ILOŚĆ ZAMÓWIENI NA ŚWIECIE OKRES OCZEKIWANIA W PRODUKCJI NA R66 WYNOŚI OK. 12 MIESIĘCY

WYŁĄCZNY AUTORYZOWANY DEALER



# POLINAR

www.polar.pl, robinson@polar.pl  
tel. 12 414 25 66, 509 106 474

## SPRZEDAŻ SERWIS

R22 BETA II	- OD 265.000 USD*
R44 RAVEN I	- OD 355.000 USD*
R44 RAVEN II	- OD 434.000 USD*
R66	- OD 814.000 USD*

\* - WOLO RHC



### R44

MOŻLIWOŚĆ ZORGANIZOWANIA LOTU PRÓBNEGO

## TANI LEASING I UBEZPIECZENIA



PRZEDSTAWICIEL



