



Stare lotnicze przysłowie mówi, że co ładnie wygląda, to dobrze lata. Jednak odwrotne twierdzenie wcale nie musi być prawdziwe – najlepszym na to dowodem jest *GA8 Airvan*, latający odpowiednik kultowego *Land Rovera*.



fol. Michał Setlak

Instruktor pilot Olga Szklarska za sterami Airvana

Podstawowym silnikiem GA8 jest sześciocylindrowy *Lycoming IO-540* o mocy 300 KM. W roku 2009 wprowadzono model *GA8-TC320* z wyposażonym w turbosprężarkę 320-konnym, wtryskowym silnikiem *Lycoming TIO-540-AH1A*.

Zbiorniki w skrzydłach mieszczą 332 l paliwa zużywalnego. Kran paliwowy ma tylko dwie pozycje – może być zamknięty albo otwarty, a równomierne zużycie z obu zbiorników zapewniane jest samoczynnie, co eliminuje możliwość błędów w gospodarowaniu paliwem.

Podwozie główne oparte jest na solidnych goleńiach sprężystych, nie wymagających wyrafinowanej obsługi. Goleń przednia z prostą, sprężynową amortyzacją zapewnia spór odległość śmigła od ziemi. Pod kadłubem można zainstalować dodatkowy bagażnik.

fol. Andrzej Rutkowski

Funkcjonalność

Brak entuzjazmu spowodowany kanciastością kadłuba znika po wejściu do wnętrza. Kabina pasażerska jest jak na tej wielkości samolot niespotykane przestronna. Między rozmieszczonymi wzdłuż burt, wyposażonymi w trzypunktowe, bezwładnościowe pasy fotelami ciągnie się przejście, umożliwiające przemieszczanie się po kabynie również podczas lotu. Ogromne (105x105 cm), odsuwane drzwi na lewej burcie po otwarciu można zablokować np. podczas wyrzucania skoczków lub lotów foto. Fotele można łatwo i szybko demontować, aby zrobić miejsce dla ładunków lub posprzątać kabinę, usuwając zamocowaną na podłodze wykładzinę. Pasażerowie docenią też panoramiczne okna, dające znakomite pole widzenia i zainstalowane w suficie, regulowane dysze wymuszonego nawiewu powietrza.

Konstruktorzy *Airvana* zadbali również o komfort pilotów. Wygodne, regulowane fotele są wyposażone w czteropunktowe pasy i wytrzymałą przeciążenia 21 g w poziomie i 18 g pionie. W przeciwieństwie do *Cessny 206*, drzwi pilotów umieszczone są na obu burtach. Dają się otworzyć o 180° do przodu i w tej pozycji zablokować, zapewniając wietrzenie kabiny na ziemi bez ryzyka, że będzie nimi trząskał wiatr. Zamykają się lekko i pewnie – wewnętrzna, blokowana kłamka z wyprofilowanego pręta to kwintesencja funkcjonalnej prostoty.

W opisywanym egzemplarzu na tablicy przyrządów obok analogo-

fol. Michał Setlak

Opisywany egzemplarz wyposażony w powiększone przednie kółko, przydatne podczas operowania z trawiastych lądowisk





fol. Andrzej Rutkowski

GA8 Airvan TC320
(dane producenta)

Zastrzałowe skrzydła mają niewielki wznios

wych wskaźników znalazł się też PFD *Aspen Avionics Evolution*, cyfrowy wskaźnik parametrów silnika *EDM 800* i zestaw *NAV/COM* *Garmina* z transponderem. Przed fotelem drugiego pilota zdublowano prędkościomierz, wysokościomierz i sztuczny horyzont – ze względu na zastosowanie żyroskopów elektrycznym, dla dopuszczenia do lotów IFR konieczna była obecność trzech sztucznych horyzontów.

Niesamowite wrażenie robią wolanty na pionowych kolumnach, niczym w *Boeingu*. Jak zapożyczone z 737 jest także olbrzymie koło trymera. Skojarzenia z dużym samolotem budzi też umieszczony pośrodku sufitu kabiny pilotów panel prze-

Rozpiętość (m)	12,41
Długość (m)	8,95
Wysokość (m)	3,89
Masa własna (kg)	1057
MTOW (kg)	1905
Masa użyteczna (kg)	848
Prędkość przelotowa (kts)	130
Prędkość nieprzekraczalna (kts)	185
Prędkość przeciągnięcia na klapach (kts)	57
Prędkość wznoszenia (fpm)	825
Długość startu na 50 m (m)	575

łączników i bezpieczników. Na podłodze po lewej stronie centralnej konsoli umieszczono lewark klap, blokowany w pozycjach 0, 14 i 38° – operowanie nim z prawego fotela można rozpatrywać raczej w aspek-

cie teoretycznym. Sterowane mechanicznie kłapy zawieszono są na zawiasach – tu znów prostota zwiększa niezawodność i upraszcza obsługę.

W praktyce

Podczas kołowania *Airvan* nie sprawia problemów – jedynie przy małej prędkości sterowanie kółkiem

Tablica przyrządów, łącząca wskaźniki analogowe i cyfrowe, jest przejrzysta i funkcjonalna



fol. Michał Setlak

fol. Andrzej Rutkowski



Kabina pasażerska jest wyjątkowo obszerna i wygodna

przednim wymaga większej siły. Startuje się normalnie z kłapami wychylonymi na 14°, na krótkich pasach wypuszcza się kłapy do końca. Chowanie kłap na wznoszeniu nie zmienia wytrzymywania samolotu, z kolei wytrzymowany samolot utrzymuje prędkość – manetka gazu ma wpływ tylko na wznoszenie

lub opadanie. Widoczność z kabiny jest dobra. Jedyny kłopot to miejsca zagięcia pleksi przedniej owiewki, gdzie obraz jest zniekształcony – przydałoby się udoskonalić technologię jej produkcji. Samolot dobrze reaguje na stery; pilotowanie nie wymaga wysiłku, a z drugiej strony maszyna nie reaguje nerwowo. Airvan lata po prostu przyjemnie i pewnie, również z małymi prędkościami, zachowując sterowność w przeciągnięciu. Lądowanie w wybranym punkcie wymaga nieco praktyki, w niewprawnych rękach samolot lubi się nieść nad pasem.

Wysoki statecznik pionowy zwiększa bezpieczeństwo w przeciągnięciach



foto: Michał Setlak



foto: Michał Setlak

Odsuwane, blokowane w przednim położeniu drzwi zaopatrzone w szeroki, składany stopień, ułatwiający wsiadanie i wysiadanie

SP-OSZ

Właścicielka opisywanego Airvana, Olga Szklarska, kupiła go z myślą o zarobkowym lataniu w Tajlandii. Pierwotnie zamierzała nabyć Cessnę 206, zaintrygowały ją jednak niewiarygodnie entuzjastyczne opinie o GA8. Postanowiła sprawdzić je osobiście w siedzibie Gips Aero w Australii. Tam George Morgan pokazał jej zrobotyzowaną fabrykę i zaprosił do wypróbowania GA8 w locie. Po trzech dniach Olga wiedziała już, że nie chce innego

Airvan lata przyjemnie i pewnie, również z małymi prędkościami, zachowując sterowność w przeciągnięciu

samolotu. Zamówiony Airvan GA8-TC320 latał z powodzeniem w Tajlandii, wywożąc skoczków spadochronowych i wykonując loty widokowe dla turystów, jednak po kilku miesiącach zmiana sytuacji biznesowej postawiła opłacalność przedsięwzięcia pod znakiem zapytania. Tymczasem warunki w Polsce stwarzały znacznie bardziej interesujące perspektywy – i tak samolot trafił do Warszawy, gdzie wykonuje loty dyspozycyjne w firmie PP Aero.

Michał Setlak

Proste płaty wyposażono w proste, mechaniczne kłapy i wyrafinowane końcówki poprawiające aerodynamikę



foto: Andrzej Rutkowski