



Skrzydlate

Im większy samolot, tym większa jego wartość użytkowa – skrajnym przykładem są niektóre maszyny ultralekkie, w których ograniczenie maksymalnej masy startowej powoduje, że gdy do kabiny wsiedzie dwóch słusznej postury pilotów, paliwa można za-tankować raptem na pół godziny

lotu. Cztermiejsówka w rodzaju Cessny 172 staje się samolotem dwuosobowym, jeśli chcemy uzyskać rozsądny zasięg i zabrać ze sobą trochę bagażu. Duży zasięg i możliwość wygodnego podróżowania czterech osób z większymi bagażami da nam dopiero maszyna... sześciomiejscowa, taka jak

Cessna 206. Oczywiście można nią też polecieć w sześć osób, pakując się oszczędniej i nie tankując do pełna.

Ewolucja

Oglądając lśniącą fabrycznym lakierem i pachnącą nowością



Z praktyki wiadomo, że funkcjonalność samolotu rośnie proporcjonalnie do jego wielkości. Tezę tę potwierdza Cessna 206 – największa z obecnie produkowanych, tłokowych maszyn tej firmy.

kombi

dwieścieosóstkę na lotnisku w Konstancinie trudno uwierzyć, że model ten trafił na rynek czterdzieści pięć lat temu, a historia rozwoju płatowca jest jeszcze dłuższa. Sześciomiejscowy model 205 z silnikiem *Continental IO-470* o mocy 260 KM powstał w 1963 roku drogą modyfikacji czteroosobowej Cessny 210 – rezygnując z chowanego podwozia wygospodarowano miejsce na dodatkowe dwa fotele. Rok później przedstawiono model 206, wyposażony w 285-konny silnik *IO-520-A*. Samolot oferowano w dwóch wersjach, oznaczonych *P206* i *U206*. Wersja *P*, pasażerska, miała po

obu bokach duże, typowe dla Cessna drzwi dla pilotów i pasażerów, a do tego na lewej burcie małe drzwiczki dla osób zajmujących ostatni rząd foteli. Wersję *U* – użytkową – zaopatrzone w drzwi dla pilotów na lewej burcie i duże, dwuskrzydłowe drzwi na prawym boku kadłuba, umożliwiające zajmowanie miejsc pasażerom lub, po wyjęciu foteli, przewożenie ładunków o dużych rozmiarach (do 3,6 m³).

Cessna P206 otrzymała nazwę handlową *Super Skylane*, nawiązującą do produkowanego od 1956 roku modelu 182 *Skylane*. Było to w pewnym sensie usprawiedliwione, ponieważ prototyp jej protoplastki – Cessny 210 – powstał przez wyposażenie modelu 182 w chowane podwozie. Później jednak kadłub Cessny 210 poszerzono, przekonstruowano też jej skrzydła. Model *U206* nazwano *Super Skywagon* („podniebne kombi”). Wszechstronna wersja *U* cieszyła się znacznie większym popytem od pasażerskiej, w związku z czym w roku 1970 zaprzestano produkcji wersji *P*, a model *U206* oznaczono po prostu 206, nadając mu nazwę handlową *Stationair* – Station Wagon of the Air, czyli „powietrzne kombi” – pod którą funkcjonuje do dzisiaj.

W 1977 roku 206 wyposażono w trzystukonny silnik *Continental IO-520-F*, zaś wersję turbodoładowaną – w silnik *TSIO-520-M* o mocy 310 KM. Do roku 1986, gdy Cessna zaprzętała produkcję wszystkich (!) samolotów napędzanych silnikami tłokowymi, wyprodukowano 5208 egzemplarzy modelu *U206*.

Powrót

W roku 1998, po dwunastoletniej przerwie, Cessna wznowiła produkcję *Stationair* w postaci modelu 206H. Najważniejszą różnicą w stosunku do wcześniejszych wersji była zmiana silników. Miejsce zasłużonych *Continentali* zajęły *Lycomingi* – wolnosący, trzystukonny *IO-540-AC1A* i turbodoładowany *TSIO-540-A1A* o mocy 310 KM. Powodem zastosowania innego silnika nie było bynajmniej niezadowolone z produktów *Continentali* – po prostu zarówno Cessna, jak i *Lycoming* należały do tego samego koncernu *Textron*, a więc pieniądze zostawały w rodzinie. Mimo praktycznie tych

fot. Andrzej Rutkowski



Glass cockpit w akcji: na lewym ekranie (PFD) przyrządy pilotażowe, na prawym (MFD) przyrządy silnikowe i mapa nawigacyjna. Jak widać, pilotowanie nie wymaga wysiłku.

samych parametrów jednostek napędowych, nabywcy zauważyli zmianę – maska nad Lycomingiem musiała być trochę wyższa niż nad Continental, nieco bardziej ograniczając widoczność podczas kołowania. Wada ta przestała być jednak istotna po wyposażeniu 206 w „szklany kokpit” Garmin, bowiem zainstalowanie dużych wyświetlaczy G1000 wymusiło podniesienie górnej krawędzi tablicy przyrządów, która całkowicie zasłoniła maskę.

Awionika oferowana w ramach standardowego pakietu NAV III czyni ze *Stationair* samolot na miarę XXI wieku. Na dwóch dziesięciocalowych, pokrytych skuteczną powłoką przeciwodblaskową wyświetlaczach LCD prezentowane są w czytelnej postaci nie tylko wszystkie niezbędne parametry lotu oraz wskazania przyrządów silnikowych i nawigacyjnych, ale i wskazówki pilotażowe (flight di-

Awionika Nav III czyni z Cessny 206 samolot XXI wieku

rector) oraz np. mapa GPS lub karty podejścia. Standardowa awionika obejmuje też m. in. transponder trybu S, dwa 16-watowe radia (Nav/Comm), dwuosioowego autopilota Garmin GFC700 oraz system wykrywania wyładowań atmosferycznych (stormsco-

pe). Elektronika zaopatrzona jest oczywiście w akumulator zapewniający zasilanie w razie awarii, ponadto do dyspozycji pozostają rzecz jasna rezerwowe przyrządy analogowe – prędkościomierz, sztuczny horyzont i wysokościomierz. Lista wyposażenia dodatko-

Turbodoładowany, wtryskowy silnik Lycoming o mocy 310 KM zapewnia Cessnie T206H bardzo dobre osiągi



for. Andrzej Rutkowski



foto: Andrzej Rutkowski

tylnej kanapie. Przestronna kabina zapewnia sześciu osobom możliwość wygodnego podróżowania na znaczne dystanse – według producenta przy wszystkich miejscach zajętych przy prędkości do 142 węzłów paliwa powinno wystarczyć na ponad trzy godziny

Cessna T206H Stationair

ZA i PRZECIWI

- | | |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> + Duża masa użyteczna i zasięg + Przestronna, wygodna kabina + Wszechstronność i funkcjonalność + Bogate i nowoczesne wyposażenie | <ul style="list-style-type: none"> - Brak drzwi dla drugiego pilota - PFD słabo widoczny z prawego fotela - Ograniczona widoczność na ziemi |
|--|---|

lotu z obowiązkową rezerwą. Maksymalna długość lotu przy parametrach oszczędnych to niemal siedem godzin.

Z bliska

Cessna 206, choć układem płatowca nie odbiega od innych górnopłatów tej firmy, jest jednak od nich zauważalnie większa. Z pewnej odległości można ją pomylić jedynie z pękatą czteromiejscową

Samolot jest przyjemny w pilotażu



foto: Andrzej Rutkowski

wego obejmuje m. in. systemy ostrzegania o bliskości terenu oraz innych statków powietrznych – Garmin TAWS-B i Bendix-King TAS, ADF KR87 i DME KN63, trójczęstotliwościowy nadajnik ELT Artex C406N oraz system syntetycznej wizji Garmina.

Testowany samolot zaopatrzone był w turbodoładowany silnik oraz bogate wyposażenie opcjonalne, a także powiększone koła, pozwalające operować z lotnisk o nierównej nawierzchni. W wersji turbo standardowo montowana jest instalacja tlenowa z gniazdam i masek dla wszystkich sześciu miejsc. Standardem dla wszystkich 206 są wbudowane w pasy bezpieczeństwa pierwszych czterech foteli poduszki powietrzne, otwierające się w ciągu milisekund po wykryciu przeciążenia przekraczającego 16 g; można je też zamówić dla dwóch miejsc na



Cessna T206H Stationair

Rozpiętość	11 m
Długość	8,6 m
Wysokość	2,8 m
Masa własna	1051 kg
Masa użyteczna	592 kg
Maksymalna masa startowa	1634 kg
Prędkości:	
nieprzekraczalna V_{NE}	337 km/h / 182 kts
maksymalna V_H	330 km/h / 178 kts
minimalna V_S	100 km/h / 54 kts
przelotowa	277 km/h / 150 kts
Długość startu	425 m
Wznoszenie	5,3 m/s / 1050 ft/min
Zasięg	1302 km / 703 nm
Pułap	8235 m / 27000 ft

Cessnę 206 wyposażono w kłapy o większej rozpiętości i lotki Frise

Cessnę 182 Skylane, jednak uważniejsze spojrzenie ujawnia inny układ okien i drzwi. Istotną różnicą w stosunku do mniejszych Cessna są kłapy, rozciągające się poza prostokątną, środkową część płata – ich powiększenie było konieczne

dla uzyskania prędkości minimalnej spełniającej wymagania certyfikacyjne FAA. Większa rozpiętość kłap wymusiła z kolei zastosowanie lotek Frise o większej cięciwie.

Unikalną cechą 206 są drzwi do pasażerskiej części kabiny – otwar-

Dostęp do kabiny pasażersko ładunkowej jest wygodny – ale tylko przy podniesionych kłapach



foto: Andrzej Rutkowski

Po wyjściu foteli uzyskuje się przestrzeń ładunkową o kubaturze 3,6 m³

cie ich tylnej części wymaga uprzedniego otwarcia przedniej, co jest niemal niemożliwe przy opuszczonych kłapach. Dlatego kanadyjski nadzór lotniczy certyfikował Cessnę 206 jako maszynę pięciomiejscową, ze względu na utrudnioną ewakuację pasażerów tylnych foteli.

Nigdy nie odmawiam propozycji lotu za sterami, więc przez lewe drzwi gramolę się na prawy fotel. Przydałyby się drugie drzwi z przodu – jak się dowiedziałem, istnieje



fot. Andrzej Rutkowski



fot. Andrzej Rutkowski

Dzięki sześciomiejscowej kabynie Cessna Stationair nazywana jest „latającym samochodem klasy SUV”

Z sześcioma osobami na pokładzie można zabrać zapas paliwa wystarczający na ponad trzy godziny lotu z niezbędną rezerwą

możliwość takiej przeróbki w oparciu o STC. Przy kołowaniu widoczność z mojego miejsca do przodu i w lewo nie jest rewelacyjna, ale w końcu to spora maszyna. Lecimy nad Wisłę, gdzie mogę na chwilę przejąć wolant. Wytrymo-

wany samolot leci sam, próbuję lekkich zakrętów. Czuje się, że to nie ultralajt, jednak 206 to zdecydowanie nie „mięśniolot”, poza tym ładnie chodzi za ręką, pilotuje się go przyjemnie i nie nerwowo. Jedyne, co mi przeszkadza, to spora odległość od znajdującego się po lewej wyświetlacza PFD, więc lecę według horyzontu i przyrządów zapasowych. No, pora wracać – oddaję stery (więcej wrażeń z latania Cessną 206 zawarł Krzysztof Krawcewicz w PLAR 8/2006).

Konstrukcja

Jednosilnikowy, zastrzałowy górnopłat o całkowicie metalowej konstrukcji półskorupowej. Kabina sześciomiejscowa wyposażona w instalację tlenową, na lewej bur-



fot. Andrzej Rutkowski

Trymowanie – również elektryczne

cie drzwi umożliwiające zajmowanie miejsc na fotelach pilotów, na prawej burcie dwuskrzydłowe drzwi do przedziału pasażersko-ładunkowego. Skrzydło dwudźwigarowe, część środkowa o obrysie prostokątnym, części zewnętrzne trapezowe, wewnątrz płyta integralne zbiorniki paliwa o łącznej pojemności 348,2 l. Kłapy szczelinowe, wychylane elektrycznie, lotki Frise wyważone masowo, stery kierunku i wysokości wyważone masowo i aerodynamicznie. Trymowanie steru wysokości kłapką wyważającą, trymer steru kierunku sprężynowy. Sterowanie trymerami mechaniczne oraz elektryczne, sprzężone z autopilotem. Napędy powierzchni sterowych linkowe. Podwozie stałe ze sterownym kółkiem przednim, golenie podwozia głównego w postaci płaskiego resora ze stali sprężystej. Silnik Lycoming TIO-540-A11A o mocy 310 KM przy 2500 obr./min, sześciocyklindrowy w układzie bokser, zasilany wtryskowo i wyposażony w turbosprężarkę, napędzający trójłopatowe, metalowe śmigło stałych obrotów McCauley.

Michał Setlak

Takim samolotem można zabrać całą rodzinę nawet na daleką wyprawę...



fot. Andrzej Rutkowski