

Rozbieg - 6 metrów

#Lotnictwo cywilne 16 maja 2008

Amerykański CubCrafters rozpoczął sprzedaż samolotów w zestawach do samodzielnego montażu Carbon Cub Kit. Rok wcześniej prototyp maszyny wystartował na odcinku nieco ponad... 6 m. Wszystko za sprawą karbonowej ramy i silnika dużej mocy.

Według producenta, nowa, karbonowa konstrukcja kadłuba i skrzydeł zapewnia nie tylko

W czasie ubiegłorocznych targów lotniczych Alaska State Aviation Trade Show and Conference, CubCrafters zaprezentował prototyp lekkiego samolotu turystyczno-sportowego, rozwinięcie modelu CC18-180 Top Cub (inne oznaczenie Super Cub), który wywodził się z Piper'a PA-18 Super Cub. W odróżnieniu od swojego poprzednika, samolot miał lekką, karbonową ramę, nieznacznie poprawiony kształt kadłuba pod względem aerodynamicznym oraz zainstalowany silnik o mocy 220 KM. Dzięki temu (a także małemu zapasowi paliwa) pilot samolotu był w stanie unieść go w powietrze po zaledwie 6,3 m rozbiegu.

Niemal równo rok po tamtym wydarzeniu wytwórnia rozpoczęła sprzedaż modeli seryjnych. Ich rozbieg będzie dłuższy. Będą napędzane słabszymi silnikami: Lycoming O-360 C4P o mocy 180 KM lub Continental O-200 o mocy 100 KM. W tym drugim wypadku rozbieg wydłuży się do 62 m.

Moment startu po rekordowo krótkim rozbiegu w czasie ubiegłorocznej próby. Białą kre:

Masa pustego samolotu to 380 lub 416 kg, w zależności od silnika (czyli o prawie 100 kg mniej niż w przypadku samolotu z klasyczną ramą i silnikiem Lycoming). Masa użyteczna (paliwo, pasażerowie, bagaże), to odpowiednio 213 i 326 kg. Maksymalna prędkość przelotowa określana jest na ponad 200 km/h, a zużycie paliwa - przy słabszym silniku - 17-19 l/h lotu. Producent zapewnia przy tym, że wszystkie elementy z karbonu wzmocniono pod względem bezpieczeństwa, osiągając lepsze wyniki niż w przypadku tradycyjnych materiałów.

Zestawy są sprzedawane w trzech konfiguracjach, w zależności od stopnia montażu. W przypadku pracy przy pomocy podstawowych części, niezbędne jest poświęcenie na budowę kilkunastu tygodni. Krócej będzie trwał montaż kompletnych konstrukcji kadłuba, skrzydeł i ogona. Ostatnia forma - skończone, uzbrojone i pomalowane główne części samolotu - wymagać będą jedynie 120 h prac.

Zestaw nie jest jednak tani. W zależności od stopnia zaawansowania montażu elementów, kosztuje on od 60 do 90 tys. USD. Do tego każdy właściciel będzie musiał

osobno dokupić silnik, instrumenty awioniczne, radio i śmigło.



Według producenta, nowa, karbonowa konstrukcja kadłuba i skrzydeł zapewnia nie tylko mniejszą masę, ale i większą wytrzymałość

W czasie ubiegłorocznych targów lotniczych Alaska State Aviation Trade Show and Conference, CubCrafters zaprezentował prototyp lekkiego samolotu turystyczno-sportowego, rozwinięcie modelu CC18-180 Top Cub (inne oznaczenie Super Cub), który wywodził się z Pipera PA-18 Super Cub. W odróżnieniu od swojego poprzednika, samolot miał lekką, karbonową ramę, nieznacznie poprawiony kształt kadłuba pod względem aerodynamicznym oraz zainstalowany silnik o mocy 220 KM. Dzięki temu (a także małemu zapasowi paliwa) pilot samolotu był w stanie unieść go w powietrze po zaledwie 6,3 m rozbiegu.

Niemal równo rok po tamtym wydarzeniu wytwórnia rozpoczęła sprzedaż modeli seryjnych. Ich rozbieg będzie dłuższy. Będą napędzane słabszymi silnikami: Lycoming O-360 C4P o mocy 180 KM lub Continental O-200 o mocy 100 KM. W tym drugim wypadku rozbieg wydłuży się do 62 m.



Moment startu po rekordowo krótkim rozbiegu w czasie ubiegłorocznej próby. Białą kreską zaznaczono linię początku rozbiegu. Osoba z lewej strony zdjęcia, w żółtej kurtce, zaznacza miejsce oderwania się maszyny od ziemi / Zdjęcia: CubCrafters

Masa pustego samolotu to 380 lub 416 kg, w zależności od silnika (czyli o prawie 100 kg mniej niż w przypadku samolotu z klasyczną ramą i silnikiem Lycoming). Masa użyteczna (paliwo, pasażerowie, bagaże), to odpowiednio 213 i 326 kg. Maksymalna prędkość przelotowa określana jest na ponad 200 km/h, a zużycie paliwa - przy słabszym silniku - 17-19 l/h lotu. Producent zapewnia przy tym, że wszystkie elementy z karbonu wzmocniono pod względem bezpieczeństwa, osiągając lepsze wyniki niż w przypadku tradycyjnych materiałów.

Zestawy są sprzedawane w trzech konfiguracjach, w zależności od stopnia montażu. W przypadku pracy przy pomocy podstawowych części, niezbędne jest poświęcenie na budowę kilkunastu tygodni. Krócej będzie trwał montaż kompletnych konstrukcji kadłuba, skrzydeł i ogona. Ostatnia forma - skończone, uzbrojone i pomalowane główne części samolotu - wymagać będą jedynie 120 h prac.

Zestaw nie jest jednak tani. W zależności od stopnia zaawansowania montażu elementów, kosztuje on od 60 do 90 tys. USD. Do tego każdy właściciel będzie musiał osobno dokupić silnik, instrumenty awioniczne, radio i śmigło.