



EM-11 ORKA

Nowy samolot dyspozycyjny, który wyszedł spod ręki Edwarda Margańskiego – twórcy szybowców Swift, Fox oraz samolotu odrzutowego Bielik, daje spore nadzieje na eksport i kooperację dla polskich firm. Ma kompozytową konstrukcję (laminat szklano-epoksydowy) a jego cena – jak obiecuje konstruktor – ma być konkurencyjna wobec bardzo popularnego samolotu Cessna 172. Od początku EM-11 Orka, był projektowany jako samolot do szkolenia na maszyny wielosilnikowe oraz jako latająca limuzyna dla ludzi biznesu. Dlatego, oblatany 8 sierpnia 2003, 4-miejscowy prototyp ma sporą prędkość przelotową 210 km/h oraz duży zasięg 800 km (docelowo: 295 km/h i 1500 km). Poprawa osiągnięć nastąpi po zamontowaniu mocniejszych, 160-konnych silników Lycoming IO-320.

Edward Margański i grupa jego konstruktorów, nie wyklucza zastosowania w kolejnych wersjach EM-11 chowanego podwozia. Ciekawe czy planuje wprowadzenie do napędu Orki silników wysokoprężnych, które coraz częściej lansują niemieccy producenci lekkich samolotów? Kształt kadłuba Orki (1,25 m wysokości i 1,30 szerokości) daje pilotowi dobrą widoczność i ułatwia wsiadanie jego pasażerom. Trwają prace nad wersją przeznaczoną do certyfikacji. Być może Orka przepoczwarzy się w przyszłości w łódź latającą.

Prezentowane zdjęcia egzemplarza SP-YEN, były zrobione w końcu sierpnia tego roku w okolicach Zegrza, po starcie z lotniska na warszawskim Bemowie. (SBW)

Zdjęcia: Mariusz Adamski

DANE TECHNICZNE EM-11

	Prototyp SP-YEN	Samolot docelowy
Zespół napędowy	2 x Rotax 912 100 KM (73,5 kW)	2 x Lycoming IO-320 160 KM (118 kW)
Podwozie	stałe	chowane
Długość	8,65 m	8,8 m
Rozpiętość	13,5 m	13,5 m
Powierzchnia skrzydła	16,65 m ²	16,65 m ²
Masa samolotu pustego	960 kg	980 kg
Maksymalna masa startowa	1375 kg	1650 kg
Prędkość maksymalna	250 km/h	350 km/h
Prędkość przelotowa	210 km/h	295 km/h
Prędkość minimalna	90 km/h	95 km/h
Rozbieg	300 m	310 m
Dobieg	300 m	350 m
Zasięg maksymalny	800 km	1500 km

(dane techniczne pochodzą od Edwarda Margańskiego)