

Cessna A-37B Dragonfly

Samolot szturmowy Cessna
A-37B Dragonfly

Ekspонат muzealny







Samolot znajdujący się w zbiorach muzeum trafił do Polski z Wietnamu w 1977 roku wraz z samolotem Northrop F-5E Tiger II. Prowadzono na nim przez wiele lat różne badania techniczne. W ich wyniku samolot został zdekompletowany. W 2015 roku eksponat przeszedł proces konserwatorski i otrzymał malowanie samolotu z 520. Dywizjonu Myśliwskiego 74. Skrzydła Taktycznego 4. Dywizji Powietrznej Wietnamskich Sił Powietrznych.

Historia konstrukcji

Rozwój sytuacji międzynarodowej na przełomie lat 50.-tych i 60.-tych oraz związane z nią uaktywnienie się w wielu krajach różnych organizacji partyzanckich był bardzo niepokojącym sygnałem dla amerykańskich planistów wojskowych. Lotnictwo wojskowe Stanów Zjednoczonych było doskonale przygotowane sprzętowo i organizacyjnie do prowadzenia działań na dużą skalę, ale jednocześnie zupełnie niezdolne do walki z dobrze zorganizowanymi, małymi, ruchliwymi, doskonale znającymi teren oddziałami partyzanckimi. Na początku 1961 roku w amerykańskiej firmie Cessna rozpoczęto prace nad samolotem T-37C, przeznaczonym do treningu pilotów w wykorzystaniu różnych rodzajów uzbrojenia. Jego konstrukcję oparto na sprawdzonym w eksploatacji szkolno-treningowym T-37B. Nie przewidywano w nim stałego uzbrojenia strzeleckiego, różne

rodzaje bomb, rakiet niekierowanych, zasobniki z bronią strzelecką oraz zasobniki z aparatami fotograficznymi przewidywano podwieszać na dwóch wysięgnikach pod skrzydłami. Samolot miał zbyt mały udźwig aby właściwie spełnić rolę samolotu bojowego.



Lotnictwo bojowe Peru

W 1962 roku Centrum Broni Specjalnych Sił Powietrznych przystąpiło do określenia warunków, jakim powinien odpowiadać nowy samolot przeciwpartyzancki. Oparto się na doświadczeniach płynących z działań wojennych w Azji i Afryce. W tym celu sprowadzono do bazy Eglin na Florydzie dwa samoloty T-37C. Po wykonaniu testów stwierdzono konieczność zwiększenia udźwigu uzbrojenia, powiększenia zasięgu działania, zamontowania nowych silników turbodrzutowych o większym ciągu oraz zmian w konstrukcji ułatwiających obsługę na ziemi w warunkach polowych. W 1963 roku podpisano kontrakt z zakładami Cessna na budowę prototypu nazwanego YAT-37D, spełniającego warunki ustalone przez Centrum Broni Specjalnych. W październiku 1963 pilot doświadczalny firmy Cessna dokonał oblotu nowego samolotu szturmowego. Po przeprowadzeniu kompleksowych prób szturmowiec oznaczony jako AT-37D został wyprodukowany w ilości 39 egzemplarzy. W sierpniu 1967 roku 25 samolotów pod nową nazwą A-37A zostało poddanych trudnemu egzaminowi bojowemu w Wietnamie.

Uzyskane doświadczenia pozwoliły pod koniec tego samego roku rozpocząć wielkoseryjną produkcję nowej, udoskonalonej wersji nazwanej A-37B. Do napędu samolotu użyto nowych silników J-85 firmy General Electric, na których zdemontowano dopalacze. Ciąg silników był wystarczający, aby spełnić wymagania

postawione nowemu samolotowi. Zasięg samolotu został powiększony dzięki zbiornikom paliwa zamontowanym na końcówkach skrzydeł. Wszystkie zbiorniki paliwa zostały protektorowane (zabezpieczenie przed wyciekiem w wypadku przestrzelenia).



Kabina pilotów samolotu Cessna A-37B. ITWL, 1978 rok

Nowe wymagania spowodowały wzmocnienie konstrukcji kadłuba i skrzydeł, zastosowano również opancerzenie podłogi kabiny pilotów. Podwozie zostało wzmocnione a koła otrzymały szersze opony pozwalające na start i lądowanie na słabo przygotowanych lądowiskach. Samolot otrzymał stałe uzbrojenie strzeleckie zamontowane w przedniej części kadłuba. Był to szybkostrzelny rotacyjny 6-lufowy karabin maszynowy "Minigun" kal. 7,62 mm o szybkostrzelności 6000 strzałów/min. z zapasem 1500 nabojów. Różne rodzaje bomb klasycznych i rakiety niekierowane były podwieszane na 8 wisięgnikach pod skrzydłami. Samolot otrzymał celownik strzelecki i podstawowe wyposażenie radiowe do łączności, nawigacji i identyfikacji. Wprowadzone zmiany poprawiły bezpieczeństwo lotu oraz skuteczność samolotu w walce. Wyprodukowano 577 samolotów A-37B, z których 254 przekazano lotnictwu wojskowemu Republiki Wietnamu (Wietnam Południowego). W 1975 roku doszło do agresji Demokratycznej Republiki Wietnamu (Wietnam Północny) na Republikę Wietnamu (Wietnam Południowy). W wyniku działań wojennych doszło do siłowego zjednoczenia Wietnamu. Większość zdobytych A-37B zostało wprowadzonych do służby w lotnictwie socjalistycznego Wietnamu. Samoloty zostały następnie użyte w działaniach

wojennych w Kampuczy.

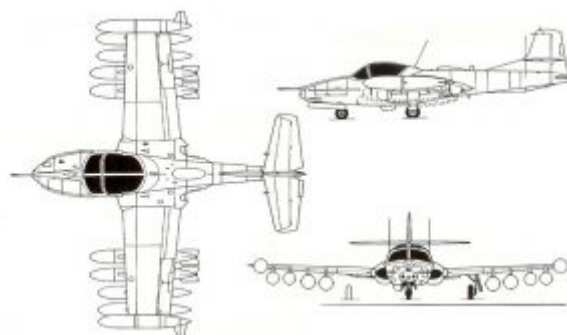


Widok tylnej części kadłuba samolotu szturmowego Cessna A-37B.
ITWL, 1978 rok

Wracające z Wietnamu samoloty A-37B Sił Powietrznych Stanów Zjednoczonych zostały przekazane lotnictwu Gwardii Narodowej. Około 130 samolotów tego typu po zmianie oznaczenia na OA-37B, było eksploatowanych przez lotnictwo wojskowe USA. Służyły do obserwacji i naprowadzania na zauważone cele samolotów myśliwsko-bombowych. W połowie lat 90. samoloty OA-37B zostały ostatecznie wycofane z uzbrojenia Gwardii i Sił Powietrznych Stanów Zjednoczonych.

Samolot A-37B był w użyciu w kilku krajach Ameryki Środkowej i Południowej, gdzie też uczestniczył w różnych wojnach lokalnych. W sumie przekazano tam w ramach pomocy wojskowej 169 samolotów, z tego 110 było nowych prosto od producenta.

Konstrukcja Cessna A-37B



Dwumiejscowy (z fotelami obok siebie) całkowicie metalowym samolot szturmowy i obserwacyjny. Przystosowany do uzupełniania paliwa podczas lotu.

Uzbrojenie

A-37B; stały 6-lufowy napędowy karabin maszynowy General Electric GAU-28/A Minigun kalibru 7,62 mm (z dwustopniową regulacją szybkostrzelności: 3000 strz./min. lub 6000 strz./min.). Na 8 pylonach podskrzydłowych podwieszano różnorodne zestawy uzbrojenia, typowe dla działań dywersyjnych, przeciwpartyzanckich i bojowo-rozpoznawczych. Mogą to być zasobniki; wyrzutnie LAU-3A z 19 niekierowanymi pociskami rakietowymi kalibru 70 mm, bomby Mk. 82 o masie 227 kg, bomby napalmowe BLU-11/B, dodatkowa broń strzelecka w postaci zasobników z karabinami maszynowymi SUU-11/A Minigun kalibru 7,62 mm z zapasem i wiele innych zestawów bomb, flar i pocisków rakietowych. Nośność 2 pylonów zewnętrznych wynosi po 272 kg, pozostałych 2 pylonów wewnętrznych po 395 kg. Samolot jest przystosowany do przenoszenia 4 dodatkowych (podskrzydłowych) zbiorników paliwa o objętości 378 dm³ każdy.

Napęd

- Dwa silniki odrzutowe: A-37B General Electric J85-GE-17A o ciągu 12,7 kN każdy.

Dane techniczne A-37B

- Rozpiętość skrzydeł: 10,93 m
- Długość (bez przewodu do uzupełniania paliwa): 8,92 m
- Wysokość: 2,7 m
- Powierzchnia nośna: 17,08 m²
- Masa własna: 2664 kg
- Maksymalna masa startowa: 6804 kg
- Prędkość maksymalna: 769 km/h

- Wznoszenie: 21 m/s
- Pułap praktyczny: 9784 m
- Pułap z jednym pracującym silnikiem: 5852 m
- Promień działania z maksymalnym ładunkiem uzbrojenia: 248 km
- Promień działania z maksymalną ilością paliwa i uzbrojeniem o masie 926 kg: 724 km

Bibliografia

1. Muzeum Lotnictwa Polskiego w Krakowie
2. <http://www.samolotypolskie.pl/samoloty/647/126/Cessna-T-37-Tweet-A-37-Dragonfly2>