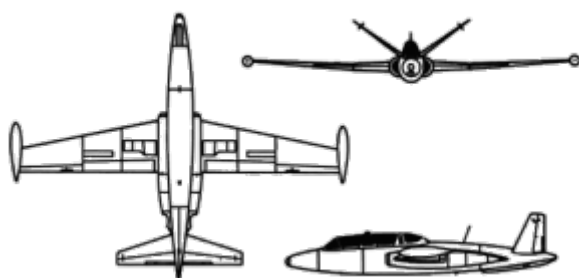


# Fouga CM.170 Magister

## Samolot szkolno-treningowy Fouga CM.170 Magister



Jeden z pierwszych odrzutowych samolotów szkolno-treningowych, wyposażony w usterzenie motylkowe Rudlickiego. Francuski samolot Fouga CM.170 Magister to drugi na świecie (pierwszym był holenderski Fokker S.14 Machtrainer, zbudowany w liczbie zaledwie 21 egzemplarzy) specjalnie zaprojektowany i seryjnie produkowany odrzutowy samolot szkolno-treningowy, przeznaczony do szkolenia pilotów bojowych samolotów odrzutowych. Jego projekt powstał w oparciu o szybowiec Fouga CM.8, na którym prowadzono próby z wykorzystaniem silników odrzutowych. W 1948 r. firma Fouga opracowała dwumiejscowy samolot CM.130, napędzany dwoma silnikami Turbomeca Palas, które okazały się zbyt słabe. Projekt zmieniono, dostosowując płatowiec do większych silników Turbomeca Marbore II. W grudniu 1950 r. Francuskie Siły Powietrzne zamówiły trzy prototypy, z których pierwszy został oblatany w lipcu 1952 r. W 1954 r. rozpoczęła się produkcja seryjna wersji CM.170-1 Magister. Pierwsze egzemplarze seryjne weszły do służby we Francuskich Siłach Powietrznych w 1956 r.

Charakterystycznymi cechami samolotu są usterzenie motylkowe opracowane w latach 30-tych przez polskiego konstruktora

Jerzego Rudlickiego oraz peryskop zapewniający instruktorowi widoczność z tylnej kabiny. W 1959 r. weszła do służby opracowana dla lotnictwa francuskiej marynarki wojennej wersja CM.175 Zephyr, przystosowana do operowania z pokładu lotniskowca, wyprodukowana w liczbie 30 egzemplarzy. W 1960 r. rozpoczęła się budowa wersji CM.170-2 Super Magister, napędzana silnikami Marbore IV o większym ciągu. Do 1962 r. zbudowano 137 egzemplarzy.

Samolot w barwach lotnictwa Belgijskiego, 2008 rok



Samolotem Foga Magister zainteresowały się siły powietrzne wielu krajów. Pierwszym użytkownikiem zagranicznym była Republika Federalna Niemiec, która zakupiła 62 samoloty we Francji, a w zakładach Flugzeug Union Süd wyprodukowano na licencji dalszych 188. Produkcję licencyjną podjęto też w zakładach Valmet w Finlandii, gdzie w latach 1958–1967 zbudowano 62 egzemplarze. W zakładach IAI wyprodukowano na licencji 36 egzemplarzy pod oznaczeniem IAI Tzokit. Samoloty te miały pod skrzydłami węzły do podwieszania uzbrojenia, dzięki czemu mogły wykonywać zadania szturmowe. Innymi użytkownikami zagranicznymi były Belgia, Austria, Brazylia, Irlandia, Algieria, Bangladesz, Kamerun, Kambodża, Gabon, Salwador, Togo, Maroko, Libia, Liban i Honduras. Łącznie wyprodukowano 929 egzemplarzy wszystkich wersji.

Samoloty Foga Magister wzięły udział w kilku konfliktach zbrojnych. Pierwszym była próba secesji Katangi po uzyskaniu

niepodległości przez Kongo w 1960 r. Siły secesjonistów dysponowały kilkoma Fougami. Tzukity Sił Powietrznych Izraela atakowały jordańskie wojska pancerne podczas wojny sześciodniowej w czerwcu 1967 r. Podczas wojny domowej w Nigerii 1967–70 siły secesjonistów z Biafry dysponowały pięcioma Magisterami.



## Wersje maszyny

- CM.170-1 Magister – pierwsza wersja szkolna samolotu.
- CM.175 Zephyr – (fr. zefir) morska wersja CM-170 przystosowana do lądowania na lotniskowcach.
- IAI Snunit – (he. jaskółka) samolot budowany na licencji w Izraelu. Nazwa Snunit nigdy się nie przyjęła i nie była oficjalnie używana
- IAI Tzukit – (he. drozd) samolot Snunit przebudowany w 1983 roku w ramach programu modernizacji maszyn. Nazywano go także AMIT (Advanced Multi-mission Improved Trainer – zaawansowany zmodernizowany wielozadaniowy samolot szkolny).
- CM.170-2 Magister – maszyna w unowocześnionej wersji z mocniejszymi silnikami Turboméca Marbore VI, większym udźwigu uzbrojenia i większą prędkością wznoszenia.
- CM.173 Super Magister – maszyna z jeszcze mocniejszymi

silnikami o ciągu 476 kG każdy, eksploatowana do lat 90. przez Korpus Powietrzny Irlandii jako samolot szkolno-bojowy.

## Użycie bojowe

Wiele państw posiadających maszyny Magister używało ich nie tylko do szkolenia, ale także jako lekkich maszyn szturmowych. Uzbrajano je przeważnie w dwa karabiny maszynowe kalibru 7,5 mm lub 7,62 mm zamontowane na dziobie i w różne zestawy uzbrojenia podwieszanego pod skrzydłami. Najczęściej stosowano zasobniki z niekierowanymi pociskami rakietowymi, bomby i pociski rakietowe klasy powietrze-ziemia Nord AS.11. Tak wyposażonych maszyn używała strona izraelska podczas wojny sześciodniowej w 1967 roku. Do roli lekkich samolotów szturmowych przebudowano około 60 z 88 posiadanych przez Izrael egzemplarzy. W 1961 roku podczas kryzysu w Katandze używano samolotów Magister do atakowania celów naziemnych.







Muzeum Lotnictwa Polskiego w Krakowie

## **Podstawowe dane taktyczno-techniczne**

Rozpiętość – 12,15 m (ze zbiornikami skrzydłowymi)

Długość – 10,06 m

Masa startowa – 3 200 kg

Maksymalna prędkość – 715 km/h

Pułap – do 11 000 m

Zasięg – do 925 km

Uzbrojenie – 2 karabiny maszynowe kal. 7,5 mm lub 7,62 mm, i uzbrojenie podwieszane o masie do 140 kg na dwóch węzłach pod skrzydłami (bomby, pociski rakietowe)

Silnik – dwa silniki turboodrzutowe Turbomeca Marbore IIA o ciągu 3,9 kN

**Autor – zdjęcia: Dawid Kałka/Internet**

# Bibliografia

1. Muzeum Lotnictwa Polskiego w Krakowie
2. [https://commons.wikimedia.org/wiki/Category:Fouga\\_Magister](https://commons.wikimedia.org/wiki/Category:Fouga_Magister)
3. <http://www.eaa1000.av.org/pix/fouga/fouga.htm>