

SEPECAT Jaguar GR.1

Samolot szturmowy SEPECAT Jaguar GR.1



Historia konstrukcji

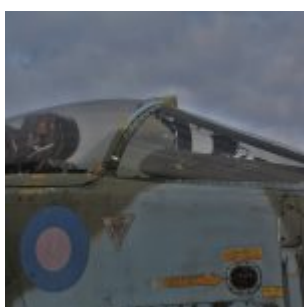
Jaguar to samolot szturmowy skonstruowany w latach 60-tych przez brytyjsko – francuskie konsorcjum. Powstał w wyniku zapotrzebowania sił powietrznych Francji i Wielkiej Brytanii na naddźwiękowy samolot szkolno – treningowy i lekki samolot szturmowy. Z powodu zbieżnych wymagań zdecydowano się prace prowadzić wspólnie, tworząc w 1966 r. konsorcjum SEPECAT (Société Européenne de Production de l'Avion d'École de Combat et d'Appui Tactique, czyli Europejskie Przedsiębiorstwo Produkcji Samolotu Szkolno – Bojowego i Wsparcia Taktycznego). Było to drugie tego typu (po naddźwiękowym samolocie pasażerskim Concorde) wspólne przedsięwzięcie brytyjsko – francuskie. Konstrukcja płatowca, stworzona zgodnie z regułą pół, oparta była na francuskim projekcie Breguet Br121. Wkład pracy ze strony obu krajów wynosił po 50%. Firmy Rolls – Royce i Turbomeca podjęły też wspólne prace nad silnikiem odrzutowym Adour, przeznaczonym do napędu nowego samolotu, który otrzymał nazwę Jaguar. Francja i Wielka Brytania miały nieco odmienne

wymagania, dlatego budowane dla obu krajów wersje samolotu różniły się od siebie wyposażeniem i uzbrojeniem. Budowane dla Francji samoloty wersji dwumiejscowej szkolnej były oznaczone Jaguar E, a jednomiejscowej bojowej Jaguar A. Brytyjskie samoloty jednomiejscowe były oznaczone Jaguar S, a dwumiejscowe Jaguar B. Pierwszy prototyp (dwumiejscowy) oblatano we Francji w 1968 r. Produkcja seryjna rozpoczęła się w 1972 r. – wersji francuskiej w Tuluzie, a brytyjskiej w Warton. W wyniku kryzysu naftowego po wojnie Yom Kippur w 1973 r. zmalało zainteresowanie wersją szkolną, a wzrósł nacisk na produkcję wersji bojowej. Dla Francji wyprodukowano 160 egzemplarzy wersji bojowej i 40 szkolnej, dla Wielkiej Brytanii 165 egzemplarzy wersji bojowej (której oznaczenie zmieniono na Jaguar GR.1) i 38 wersji szkolnej (oznaczenie zmieniono na Jaguar T.2). Jaguary obu krajów były zdolne do przenoszenia broni atomowej. Samoloty brytyjskie miały znacznie bogatsze wyposażenie niż francuskie, m. in. laserowy dalmierz i oświetlacz celu umieszczony w przodzie kadłuba. Prócz Wielkiej Brytanii i Francji Jaguary zakupiły też siły powietrzne Indii, Ekwadoru i Omanu i Nigerii.

Debiut bojowy Jaguarów lotnictwa francuskiego miał miejsce w 1977 r. podczas misji stabilizacyjnej w Mauretanii. Później francuskie Jaguary były kilkakrotnie użyte w Czadzie przeciw rebeliantom wspieranym przez Libię. Jaguary RAF-u, stacjonujące w Wielkiej Brytanii i w RFN miały odegrać istotną rolę w odparciu ewentualnego ataku wojsk Układu Warszawskiego na kraje NATO. Samoloty należące do obu krajów wzięły też udział w operacji Pustynna Burza w Iraku w 1991 r. oraz w misjach stabilizacyjnych nad krajami byłej Jugosławii w latach 90-tych. Ze służby we Francuskich Siłach Powietrznych Jaguary zostały wycofane w 2001 r. Jaguary RAF-u były kilkakrotnie modernizowane i pozostawały w służbie do 2007 r.

Prezentowany samolot, nr seryjny XX 730 należał do 6. Dywizjonu RAF. Został wyprodukowany w 1974 r. i był eksploatowany do 1985 r., a następnie został przekazany jako

pomoc naukowa do szkoły technicznej RAF w Cosford. W lutym 2010 r. trafił do zbiorów Muzeum.





Konstrukcja maszyny

SEPECAT Jaguar jest jednomiejscowym (dwumiejscowym w wersji szkolnej) górnopłatem konstrukcji metalowej, napędzanym dwoma silnikami turboodrzutowymi Adour o ciągu 23,7 kN (35,7 kN z dopalaczem) każdy. Skrzydła dwudźwigarowe, o obrysie

trapezowym, skosie 40° i wzniosie -3°. Do budowy płatowca użyto głównie duraluminium i w mniejszym stopniu tytanu. Podwozie samolotu trójpodporowe z kołem przednim, chowane. Kabina pilota była hermetyczna i klimatyzowana, wyposażona w fotel wyrzucany Martin Baker Mk 4, a w niektórych francuskich i wszystkich eksportowanych do innych krajów Martin Baker FB9. Maszyna została zaprojektowana w taki sposób aby obsługa naziemna była możliwa bez użycia drabin czy innego typu podwyższeń.

Różnice między maszynami francuskimi i brytyjskimi polegały głównie na zastosowaniu innego wyposażenia awionicznego oraz odmiennego uzbrojenia strzeleckiego i rakietowego. Francuskie Jaguary były wyposażone w działka DEFA kalibru 30 mm, a brytyjskie w strzelające tą samą amunicją działka ADEN. Należące do Armée de l'Air maszyny wyposażono w pociski rakietowe R550 Magic, AS.37 Armat i AS30L Laser, podczas gdy należące do RAF-u maszyny posiadały pociski AIM-9 Sidewinder. Pozostałe uzbrojenie również było przeważnie różne z preferencjami na produkowane w kraju użytkownika. Najczęściej spotykane zestawy podwieszeń to:

- 3 dodatkowe zbiorniki paliwa o pojemności 1200 l każdy (konfiguracja do przebazowań).
- 8 bomb w wagomiarze ok. 500 lub 250 kg.
- 24 bomby o wagomiarze ok. 125 kg (250 funtów).
- 4 bomby wagomiaru ok. 500 kilogramów i dwa zbiorniki podwieszane 1200 l.
- 2 zasobniki z niekierowanymi pociskami rakietowymi, 4 bomby 500 kg i zbiornik 1200 l
- 2 pociski AS.30 i jeden AS.37
- zasobnik rozpoznawczy



Podstawowe dane taktyczno-techniczne

Rozpiętość skrzydeł: 8,69 m

Długość konstrukcji: 16,8 m

Masa startowa: 15 500 kg

Maksymalna prędkość: 1700 km/h

Maksymalny pułap techniczny: 14 300 m

Zasięg maksymalny: 2820 km

Uzbrojenie: 2 działka Aden kal. 30 mm i do 4540 kg uzbrojenia podwieszanego na czterech belkach pod skrzydłami i jednej pod kadłubem (bomby, wyrzutnie pocisków rakietowych, kierowane pociski rakietowe, zasobniki rozpoznawcze i dodatkowe zbiorniki paliwa)

Silnik: dwuprzepływowe silniki turboodrzutowe Rolls Royce/Turbomeca Adour 104 o ciągu 35,75 kN z dopalaniem

Autor: Dawid Kałka

Bibliografia

1. Piotr Cebulok. *Samolot Jaguar*. "Nowa Technika Wojskowa".

1993. nr 7-8

2. Muzeum Lotnictwa Polskiego – Kraków