

Samoloty

ENCYKLOPEDIA LOTNICTWA

25

w środku duża plansza:
Convair RB-36E-CF

AIR AFRIQUE

CONVAIR B-36 Peacemaker

Wojna powietrzna nad Koreą (cz. 2)

LEKSYKON

oryginalna kolekcja



DEAGOSTINI

Samoloty

ENCYKLOPEDIA LOTNICTWA

W NUMERZE 25.:

LOTNICTWO CYWILNE

Air Afrique673

NAJSŁYNNIEJSZE MASZyny

Convair B-36 Peacemaker679

OPERACJE WOJSKOWE

Wojna powietrzna nad Koreą – część 2692

SAMOLOTY OD A DO Z

- Beech Baron 55, 56 i 58
- Beech King Air 90
- Beech Duke 60
- Beech Airliner 99 i 1900
- Beech Queen Air 65, 70, 80 i 88

KONTYNUACJA SERII

Kolekcja wydawana jest co tydzień. Kupując zeszyty w kiosku najlepiej poprosić sprzedawcę o odkładanie kolejnych numerów.

PRENUMERATA

Taniej niż w kiosku! Koszt wysyłki zeszytów pocztą wliczony w cenę. Prenumeratę na kolejne 24 zeszyty można zamawiać od dowolnie wybranego numeru.

OKŁADKI

Specjalne kolorowe okładki pomagają w systematycznym gromadzeniu zeszytów naszej kolekcji.

WCZESNIEJSZE NUMERY

Mozna też zamówić wcześniejsze numery, w cenie zeszytów będących aktualnie w sprzedaży w kioskach. Prosimy o dokładny opis zamówienia!

Blizszych informacji dotyczących cen i warunków prenumery oraz wcześniejszych numerów i okładek udziela Prenumerata Mailing Polska pod numerami telefonu: (0-22) 636 98 65; 636 65 21.

Fotografie i rysunki w numerze: Aerospace Publishing Ltd, Pilot Press Limited, John Cook, Keith Fretwell, Bill Gunston, Ichiro Hasegawa, Robert Hewson, Mike Jerram, Jon Lake, Francis K. Mason, Lindsay Peacock, Mark Rolffe, Mike Styling, Ian Wylie

Na frontowej okładce: DC-10 w barwach Air Afrique
Na tylnej okładce: Convair B-36 Peacemaker

© 1999 De Agostini Polska Sp. z o.o.
© 1997 Orbis Publishing Ltd.
© 1981-89, 1997 Aerospace Publishing Ltd.

Dyrektor Naczelny: Mike Tight
Dyrektor Generalny: Wojciech Horbatowski

Redakcja: Krzysztof Łukawski, Grażyna Niedzieska, Lidia Sosnowska
Międzynarodowy Koordynator Wydania: Tina Jones

Konsultacja merytoryczna:
ppłk mgr inż. pilot Andrzej Kofodziej

Asystent Redakcji: Joanna Orłowska
Finanse: Marta Al Abbas, Grażyna Pawlikowska
Księgowość: Katarzyna Tomczyk
Marketing: Magdalena Kos, Loretta Wasylczuk
Produkcja i dystrybucja: Arkadiusz Kowalski

ISBN 83-87292-98-2 (całość)
ISBN 83-7231-448-9 (nr 25)

AIR AFRIQUE

Początki Air Afrique sięgają francuskiej Afryki kolonialnej, kiedy transport lotniczy był raczej koniecznością niż luksusem. Linie te w wyniku niezwykłego układu, stały się narodowym przewoźnikiem wielu krajów. Utrzymując mocne więzi z Francją, znalazły także inne rynki do eksploatacji.

Transport lotowy pomiędzy francuskimi koloniami w Afryce Równikowej był zawsze, ogólnie mówiąc, trudny i chadzał okrzężnymi drogami. W 1933 r. francuska spółka Compagnie Maritime des Chargeurs Réunis rozpoczęła regularne rejsy na liczącej 11 przystanków trasie z Dakaru na wschód i południe do Pointe Noire. Przewoźnikiem była nowo utworzona filia Aéro-maritime, która obsługiwała przybrzeżną trasę o długości 1620 km za pomocą amfibii Sikorski S-43 zabierających 11 pasażerów, aż do 1944 r., gdy ograniczenia czasu wojny i inne czynniki spowodowały zakończenie działalności. Linie te ustanowiły swą pierwszą trasę do interioru w 1934 r., od nabrzeżnego miasta Cotonou w Dahomeju, wzdłuż Nigru do Niamej, lecz również tych lotów zaprzestano w czasie wojny.

Faktycznie wznowienie działalności po wojnie odłożono do 1949 r., gdy powstała spółka Union Aéro-maritime de Transport (UAT), której zadaniem było zapewnienie połączeń pomiędzy koloniami a metropolitalną Francją. W początkach 1950 r. UAT otworzyła linię obsługiwaną przez Douglasy DC-4 z Paryża do Dakaru i Pointe Noire. Uruchoiła też dwa oddziały operacyjne w Afryce,

Wschodni i Równikowy, przy czym każdy z nich miał rozwijać działalność na swym własnym obszarze wykorzystując maszyny DC-3, podczas gdy UAT łączyła obydwie swymi DC-4 „Skymaster”.

Oba oddziały prowadziły swą ekspansję równomiernie, budując sieć tras mimo odmiennych czynników ekonomicznych, wpływających na ich działalność. Tropikalne lasy deszczowe francuskiej Afryki Równikowej były naturalną przeszkodą w rozwoju transportu lotowego. Jednocześnie w tym regionie, a szczególnie na terytorium Czadu, intensywnie rozwijała się produkcja rolna. Dla pochodzącego z Afryki Równikowej mięsa, czy innych łatwo psujących się produktów najlepszym, często jedynym środkiem transportu były samoloty. Czynniki te nie odgrywały tak ważnej roli na terenach Afryki Zachodniej, z jej wąskim przybrzeżnym pasem lasów i sawannami na północy, które wytwarzały głównie uprawy bardziej odpowiednie do transportu lotowego.

Nazwa Aéroemaritime odżyła w 1953 r., gdy ustanowiono nową filię UAT dla przejęcia działalności w Afryce. Dokonano wówczas zakupu dziewięciu czter-

Przy tak ścisłych powiązaniach z Francją, Air Afrique stał się całkiem naturalnie użytkownikiem Airbusa. Ich trzy samoloty A300B4-203 napędzane silnikami CF6 dostarczone pomiędzy 1981 i 1984 r. Wypełniły one lukę we flocie tych linii w zakresie samolotów średniego zasięgu o dużej pojemności.





Ten DC-6B, początkowo dostarczony dla Philippine Airlines, dołączył do floty UAT w 1955 r., gdy UAT połączyła się z Aigle Azur. W 1966 r. wynajęto go Air Afrique na dwa lata, jako TU-TCJ.



Następny DC-6B wyprodukowany po samolocie pokazanym na górnym zdjęciu miał podobną historię. Dołączył do Air Afrique w 1961 r. I rzeczywiście nosił dwa różne oznaczenia rejestracyjne Wybrzeża Kości Słoniowej.

Samolot ten, późny model DC-6B, dostarczono UAT w 1955 r. Latając na trasach afrykańskich, on również został później przekazany Air Afrique w 1962 r.

nastojemscowych samolotów de Havilland DH 114 „Heron”, a w 1954 r. dodano do tego pierwszy z serii transportowców Nord Noratlas. Przekazano także pozostałe trasy obsługiwane przez należące do UAT DC-3 i w przeciągu następnych sześciu lat nastąpiła znaczna ekspansja, w szczególności w Kamerunie i Czadzie.

Zachodziły jednak fundamentalne zmiany i w miarę jak 13 kolonii uzyskiwało niepodległość, UAT i Air France uzgodniły sprawę ustanowienia wspólnej spółki, która miała zarówno obsługiwać afrykańskie trasy obu przewoźników, jak również udzielać rad nowym rządów odnośnie zakładania własnych linii lotniczych.

Jak należało się spodziewać, jednomyślna zgoda rządów afrykańskich była nie do osiągnięcia. Niektórzy chcieli utworzyć własne linie lotnicze a ci, którzy byli przygotowani do zaakceptowania idei ponadnarodowego przewoźnika, chcieli partycypować finansowo. W efekcie traktat w Yaoundé podpisany 28 marca 1961 r. powołał do życia linie lotnicze zwane Air Afrique, w których rządy 11 krajów miały każdy po sześć procent udziału, zaś reszta należała do Towarzystwa dla Rozwoju Transportu Powietrznego w Afryce (Société pour le Développement du Transport Aérien en Afrique) SODETRAF, w którym UAT miało udział większościowy. Początkowo jego członkami były Kamerun, Republika Środkowoafrykańska, Czad, Republika Kongo, Dahomej, Gabon, Wybrzeże Kości Słoniowej, Mauretania, Niger, Senegal i Górna Wolta, podczas gdy Gwinea oraz Mali postanowiły założyć swe własne linie lotnicze.

Mając kwatery główną w stolicy Wybrzeża Kości Słoniowej Abidżanie, Air Afrique rozpoczęły loty w sierpniu 1961 r., dysponując flotą 12 Douglasów DC-4, kilku małych DC-3 oraz mniejszych samolotów przejętych z Aéromaritime i Air France. Wynajęty sprzęt, za pomocą którego zainaugurowano międzykontynentalne połączenia z Francją, Boeing 707 i Douglas DC-8, pochodził z UAT i Air France. W dniu 20 listopada 1962 r., na spotkaniu w Libreville, rada administracyjna zatwierdziła plan zapewnienia nowocześniejszego wyposażenia, a namacalnym efektem tych postanowień była dostawa pierwszego z dwóch zamówionych Douglasów DC-8-53, 20 października 1963 r. Drugi dołączył do floty 12 stycznia 1964 r. W tym samym miesiącu ku ogólnemu zaskoczeniu, przybyły trzy dalsze DC-4.

W początkach 1964 r. Air Afrique latały nie tylko do stolic wszystkich państw członkowskich, lecz również do Konakri, Robertsfield, Lomé, Akry, Lagos, Casablanki oraz do Paryża, Bordeaux, Nice i Marsylii w metropolitalnej Francji. Ich międzynarodowe ambicje były wyraźnie widoczne w chwili otwarcia linii do





Historia działalności Aéromaritime w Afryce jest długa. Ten DC-6A służył jako TU-TC1 oraz TU-TXH w barwach Air Afrique.

Genewy 6 listopada 1964 r. oraz pierwszego połączenia z trzecim kontynentem, z Nowego Jorku do Douala 18 maja 1965 r.

To ostatnie połączenie było efektem porozumienia zawartego z Pan American w 1964 r., na mocy którego Air Afrique wynajmowała raz w tygodniu zablokowane miejsca na liniach amerykańskich w ramach połączenia Nowy Jork-Douala, początkowo było to 10 miejsc w klasie pierwszej i 25 w ekonomicznej, wraz z proporcjonalną ilością przestrzeni ładunkowej. W ciągu kilku miesięcy proporcje zmieniono i liczby przyjęły postać 9 miejsc w klasie pierwszej i 36 w klasie ekonomicznej, co było odzwierciedleniem dodatkowego ruchu przede wszystkim w sektorach afrykańskich, pomiędzy Dakarem, Robertsfield, Abidżanem, Cotonou i Douala. W sierpniu 1966 r. linie przyjęły swój trzeci DC-8, przezbrajalną wersję -55F, który zamówiono w lipcu 1965 r. dla połączeń towarowych z Paryżem.

Towarowe Caravelle

Pewną liczbę DC-4 zastąpiły DC-6, a dalsze wynajęto we Francji, lecz w lipcu 1967 r. linie stały się pierwszym użytkownikiem Sud-Est 5.E.210 Caravelle 11R, po przyjęciu dostawy dwóch pasażersko-towarowych samolotów. Ta wersja Caravelle był przewidziana do przewozu maksymalnie sześciu standardowych palet o wymiarach 2,23 m x 2,75 m i miała kadłub przedłużony o 0,93 m, zamontowany dodatkowy agregat, wzmocniona podłoga na długości 9 m, a w lewej burcie drzwi ładunkowe o wymiarach 3,32 m x 1,83 m.



Pierwszy z sześciu samolotów de Havilland „Heron” 1B o stałym podwoziu został zakupiony przez Aéromaritime w 1954 r. Samoloty te wynajęto później liniami Air Gabon, Air Ivoire oraz Air Comores.

Dostawa pierwszego DC-8-53 w 1963 r. otworzyła nowy rozdział działalności Air Afrique. Przez lata flota osiągnęła liczbę 11 tych maszyn, od DC-8-33 do wydłużonej wersji -63.





W konfiguracji całkowicie pasażerskiej Caravelle 11R mogła być wyposażona w 68-96 miejsc, w zależności od rozstawu foteli. Air Afrique były jednym z trzech tylko użytkowników tej wersji i wprowadzili ją do swej północno-zachodniej sieci afrykańskiej bazującej w Abidżanie, Dakarze i Douala.

Rodzina rozrasta się

Pierwszego stycznia 1968 r. Air Afrique powitały dwunaste państwo członkowskie, Togo. Przejęło ono należne mu sześć procent udziałów od SODETRAF, którego stan posiadania zmniejszył się w ten sposób do 28 proc. Później w tym samym roku linie rozpoczęły rejsy do Rzymu, a w 1970 r. dodały do swej sieci Las Palmas, a ponadto w maju odebrały DC-8-63CF, który posłużył do otwarcia połączenia transatlantyckiego w 1971 r. na trasie z Dakaru do Nowego Jorku. We wrześniu 1971 r. konsorcjum utraciło jednak wsparcie rządu Kamerunu, który postanowił otworzyć swe własne linie lotnicze i pozostałe 11 państw zwiększyło swe udziały do 6,18 proc. Zachowano udział SODETRAF w wysokości 28 proc., mimo iż jego udział podzielono w proporcji 75/25 pomiędzy Union de Transports Aériens (UTA), która stała się spadkobiercą UAT, gdy przewoźnik ten połączył się z Cie de Transports Aériens Intercontinentaux (TAI) w październiku 1963 r. i mającym siedzibę w Paryżu bankiem Caisse des Dépôts. Republika Środkowoafrykańska i Czad w 1971 r. również wycofały się ze spółki, lecz wkrótce wznowiły swe uczestnictwo.

W lutym 1973 r. Air Afrique złożyły zamówienie w firmie McDonnell Douglas na dwa DC-10-30 i otrzymały pierwszy z nich w lutym 1973 r. wprowadzając go do eksploatacji na trasach do Europy 13 marca. Prestiż związany z nowoczesnym, szerokokadłubowym samolotem stwarzał problemy planistom, ponieważ każde z państw członkowskich chciało co najmniej jednego lotu DC-10 tygodniowo ze swej stolicy, nawet jeżeli istniejąca frekwencja nie gwarantowała tego!

„Brazzaville” był drugim DC-8-53 w Air Afrique, dostarczonym w 1964 r. Przez długie lata służył UTA, a ostatecznie wycofano go w 1983 r. i złomowano w 1985 r.

Flota Caravelle należących do Air Afrique obejmowała parę Caravelle 10R (wyżę) i dwa samoloty bardziej niezwykłej wersji Caravelle 11R z drzwiami ładunkowymi. Zakupiono także Caravelle VIN jako samolot szkolny.

Nadeszła pora pożegnania się z DC-3 i w styczniu 1974 r. wycofano je z trasy Cotonou-Lomé i zastąpiono Caravelle 10R, zakupioną miesiąc wcześniej od Alii. Dalsza ekspansja floty nastąpiła w grudniu 1974 r., gdy do eksploatacji wszedł towarowy DC-8-55F, w czerwcu 1975 r., gdy przyjęto drugi DC-10-30 oraz w sierpniu 1975 r., gdy nadszedł drugi DC-8-55F.

Air Afrique utraciły wsparcie Gabonu w końcu 1976 r., a jego wycofanie nabrało mocy 1 lipca 1977 r., zmniejszając liczbę udziałowców do 10 państw. Były nimi: Benin, Republika Środkowoafrykańska, Czad, Kongo, Wybrzeże Kości Słoniowej, Mauritania, Niger, Senegal, Togo i Górna Wolta. Zaledwie rok później konsorcjum zakomunikowało o przyjęciu pierwszego udziałowca angielskojęzycznego – Sierra Leone, w wyniku czego do sieci połączeń miało



Jedynym Boeingiem 747 w Air Afrique był towarowy -254F. Spędził on większość swego żywota jako wynajęty innym liniami lotniczymi, takim jak Saudia, Korean Air i Cargolux (zdjęcie powyżej).





McDonnell Douglas DC-10 stanowił logiczny krok naprzód po DC-8. Oferując zasięg Boeinga 747, lecz bez nadmiernej pojemności tego ostatniego, dwa samoloty weszły do eksploatacji odpowiednio w 1973 i 1975 r. Wycofano je z regularnych lotów w roku 1996, lecz jeden egzemplarz wynajęty od francuskiego przewoźnika czarterowego AOM pozostał w służbie do połowy 1998 r.

Plany ekspansji Air Afrique w początkach lat dziewięćdziesiątych opierały się na A310. Zakupiono rzeczywiście cztery, lecz równocześnie linie miały nadzieję zakupić co najmniej 10 maszyn. Problemy finansowe obciążonych długami Air Afrique doprowadziły do zawieszenia połączeń dalekiego zasięgu w połowie 1998 r., wskutek zajęcia ich A310 przez wierzycieli. Tym niemniej jest nadzieja na powrót tych samolotów do eksploatacji w niedalekiej przyszłości.

Trzy niezawodne A300B4 Air Afrique zostały zakupione w latach 1981-1984 i obecnie oczekują na wymianę. Wsparciem dla nich stały się w roku 1995 dwa nowsze A300-600R o dużej pojemności.

zostać włączone Freetown, lecz komunikat okazał się przedwczesny i potencjalna jedenastka pozostała dziesiątką. Zasadnicze zmiany wyposażenia zapowiedział w kwietniu 1979 r. prezes linii Aoussou Koffi który ogłosił, że spółka zamierza zakupić trzeci DC-10-30 z dostawą w sierpniu tego roku oraz Boeing 747-200F, który dołączyłby do floty we wrześniu 1980 r. Zakomunikował on także o zamówieniu 250-miejscowego Airbusa A300B4 z dostawą w 1981 r. oraz dwóch 210-miejscowych A310, które miały być odebrane w 1983 i 1984 r.

A300B4 wchodzi do eksploatacji

W rzeczywistości zamówienie zmieniono w kwietniu 1981 r. na trzy A300B4-200, na krótko przed przekazaniem pierwszego z nich w Tuluzie 25 maja. Samolot odleciał tego samego dnia do Dakaru, technicznej bazy Air Afrique, która zajmowała się już DC-8 i pozostałymi Caravelle. Za DC-10 i Boeing 747F odpowiedzialna była UTA w Paryżu.

Skonfigurowany na 24 miejsca klasy pierwszej i 235 klasy ekonomicznej, A300B4 wszedł do eksploatacji 2 czerwca, przypisany do połączeń na zachodnim wybrzeżu i z Paryżem. Linie rozpoczęły loty do stolicy Angoli Luandy w 1983 r., a następnie do pierwszego miejsca przernaczenia w Azji, co wynikało z wprowadzenia linii transafrykańskiej, łączącej Dakar, Nouachkott, Niamej, N'Djamena i Dżedde. W lipcu wprowadzono także nowy typ samolotu, w postaci dwóch Boeingów 727-200, wynajętych od jugosłowiańskich linii JAT.

Aby wymienić A300, 24 lipca 1990 r. Air Afrique i producent ogłosił, że linie lotnicze zrewidowały swe wcześniejsze opinie i podpisały kontrakt na cztery A310-300 i cztery opcje, przy czym każdy samolot miał mieścić 187 pa-



Flota Air Afrique

Airbus Industrie A300

A300B4-203

TU-TAO
TU-TAS
TU-TAT

A300-605R

TU-TAH
TU-TAI

A300B4-203

Pojemność: 2 pokłady, konfiguracja z trzema klasami dla 211 pasażerów

Długość/wysokość/rozpiętość: 53,62 m/16,53 m/44,84 m

Zespół napędowy: dwa silniki turbowentylatorowe General Electric CF6-50C2, 233,5 kN ciągu każdy

Maksymalna prędkość przelotowa: 911 km/h

Zasięg: 5375 km z ładunkiem standardowym



Airbus Industrie A310

A310-304

TU-TAC
TU-TAD
TU-TAE
TU-TAF

Airbus Industrie A310-104

Pojemność: 2 pokłady, konfiguracja z trzema klasami dla 180 pasażerów

Zespół napędowy: dwa silniki turbowentylatorowe General Electric CF6-80C2A2, 238 kN ciągu każdy

Długość/wysokość/rozpiętość: 45,13 m/15,80 m/43,89 m

Maksymalna prędkość przelotowa: Mach 0,80 (960 km/h)

Zasięg: 8191 km z podstawowym MTOGW (całkowita masa startowa)



Inne samoloty: krajowe połączenia Air Afrique obsługują trzy wynajęte Boeingi 737, w tym jeden 737-205C Advanced (TN-AAE) i dwa 737-30B.

HB-IIE jest wersją 3QB (ET), podczas gdy HB-IIG jest standardowym 3QB. Wynajęte samoloty towarowe obejmują Boeing 707-323C i Antonow

An-12BP, a DC-10-30 jest także wynajmowany od francuskiego przewoźnika czarterowego AOM do połączeń sezonowych.

sażerów w trzech klasach (12 w pierwszej, 28 w klasie biznes i 147 w ekonomicznej). Jednak przed dostawą pierwszego z nich 2 czerwca 1991 r., przewoźnik przyjął samolot zaprojektowany dla Europe Aero Service. Ten ostatni miał zamiar eksploatować samolot w lotach dla Air France, lecz flagowy francuski przewoźnik ograniczył swe zapotrzebowanie na miejsca czarterowe po reorganizacji w wyniku przejścia UTA. W ten sposób Air Afrique mogły rozpocząć eksploatację A300 prawie o rok wcześniej, zanim otrzymały własne samoloty i A300 zainaugurował tego miesiąca loty z Brazzaville i Dakaru do Paryża.

Dostawy pozostałych trzech samolotów miały miejsce odpowiednio w sierpniu i wrześniu 1992 r. oraz w sierpniu 1993 r.

Zakup A300-600R

Aby spełnić wymagania odnośnie samolotu o dużej pojemności do obsługi połączeń średniego i dalekiego zasięgu, Air Afrique pozostały wierne Airbusowi i zamówiły dwa A300-600R. Dostarczono je w połowie 1995 r., w konfiguracji z trzema klasami dla 224 pasażerów.

Po latach strat, w 1994 r. zainicjowano radykalną restrukturyzację ze wsparciem finansowym ze strony Francji. Rekonstrukcja będzie trwać, dopóki Air Afrique nie odzyskają rentowności i nie będą gotowe do prywatyzacji i strategicznych aliansów z partnerami spoza Afryki.

Obecnie Air Afrique obsługują stolicy państw członkowskich, włączając obecnie Mali i inne miejsca w Afryce Zachodniej oraz Johannesburg w RPA. Ważnymi międzykontynentalnymi miejscami przeznaczenia są: Abu Dhabi, Dżeda, Lizbona, Rzym, Nowy Jork oraz francuskie miasta Paryż, Bordeaux i Marsylia. Podstawowa część floty powietrznej obejmuje obecnie cztery A310-300 (mimo iż zmieniły właściciela z powodu trudności finansowych), dwa A300-600R, trzy A300B4, jeden Boeing 737-200 i dwa 737-300. W 1997 r. Air Afrique uzyskały 431 milionów USD dochodu i przewiozły prawie milion pasażerów.

AIR AFRIQUE

Gli specialisti dell'Africa

AIR AFRIQUE IN ITALIA

Milano - Via F. Testi 6 - Tel. 02-6572151 r.a. - Fax 02-6575430
Prenotazioni: 167-800145

Roma - Via Barberia 33 - Tel. 06-4743041 r.a. - Fax 06-48094792
Prenotazioni: 167-862218

Fiumicino - Aeroporto "Leonardo da Vinci" - Tel./Uff. Operativo 06-63010061 - Fax 06-6229447



Vettore Nazionale di 113 Stadii:

Benin
Burkina Faso
Ciad
Congo
Cote d'Ivoire
Mali
Mauritania
Niger
Repubblica Centro Africana
Senegal
Togo

5 proposte a sua volta senza scalo da e per Roma:

RE471	Domestica	FOO	20.00	21.45	IRE
RE462	Int. Africa	DER	21.59	07.20	FOO
RE472	Domestica	FOO	22.05	01.55	ARI
RE463	Int. Africa	ADD	22.00	05.59	FOO

FOO=Roma

DER=Genève

ARI=Atene

Per info e prenotazioni

vol sono effettuati con nuovissima aeromobili AIRBUS e offrono comodità per tutta l'Africa occidentale e centro-orientale.

AIR AFRIQUE propone numerose tariffe promozionali per le diverse esigenze e ha sempre una soluzione adatta al Vostro viaggio. Informazioni e prenotazioni:

Convair B-36 Peacemaker

W latach 1948–1959 bombowce B-36 stanowiły kręgosłup amerykańskiego lotnictwa strategicznego US Air Force Strategic Command, które szachowało Związek Radziecki i każde państwo posiadające broń atomową. Dzięki niesamowitym rozmiarom, mocy silników, zasięgowi oraz wspaniałej sylwetce B-36 znalazł się w gronie najslawniejszych samolotów w historii lotnictwa.

Jak niefed z wielkich samolotów świata Convair B-36 powstał do realizacji zadań, które nigdy się nie zmaterializowały. Obawa związana z utratą Wysp Brytyjskich, jako bazy wypadowej do ataków na Niemcy, spowodowała, że 11 kwietnia 1941 r. dowództwo Korpusu Lotniczego Armii Amerykańskiej (US Army Air Corps – USAAC) ogłosiło, jakie warunki techniczne powinien spełniać nowy bombowiec. Zgodnie z założeniami miał to być samolot o prawdziwie interkontynentalnych osiągnięciach. Oczekiwano, że będzie w stanie pokonać ocean, a było to w czasach gdy uzupełnienie paliwa w locie znajdowało się jeszcze w powiśkach. Z ładunkiem 4536 kg bomb miał przelecieć i wrócić znowu do celu oddalonego o 5472 km. Dowództwo życzyło sobie, aby jego prędkość przelotowa wynosiła 482 km/h, a pułap 10 670 m. USAAC odrzuciło kilka innych propozycji i wybrało projekt Consolidated 37 z podwojnym sterowaniem pionowym takim jak na B-24 Liberator oraz niekonwencjonalnym napędem składającym się z sześciu silników napędzających pchające śmigła. Z czasem w konstrukcji prowadzono szereg zmian i między innymi znikło podwojone sterowanie, prowadząc do ostatecznej formy największego bombowca, jaki kiedykolwiek powstał.

Pierwszym samolotem tego typu i jedynym prototypem, jeszcze z opływową kabiną wpisaną w bryłę kadłuba, był XB-36 numer 42-13570, który opuścił montownię w Fort Worth 9 września 1945 r. Uplłynął jeszcze prawie rok pracy, za-

nim potrzebny bombowiec był gotowy do lotu. 8 sierpnia 1946 r., na oczach 7000 pracowników Convaira, prototyp XB-36 pilotowany przez Gusa Greena oraz Barego A. Ericksona oderwał się do swego pierwszego zaledwie 36-minutowego lotu. Prototyp ten pozostał zdalny do lotu przez szereg następných lat i na początku 1950 r. został użyty przez USAF (US Air Force – Lotnictwo Wojskowe USA) do prób z tzw. podwoziem gaśnicowym. W tym przypadku zwykłe koła zastąpiono gaśnicami jak w czółgu.

Pierwsze doświadczenia wykazały, że piloci nie są zadowoleni z kabiny wpisanej w obrys kadłuba, ponieważ ograniczała ona widoczność. W związku z tym począwszy od drugiej maszyny oznaczonej YB-36 (42-13571) zastosowano kabinę kroplową, a także dodano przednie stanowisko strzeleckie, co z czasem stało się rozwiązaniem standardowym dla samolotów służących w dywizjonach lotnictwa strategicznego. Drugi samolot również okazał się długowieczny. Pod oznaczeniem YB-36A otrzymał nowe czterokołowe golenie podwozia głównego, które stało się standardowym rozwiązaniem dla samolotów seryjnych, a po latach został zmodyfikowany na model RB-36E przeznaczony do zadań rozpoznawczych. W tym samym czasie, 28 sierpnia, został oblatany pierwszy całkowicie operacyjny B-36A (44-92004) i przekazano go do 7. Grupy Ciężkich Bombowców (7th Bombardment Group – Heavy), która była wyposażona w B-36 aż do 1 lutego 1958 r. Grupa stacjonowała w bazie lotniczej Carswell znajdującą

Długi kadłub B-36, największego bombowca jaki służył w US Air Force, o przekroju kołowym był przyczyną przydomka „Big Stick” (Duży drąg lub kij – w żargonie lotniczym drążek sterowy). W kadłubie znajdował się ponad 24 m tunel łączący przednią i tylną kabinę załogi.





XB-36 widoczny podczas początkowych lotów próbnych z pierwotną wersją kabiny i wielkimi pojedynczymi kołami głównymi, w jakie go wstępnie wyposażono. W późniejszym okresie samolot ten użyto do prób z podwoziem gąsienicowym.

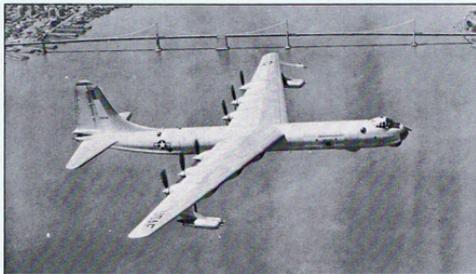
się po przeciwnej stronie lotniska w Fort Worth. W związku z tym droga do nowej bazy była dla świeżo wyprodukowanych bombowców bardzo krótka.

Po wyprodukowaniu 22 samolotów B-36A(44-92004/99025) Convair przystąpił do budowy wersji bojowej B-36B, wytwarzając w sumie 73 maszyny (44-92026/92098), które były wyposażone w pełne uzbrojenie. Składało się ono z 16 działek kaliber 20 mm, umieszczonych parami w osmiu wieżyczkach. B-36B i następne wersje, oprócz działek na nosie i w ogonie, miały wieżyczki wciągane do wnętrza kadłuba i osłaniane specjalnymi pokrywami. W ten sposób zmniejszono niepotrzebny opór, a wieżyczki chroniono przed wścibskimi oczami.

Wymiary, jakich nie widział świat

Z powodu niespotykanej wielkości samolotu (rozpiętość skrzydeł wynosiła 70,1 m i była tym samym większa niż długość pierwszego lotu Braci Wright z 17 grudnia 1903 r.) zespół napędowy był kluczem do sukcesu konstrukcji. Oznaczenie B-36C przypisano w 1947 r. bombowcowi ze śmigłami ciągnącymi, ale ten nigdy nie powstał. W międzyczasie sześć silników Pratt & Whitney R-4360-25 zostało poprawionych i udoskonalonych na tyle, że pozwoliło to na zwiększenie ich mocy z 2206 kW (3000 KM) do 2573,5 kW (3500 KM). Było jednak jasne, że dalszy wzrost mocy będzie wymagał generalnej zmiany i w marcu 1949 r. wypróbowano B-36B wyposażony w belki z silnikami odrzutowymi umieszczonymi na zewnątrz silników tłokowych. Początkowo zastosowano silniki typu Allison J35, ale wkrótce zostały one zastąpione przez inne General Electric J47 o ciągu 2359 kG. To radykalnie zmieniło konfigurację bombowca, który jak żartowano miał teraz z sześć silników obracających się i cztery pałace. Zmieniono również oznaczenie na B-36D. Nowa konfiguracja stała się wzorcem dla modyfikacji istniejących 64 B-36B i 22 nowo wyproduk-

Plątko linii B-36 jest dobrze ilustrowane przez tego RB-36H (51-13741) używanego przez 5. Strategiczne Skrzydło Rozpoznawcze (5th Strategic Reconnaissance Wing) z bazy Travis AFB w Kalifornii. Warto zauważyć, że pomimo swego rozpoznawczego przeznaczenia samolot jest nadal uzbrojony.



Ten B-36D-25-CF (49-2658) został sfotografowany w momencie odlotu na lotnisko Lakenheath w Anglii podczas operacji Operation UK w styczniu 1951 r. Oprócz 22 nowo zbudowanych B-36D napędzanych dodatkowo silnikami General Electric J47-GE-19 umieszczonymi w gondolach pod skrzydłami, 64 maszyny powstały nie drodze modernizacji starszych B-36B.

wanych egzemplarzy. B-36D pomalowane na białe od dołu, aby odbijać promieniowanie ciepłe wybuchu jądrowego, można było również poznać po sztyko otwierających się drzwiach komory bombowej i systemie celowniczym K-3A, który zastąpił starszy model K-1A.

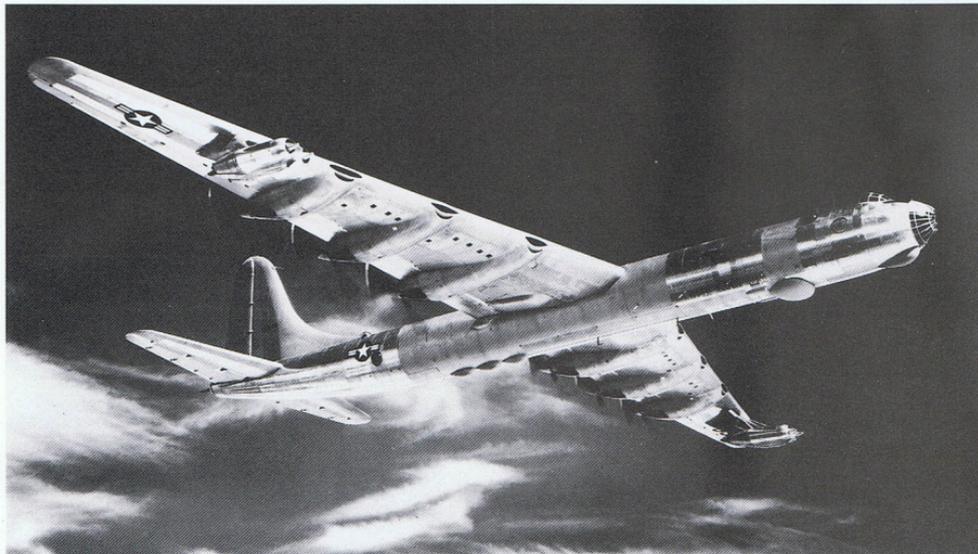
Nie podlegało dyskusji, że B-36 był gigantyczny. Pojemność komory bombowej wynosiła prawie 510 m³, co w przybliżeniu odpowiadało pojemności trzech pięciopokojowych mieszkań. Człowiek stojący na skrzydle tego górnopłata mógłby ponieść śmierć, gdyby z niego spadł. Załoga samolotu licząca 15 osób, a w wersji rozpoznawczej RB-36E nawet 22 osoby, potrzebowała kilku systemów łączności wewnętrznej. W skrzydłach znajdował się tunel o wysokości 2,12 m pozwalający inżynierowi pokładowemu dostać się nawet do zewnętrznych silników. Ponieważ usterzenie pionowe miało wysokość 14,22 m, więc B-36 były hangarowane prawie zawsze z ogonami pozostawionymi na zewnątrz. W sumie lotnictwo strategiczne USA miało pod bronią 10 skrzydeł B-36 po 30 maszyn w każdym skrzydle, ale to nie zatrzymało rozwoju konstrukcji. Powstała wersja rozpoznawcza RB-36E (22 maszyny) dzięki przeróbce YB-36A i B-36A. Potem przyszła kolej na RB-36F z większym zapasem paliwa. Oznaczenie B-36G zostało nadane całkowicie odrzutowemu bombowcowi napędanemu ośmioma silnikami J57 umieszczonymi w czterech gondolach pod skrzydłami. Po raz pierwszy oblatano go w kwietniu 1952 r., gdyby wygrał ze swym konkurentem, mógłby latać w pierwszej linii jeszcze dziś. Ten przerobiony samolot został z czasem nazwany YB-60, ale uległ konkurencyjnemu Boeingowi B-52 Stratofortress.

Jako bombowiec i samolot rozpoznawczy

W miarę jak SAC zwiększał liczbę używanych B-36 montownia Convair w Fort Worth budowała 83 B-36H i 73 RB-36H wyposażone w nowoczesniejszy radar

Przykładem, że w latach pięćdziesiątych nie chciano oglądać nieprzyjaciela, jest ten B-36J. Samolot, pomalowany był od dołu na białe, co miało pomagać w odbiciu energii cieplnej podczas wybuchu jądrowego. Został sfotografowany podczas zawodów w bombardowaniu zorganizowanych przez SAC.





Powyżej: Ten RB-36D ilustruje majestatyczność i moc B-36 lecącego na dużej wysokości, jest jednym z samolotów nowo zbudowanych lub przerobionych z B-36B. Do zadań rozpoznania strategicznego zainstalowano na jego pokładzie 14 aparatów fotograficznych, ale jednocześnie pozostawiono dwie komory bombowe do zadań ofensywnych.

Poniżej: Siła uderzeniowa SAC – kofuje B-36H, podczas gdy górą z hukiem przelatuje formacja B-47. Była to najważniejsza wersja seryjna z wyprodukowanymi 83 samolotami, które niewiele się różniły od swego poprzednika B-36F. Były do niego bardzo podobne, choć wprowadzono zmiany dotyczące dwóch stanowisk dla inżynierów pokładowych.





Zdjęcie przedstawia prawdziwą kombinację Goliata i Dawida w postaci zespołu FICON GRB-36D i YR-86K „paszportyżnicę” myśliwa. Widac sposób podczepienia YR-84K w komorze bombowej samolotu matki.

oraz instalacje wewnętrzne. Następnie przystąpiono do wytwarzania 33 B-36J – najcięższych bombowców, jakie kiedykolwiek powstały, mających masę startową 185 973 kg. W wersji J zastosowano powiększone zbiorniki paliwa w zewnętrznych komorach skrzydeł i wzmocnione podwozie.

Latanie na B-36 było niezwykłym przeżyciem. Dla pilotów, nawigatorów i bombardierów jest rzadkością prowadzić wielki i majestatyczny samolot i jednocześnie mieć podróżować komfortowo. Dla tych bezzimnych ludzi, z ostatniego bombowca w punktami ogniowymi obsługiwanych przez człowieka, była to szansa na lotniczą pensję, przyniósł i komfort. Członkowie załogi dzisiejszych B-52 nie tylko są tak w nich wyrostkami lub spacerować, a ciasnej toalety używają w tymgo przypadku najwyższej konieczności. Dla kontrastu o B-36 jeden z członków załogi powiedział, że: „był jak powietrzny Hilton”. Kabina z miejscami dla kapitana, drugiego pilota i siedzącego tylnym mechanika pokładowego była po prostu ogromna. W tylniej kabine znajdowały się trzy komfortowe koje. W kilku miejscach człowiek mierzący 1,83 m mógł stać całkiem wygodnie. O możliwościach samolotu mogą świadczyć i inne fakty. Udokumentowany jest przypadek, gdy B-36 powracający z Okinawy przywiózł 4000 skrzynek Whisky. Innym razem w przestępnej komorze bombowej przyleciał ekskluzywny samochód marki Nash Rambler. Opowieści na temat kontrabandy i o przemyśle są mało istotną, ale humorystyczną częścią historii B-36. Prawie swobodne rajdy w przelotnie powietrznym Związku Radzieckiego są inną częścią tej samej historii. Były tylni strzelec B-36 twierdzi, że podczas czuwał w polowie lat pięćdziesiątych jego załoga regularnie wylatywała nad teren ZSRR. W czasach przed pojawieniem się rakiet klasy ziemia-powietrze załogi B-36 mogły dokonywać bezpiecznie przelotów na wysokości 15 240 m, mając pewność, że wielka powierzchnia skrzydeł (443,32 m²) czyni go znacznie bardziej manewrowym w tym wysokości niż jakikolwiek myśliwiec, który zarobczy był do niego przedrzeć. Treniny na wypadek realnego zagrożenia był w tym

Jedyny Convair XC-99 (43-52436) został sfotografowany pod koniec swojej służby z osłoną radaru i pomalowaną farbą oblatkową przednią częścią górnego pokrycia kadłuba. Numer serijny na ogonie poprzedzono literą O jak Obsolete czyli Przeształy.



Convair B-36 – wersje rozwojowe

- XB-36: 42-1570 prototyp, oblatany w 1946 r., kabina załogi wycięta w tylnym kadłubie; zbudowano jeden samolot
- YB-36: 42-12571; kłopotowa kabina, z czasem przekonstruowany
- YB-36A: 44-90208; zbudowano jeden samolot
- YB-36B: 44-90209; 210-28; czterosilnikowy pomiaromierz podwozia głównego; przetestowano jeden samolot
- B-36A: 44-90204-90205; 5 parali wykosztowany
- B-36B: 44-90206-90208; 64 przetestowano 28 samoloty
- B-36C: 44-90209-902096 64 przetestowano B-36C; zbudowano 73 samoloty
- B-36D: 49-2647-2666 wersja bombowca z silnikami odrzutowymi w gondolach podskrzydłowych; zbudowano 23 samoloty
- RB-36D: 49-2667-2702 wersja rozpoznawcza; zbudowano 13 samolotów
- GRB-36D: 49-2647-2666 wersja bombowca z silnikami odrzutowymi w gondolach podskrzydłowych; zbudowano 23 samoloty
- RB-36E: 49-2667-2702 wersja rozpoznawcza; zbudowano 13 samolotów
- YR-86K: 49-2667-2702 wersja rozpoznawcza; zbudowano 13 samolotów
- YR-86L: 49-2667-2702 wersja rozpoznawcza; zbudowano 13 samolotów
- YR-86M: 49-2667-2702 wersja rozpoznawcza; zbudowano 13 samolotów
- YR-86N: 49-2667-2702 wersja rozpoznawcza; zbudowano 13 samolotów
- YR-86O: 49-2667-2702 wersja rozpoznawcza; zbudowano 13 samolotów
- YR-86P: 49-2667-2702 wersja rozpoznawcza; zbudowano 13 samolotów
- YR-86Q: 49-2667-2702 wersja rozpoznawcza; zbudowano 13 samolotów
- YR-86R: 49-2667-2702 wersja rozpoznawcza; zbudowano 13 samolotów
- YR-86S: 49-2667-2702 wersja rozpoznawcza; zbudowano 13 samolotów
- YR-86T: 49-2667-2702 wersja rozpoznawcza; zbudowano 13 samolotów
- YR-86U: 49-2667-2702 wersja rozpoznawcza; zbudowano 13 samolotów
- YR-86V: 49-2667-2702 wersja rozpoznawcza; zbudowano 13 samolotów
- YR-86W: 49-2667-2702 wersja rozpoznawcza; zbudowano 13 samolotów
- YR-86X: 49-2667-2702 wersja rozpoznawcza; zbudowano 13 samolotów
- YR-86Y: 49-2667-2702 wersja rozpoznawcza; zbudowano 13 samolotów
- YR-86Z: 49-2667-2702 wersja rozpoznawcza; zbudowano 13 samolotów

50-10641082; kopie silnik; dwa przetestowano na YB-80; zbudowano 34 samoloty

RB-36F: 49-2753-2751 oraz 50-10981102; zwiększono zbiórka paliwa; zbudowano 24 samoloty

RB-36G: 49-2753-2752 oraz 50-10981102; zwiększono zbiórka paliwa; zbudowano 24 samoloty

RB-36H: 49-2753-2753 oraz 50-10981102; zwiększono zbiórka paliwa; zbudowano 24 samoloty

RB-36I: 49-2753-2754 oraz 50-10981102; zwiększono zbiórka paliwa; zbudowano 24 samoloty

RB-36J: 49-2753-2755 oraz 50-10981102; zwiększono zbiórka paliwa; zbudowano 24 samoloty

RB-36K: 49-2753-2756 oraz 50-10981102; zwiększono zbiórka paliwa; zbudowano 24 samoloty

RB-36L: 49-2753-2757 oraz 50-10981102; zwiększono zbiórka paliwa; zbudowano 24 samoloty

RB-36M: 49-2753-2758 oraz 50-10981102; zwiększono zbiórka paliwa; zbudowano 24 samoloty

RB-36N: 49-2753-2759 oraz 50-10981102; zwiększono zbiórka paliwa; zbudowano 24 samoloty

RB-36O: 49-2753-2760 oraz 50-10981102; zwiększono zbiórka paliwa; zbudowano 24 samoloty

RB-36P: 49-2753-2761 oraz 50-10981102; zwiększono zbiórka paliwa; zbudowano 24 samoloty

RB-36Q: 49-2753-2762 oraz 50-10981102; zwiększono zbiórka paliwa; zbudowano 24 samoloty

RB-36R: 49-2753-2763 oraz 50-10981102; zwiększono zbiórka paliwa; zbudowano 24 samoloty

RB-36S: 49-2753-2764 oraz 50-10981102; zwiększono zbiórka paliwa; zbudowano 24 samoloty

RB-36T: 49-2753-2765 oraz 50-10981102; zwiększono zbiórka paliwa; zbudowano 24 samoloty

RB-36U: 49-2753-2766 oraz 50-10981102; zwiększono zbiórka paliwa; zbudowano 24 samoloty

RB-36V: 49-2753-2767 oraz 50-10981102; zwiększono zbiórka paliwa; zbudowano 24 samoloty

RB-36W: 49-2753-2768 oraz 50-10981102; zwiększono zbiórka paliwa; zbudowano 24 samoloty

RB-36X: 49-2753-2769 oraz 50-10981102; zwiększono zbiórka paliwa; zbudowano 24 samoloty

RB-36Y: 49-2753-2770 oraz 50-10981102; zwiększono zbiórka paliwa; zbudowano 24 samoloty

RB-36Z: 49-2753-2771 oraz 50-10981102; zwiększono zbiórka paliwa; zbudowano 24 samoloty

RB-36AA: 49-2753-2772 oraz 50-10981102; zwiększono zbiórka paliwa; zbudowano 24 samoloty

RB-36AB: 49-2753-2773 oraz 50-10981102; zwiększono zbiórka paliwa; zbudowano 24 samoloty

RB-36AC: 49-2753-2774 oraz 50-10981102; zwiększono zbiórka paliwa; zbudowano 24 samoloty

RB-36AD: 49-2753-2775 oraz 50-10981102; zwiększono zbiórka paliwa; zbudowano 24 samoloty

RB-36AE: 49-2753-2776 oraz 50-10981102; zwiększono zbiórka paliwa; zbudowano 24 samoloty

RB-36AF: 49-2753-2777 oraz 50-10981102; zwiększono zbiórka paliwa; zbudowano 24 samoloty

RB-36AG: 49-2753-2778 oraz 50-10981102; zwiększono zbiórka paliwa; zbudowano 24 samoloty

RB-36AH: 49-2753-2779 oraz 50-10981102; zwiększono zbiórka paliwa; zbudowano 24 samoloty

RB-36AI: 49-2753-2780 oraz 50-10981102; zwiększono zbiórka paliwa; zbudowano 24 samoloty

RB-36AJ: 49-2753-2781 oraz 50-10981102; zwiększono zbiórka paliwa; zbudowano 24 samoloty

RB-36AK: 49-2753-2782 oraz 50-10981102; zwiększono zbiórka paliwa; zbudowano 24 samoloty

RB-36AL: 49-2753-2783 oraz 50-10981102; zwiększono zbiórka paliwa; zbudowano 24 samoloty

RB-36AM: 49-2753-2784 oraz 50-10981102; zwiększono zbiórka paliwa; zbudowano 24 samoloty

RB-36AN: 49-2753-2785 oraz 50-10981102; zwiększono zbiórka paliwa; zbudowano 24 samoloty

RB-36AO: 49-2753-2786 oraz 50-10981102; zwiększono zbiórka paliwa; zbudowano 24 samoloty

RB-36AP: 49-2753-2787 oraz 50-10981102; zwiększono zbiórka paliwa; zbudowano 24 samoloty

RB-36AQ: 49-2753-2788 oraz 50-10981102; zwiększono zbiórka paliwa; zbudowano 24 samoloty

W odpowiedzi na zamówienie USAF na opracowanie samolotu o napędzie atomowym Convair przetestował B-36H-20 (51-5712), który jako pierwszy samolot na świecie przewoził działający reaktor. Maszyną pod oznaczeniem NB-36J służyła do prób zabezpieczenia załogi i zespołów samolotu przed promieniowaniem przenikliwym. Dotyczyło to m.in. prób z szablami ołowowymi o grubości 305 mm. W sumie, pomiędzy 17 września 1957 r. a 28 marca 1957 r., wykonano 47 lotów.



- 51 Magazyny i amunicja
- 52 600 zbiorniki na olejek
- 53 Wyposażenie do kontrol ognia
- 54 Tuleje łączące kabiny przednie
- 55 Wymiar
- 56 Antena ECM
- 55 Struktura pokrycia komory bombowej
- 57 Długość kadłuba
- 58 Wzrostek w tunelu płaczącym przedniej części kadłuba
- 59 Struktura wewnętrzna komory bombowej
- 60 Butle z tlenem
- 61 Ośki zasilania
- 62 Wymiarze szablów bombowych
- 63 Elementy zasilające pokrycie kadłuba
- 64 Człowiek kontrolujący bombę nr 1
- 65 Człowiek kontrolujący bombę nr 2
- 66 Przewodzący kontroler
- 67 Zapas przelotowy
- 68 Rozkład okna skrzydeł
- 69 Podczepienie pokrycia skrzydeł
- 70 Wnętrze integracji zbiornika paliwa o poj. 18 641
- 71 Przewodzący instalacji
- 72 Człowiek kontrolujący bombę nr 3
- 73 Człowiek kontrolujący bombę nr 4
- 74 Człowiek kontrolujący bombę nr 5
- 75 Człowiek kontrolujący bombę nr 6
- 76 Człowiek kontrolujący bombę nr 7
- 77 Człowiek kontrolujący bombę nr 8
- 78 Człowiek kontrolujący bombę nr 9
- 79 Człowiek kontrolujący bombę nr 10
- 80 Człowiek kontrolujący bombę nr 11
- 81 Człowiek kontrolujący bombę nr 12
- 82 Człowiek kontrolujący bombę nr 13
- 83 Człowiek kontrolujący bombę nr 14
- 84 Człowiek kontrolujący bombę nr 15
- 85 Człowiek kontrolujący bombę nr 16
- 86 Człowiek kontrolujący bombę nr 17
- 87 Człowiek kontrolujący bombę nr 18
- 88 Człowiek kontrolujący bombę nr 19
- 89 Człowiek kontrolujący bombę nr 20
- 90 Człowiek kontrolujący bombę nr 21
- 91 Człowiek kontrolujący bombę nr 22
- 92 Człowiek kontrolujący bombę nr 23
- 93 Człowiek kontrolujący bombę nr 24
- 94 Człowiek kontrolujący bombę nr 25
- 95 Człowiek kontrolujący bombę nr 26
- 96 Człowiek kontrolujący bombę nr 27
- 97 Człowiek kontrolujący bombę nr 28
- 98 Człowiek kontrolujący bombę nr 29
- 99 Człowiek kontrolujący bombę nr 30
- 100 Człowiek kontrolujący bombę nr 31
- 101 Człowiek kontrolujący bombę nr 32
- 102 Człowiek kontrolujący bombę nr 33
- 103 Człowiek kontrolujący bombę nr 34
- 104 Człowiek kontrolujący bombę nr 35
- 105 Człowiek kontrolujący bombę nr 36
- 106 Człowiek kontrolujący bombę nr 37
- 107 Człowiek kontrolujący bombę nr 38
- 108 Człowiek kontrolujący bombę nr 39
- 109 Człowiek kontrolujący bombę nr 40
- 110 Człowiek kontrolujący bombę nr 41
- 111 Człowiek kontrolujący bombę nr 42
- 112 Człowiek kontrolujący bombę nr 43
- 113 Człowiek kontrolujący bombę nr 44
- 114 Człowiek kontrolujący bombę nr 45
- 115 Człowiek kontrolujący bombę nr 46
- 116 Człowiek kontrolujący bombę nr 47
- 117 Człowiek kontrolujący bombę nr 48
- 118 Człowiek kontrolujący bombę nr 49
- 119 Człowiek kontrolujący bombę nr 50
- 120 Człowiek kontrolujący bombę nr 51
- 121 Człowiek kontrolujący bombę nr 52
- 122 Człowiek kontrolujący bombę nr 53
- 123 Człowiek kontrolujący bombę nr 54
- 124 Człowiek kontrolujący bombę nr 55
- 125 Człowiek kontrolujący bombę nr 56
- 126 Człowiek kontrolujący bombę nr 57
- 127 Człowiek kontrolujący bombę nr 58
- 128 Człowiek kontrolujący bombę nr 59
- 129 Człowiek kontrolujący bombę nr 60
- 130 Człowiek kontrolujący bombę nr 61
- 131 Człowiek kontrolujący bombę nr 62
- 132 Człowiek kontrolujący bombę nr 63
- 133 Człowiek kontrolujący bombę nr 64
- 134 Człowiek kontrolujący bombę nr 65
- 135 Człowiek kontrolujący bombę nr 66
- 136 Człowiek kontrolujący bombę nr 67
- 137 Człowiek kontrolujący bombę nr 68
- 138 Człowiek kontrolujący bombę nr 69
- 139 Człowiek kontrolujący bombę nr 70
- 140 Człowiek kontrolujący bombę nr 71
- 141 Człowiek kontrolujący bombę nr 72
- 142 Człowiek kontrolujący bombę nr 73
- 143 Człowiek kontrolujący bombę nr 74
- 144 Człowiek kontrolujący bombę nr 75
- 145 Człowiek kontrolujący bombę nr 76
- 146 Człowiek kontrolujący bombę nr 77
- 147 Człowiek kontrolujący bombę nr 78
- 148 Człowiek kontrolujący bombę nr 79
- 149 Człowiek kontrolujący bombę nr 80
- 150 Człowiek kontrolujący bombę nr 81
- 151 Człowiek kontrolujący bombę nr 82
- 152 Człowiek kontrolujący bombę nr 83
- 153 Człowiek kontrolujący bombę nr 84
- 154 Człowiek kontrolujący bombę nr 85
- 155 Człowiek kontrolujący bombę nr 86
- 156 Człowiek kontrolujący bombę nr 87
- 157 Człowiek kontrolujący bombę nr 88
- 158 Człowiek kontrolujący bombę nr 89
- 159 Człowiek kontrolujący bombę nr 90
- 160 Człowiek kontrolujący bombę nr 91
- 161 Człowiek kontrolujący bombę nr 92
- 162 Człowiek kontrolujący bombę nr 93
- 163 Człowiek kontrolujący bombę nr 94
- 164 Człowiek kontrolujący bombę nr 95
- 165 Człowiek kontrolujący bombę nr 96
- 166 Człowiek kontrolujący bombę nr 97
- 167 Człowiek kontrolujący bombę nr 98
- 168 Człowiek kontrolujący bombę nr 99
- 169 Człowiek kontrolujący bombę nr 100
- 170 Człowiek kontrolujący bombę nr 101
- 171 Człowiek kontrolujący bombę nr 102
- 172 Człowiek kontrolujący bombę nr 103
- 173 Człowiek kontrolujący bombę nr 104
- 174 Człowiek kontrolujący bombę nr 105
- 175 Człowiek kontrolujący bombę nr 106
- 176 Człowiek kontrolujący bombę nr 107
- 177 Człowiek kontrolujący bombę nr 108
- 178 Człowiek kontrolujący bombę nr 109
- 179 Człowiek kontrolujący bombę nr 110
- 180 Człowiek kontrolujący bombę nr 111
- 181 Człowiek kontrolujący bombę nr 112
- 182 Człowiek kontrolujący bombę nr 113
- 183 Człowiek kontrolujący bombę nr 114
- 184 Człowiek kontrolujący bombę nr 115
- 185 Człowiek kontrolujący bombę nr 116
- 186 Człowiek kontrolujący bombę nr 117
- 187 Człowiek kontrolujący bombę nr 118
- 188 Człowiek kontrolujący bombę nr 119
- 189 Człowiek kontrolujący bombę nr 120
- 190 Człowiek kontrolujący bombę nr 121
- 191 Człowiek kontrolujący bombę nr 122
- 192 Człowiek kontrolujący bombę nr 123
- 193 Człowiek kontrolujący bombę nr 124
- 194 Człowiek kontrolujący bombę nr 125
- 195 Człowiek kontrolujący bombę nr 126
- 196 Człowiek kontrolujący bombę nr 127
- 197 Człowiek kontrolujący bombę nr 128
- 198 Człowiek kontrolujący bombę nr 129
- 199 Człowiek kontrolujący bombę nr 130
- 200 Człowiek kontrolujący bombę nr 131
- 201 Człowiek kontrolujący bombę nr 132
- 202 Człowiek kontrolujący bombę nr 133
- 203 Człowiek kontrolujący bombę nr 134
- 204 Człowiek kontrolujący bombę nr 135
- 205 Człowiek kontrolujący bombę nr 136
- 206 Człowiek kontrolujący bombę nr 137
- 207 Człowiek kontrolujący bombę nr 138
- 208 Człowiek kontrolujący bombę nr 139
- 209 Człowiek kontrolujący bombę nr 140
- 210 Człowiek kontrolujący bombę nr 141
- 211 Człowiek kontrolujący bombę nr 142
- 212 Człowiek kontrolujący bombę nr 143
- 213 Człowiek kontrolujący bombę nr 144
- 214 Człowiek kontrolujący bombę nr 145
- 215 Człowiek kontrolujący bombę nr 146
- 216 Człowiek kontrolujący bombę nr 147
- 217 Człowiek kontrolujący bombę nr 148
- 218 Człowiek kontrolujący bombę nr 149
- 219 Człowiek kontrolujący bombę nr 150
- 220 Człowiek kontrolujący bombę nr 151
- 221 Człowiek kontrolujący bombę nr 152
- 222 Człowiek kontrolujący bombę nr 153
- 223 Człowiek kontrolujący bombę nr 154
- 224 Człowiek kontrolujący bombę nr 155
- 225 Człowiek kontrolujący bombę nr 156
- 226 Człowiek kontrolujący bombę nr 157
- 227 Człowiek kontrolujący bombę nr 158
- 228 Człowiek kontrolujący bombę nr 159
- 229 Człowiek kontrolujący bombę nr 160
- 230 Człowiek kontrolujący bombę nr 161
- 231 Człowiek kontrolujący bombę nr 162
- 232 Człowiek kontrolujący bombę nr 163
- 233 Człowiek kontrolujący bombę nr 164
- 234 Człowiek kontrolujący bombę nr 165
- 235 Człowiek kontrolujący bombę nr 166
- 236 Człowiek kontrolujący bombę nr 167
- 237 Człowiek kontrolujący bombę nr 168
- 238 Człowiek kontrolujący bombę nr 169
- 239 Człowiek kontrolujący bombę nr 170
- 240 Człowiek kontrolujący bombę nr 171
- 241 Człowiek kontrolujący bombę nr 172
- 242 Człowiek kontrolujący bombę nr 173
- 243 Człowiek kontrolujący bombę nr 174
- 244 Człowiek kontrolujący bombę nr 175
- 245 Człowiek kontrolujący bombę nr 176
- 246 Człowiek kontrolujący bombę nr 177
- 247 Człowiek kontrolujący bombę nr 178
- 248 Człowiek kontrolujący bombę nr 179
- 249 Człowiek kontrolujący bombę nr 180
- 250 Człowiek kontrolujący bombę nr 181
- 251 Człowiek kontrolujący bombę nr 182
- 252 Człowiek kontrolujący bombę nr 183
- 253 Człowiek kontrolujący bombę nr 184
- 254 Człowiek kontrolujący bombę nr 185
- 255 Człowiek kontrolujący bombę nr 186
- 256 Człowiek kontrolujący bombę nr 187
- 257 Człowiek kontrolujący bombę nr 188
- 258 Człowiek kontrolujący bombę nr 189
- 259 Człowiek kontrolujący bombę nr 190
- 260 Człowiek kontrolujący bombę nr 191
- 261 Człowiek kontrolujący bombę nr 192
- 262 Człowiek kontrolujący bombę nr 193
- 263 Człowiek kontrolujący bombę nr 194
- 264 Człowiek kontrolujący bombę nr 195
- 265 Człowiek kontrolujący bombę nr 196
- 266 Człowiek kontrolujący bombę nr 197
- 267 Człowiek kontrolujący bombę nr 198
- 268 Człowiek kontrolujący bombę nr 199
- 269 Człowiek kontrolujący bombę nr 200
- 270 Człowiek kontrolujący bombę nr 201
- 271 Człowiek kontrolujący bombę nr 202
- 272 Człowiek kontrolujący bombę nr 203
- 273 Człowiek kontrolujący bombę nr 204
- 274 Człowiek kontrolujący bombę nr 205
- 275 Człowiek kontrolujący bombę nr 206
- 276 Człowiek kontrolujący bombę nr 207
- 277 Człowiek kontrolujący bombę nr 208
- 278 Człowiek kontrolujący bombę nr 209
- 279 Człowiek kontrolujący bombę nr 210
- 280 Człowiek kontrolujący bombę nr 211
- 281 Człowiek kontrolujący bombę nr 212
- 282 Człowiek kontrolujący bombę nr 213
- 283 Człowiek kontrolujący bombę nr 214
- 284 Człowiek kontrolujący bombę nr 215
- 285 Człowiek kontrolujący bombę nr 216
- 286 Człowiek kontrolujący bombę nr 217
- 287 Człowiek kontrolujący bombę nr 218
- 288 Człowiek kontrolujący bombę nr 219
- 289 Człowiek kontrolujący bombę nr 220
- 290 Człowiek kontrolujący bombę nr 221
- 291 Człowiek kontrolujący bombę nr 222
- 292 Człowiek kontrolujący bombę nr 223
- 293 Człowiek kontrolujący bombę nr 224
- 294 Człowiek kontrolujący bombę nr 225
- 295 Człowiek kontrolujący bombę nr 226
- 296 Człowiek kontrolujący bombę nr 227
- 297 Człowiek kontrolujący bombę nr 228
- 298 Człowiek kontrolujący bombę nr 229
- 299 Człowiek kontrolujący bombę nr 230
- 300 Człowiek kontrolujący bombę nr 231
- 301 Człowiek kontrolujący bombę nr 232
- 302 Człowiek kontrolujący bombę nr 233
- 303 Człowiek kontrolujący bombę nr 234
- 304 Człowiek kontrolujący bombę nr 235
- 305 Człowiek kontrolujący bombę nr 236
- 306 Człowiek kontrolujący bombę nr 237
- 307 Człowiek kontrolujący bombę nr 238
- 308 Człowiek kontrolujący bombę nr 239
- 309 Człowiek kontrolujący bombę nr 240
- 310 Człowiek kontrolujący bombę nr 241
- 311 Człowiek kontrolujący bombę nr 242
- 312 Człowiek kontrolujący bombę nr 243
- 313 Człowiek kontrolujący bombę nr 244
- 314 Człowiek kontrolujący bombę nr 245
- 315 Człowiek kontrolujący bombę nr 246
- 316 Człowiek kontrolujący bombę nr 247
- 317 Człowiek kontrolujący bombę nr 248
- 318 Człowiek kontrolujący bombę nr 249
- 319 Człowiek kontrolujący bombę nr 250
- 320 Człowiek kontrolujący bombę nr 251
- 321 Człowiek kontrolujący bombę nr 252
- 322 Człowiek kontrolujący bombę nr 253
- 323 Człowiek kontrolujący bombę nr 254
- 324 Człowiek kontrolujący bombę nr 255
- 325 Człowiek kontrolujący bombę nr 256
- 326 Człowiek kontrolujący bombę nr 257
- 327 Człowiek kontrolujący bombę nr 258
- 328 Człowiek kontrolujący bombę nr 259
- 329 Człowiek kontrolujący bombę nr 260
- 330 Człowiek kontrolujący bombę nr 261
- 331 Człowiek kontrolujący bombę nr 262
- 332 Człowiek kontrolujący bombę nr 263
- 333 Człowiek kontrolujący bombę nr 264
- 334 Człowiek kontrolujący bombę nr 265
- 335 Człowiek kontrolujący bombę nr 266
- 336 Człowiek kontrolujący bombę nr 267
- 337 Człowiek kontrolujący bombę nr 268
- 338 Człowiek kontrolujący bombę nr 269
- 339 Człowiek kontrolujący bombę nr 270
- 340 Człowiek kontrolujący bombę nr 271
- 341 Człowiek kontrolujący bombę nr 272
- 342 Człowiek kontrolujący bombę nr 273
- 343 Człowiek kontrolujący bombę nr 274
- 344 Człowiek kontrolujący bombę nr 275
- 345 Człowiek kontrolujący bombę nr 276
- 346 Człowiek kontrolujący bombę nr 277
- 3

Convair B-36 Peacemaker



Uciekając od tradycyjnej naturalnej barwy metalu ten B-36B-1 ma zastosowane czerwone malowanie arktyczne. Samolot działający w ramach 7th BG (H) (7. Grupy Bombowców Ciężkich) jest jednym z wielu, które nosiły tego typu kolorystykę pod koniec lat czterdziestych. Ta wersja B-36 była już całkowicie wyposażona do działań bojowych i uzbrojona w sześć zdalnie sterowanych wieżyczek każda z dwoma działkami kalibru 20 mm i dodatkowymi dwiema parami działek w nosie i ogonie.



Pierwszym seryjnym samolotem wielkiego Peacemakera firmy Convair był B-36A – w tym przypadku 22 i ostatni samolot wyprodukowany w tej wersji (44-92025). Wszystkie maszyny w wersji „A” były nieuzbrojone i przeznaczone je do szkolenia i treningu załóg w ramach działalności 7th BG (H) SAC, bazującej w Carswell w Teksasie.

okresie uzasadniony, w związku z tym B-36 często wyprawiali się poza granice stanów i regularnie były widywane w Anglii. Jednak wszystkie bombowce stale bazowały na terenie Stanów i w bazie w Puerto Rico, mając za zadanie atakowanie radzieckich miast, przelatując ponad biegunem północnym.

Powietrzna Odyseja

Misja bojowa na B-36 nie była przedsięwzięciem prostym. Procedura kontroli przedstartowej mogła trwać kilka godzin. Dowódca samolotu musiał rozpocząć kontrolę maszyny na godzinę przed startem. W przypadku niektórych misji musiał się upewnić, że członkowie jego załogi zdeponowali wszystkie rzeczy osobiste z wyjątkiem zalaminowanych kart identyfikacyjnych, na których zgodnie z wymaganiami Konwencji Genewskiej podawano tylko nazwisko, stopień i numer wojskowy. Wielkość załogi zależała od wersji B-36 oraz rodzaju misji. W przypadku RB-36, które latały i po 42 godziny konieczne było zabieranie załogi zapasowej. Wersje bombowe zwykle zabierały: dowódcę oraz dwóch dodatkowych pilotów, bombardiera-operatora radaru, nawigatora, dowódcę zało-

gi, który był jednocześnie przednim strzelcem, dwóch inżynierów pokładowych, dwóch radiotelegrafistów, operatora urządzeń walki elektronicznej, który był jednocześnie strzelcem oraz trzech dodatkowych strzelców.

Start odbywał się przy użyciu wszystkich dziesięciu silników, a silniki odrzutowe były wyłączane po osiągnięciu wysokości przelotowej. Każdy z członków załogi miał przydzielone zadanie typowe dla SAC, choć nie nastrojające optymistycznie bez względu na to czy B-36 przewoził, czy nie przewoził, swobodnie opadającej ogromnej bomby atomowej. Bomby tego typu miały być jego podstawowym ładunkiem. Czasy broni inteligentnych nastąpiły dopiero po B-36, choć trzy bombowce tego typu zostały zmodyfikowane i występowały pod oznaczeniem DB-36. Były one przeznaczone do przenoszenia po trzy bomby Bell GaM-63, ale tylko do celów prób. Podczas długich patroli załogi B-36 specjalną troską otaczały swoje spadochrony, aparaturę tlenową oraz pakiety umożliwiające przetrwanie w warunkach arktycznych. Działo się tak, ponieważ nagły spadek ciśnienia mógł doprowadzić do dużego zamieszania lub czegoś jeszcze gorszego. Jeden z lotników wspomina, że po gwałtownym spadku ciśnienia,

Pięć kluczy B-36A lub B z łoskotem przewalających się po niebie, prezentuje w sumie 2492 cylindrów pracujących jednocześnie (prawoskrzydłowy samolot z prowadzącej trójki ma jeden z silników niedziałający!) Dodanie silników odrzutowych w późniejszych wersjach pozwoliło na poprawę osiągnięć ponad celem.



Powierzchnia skrzydła

Krawędź spływu skrzydła była wyposażona w elementy ruchome. Trzy sekcje pomiędzy silnikami i kadłubem były jednoszczelinowymi kłapkami, podczas gdy na całej części zewnętrznej umieszczono długą listwę z równie długą i cienką kłapką. Lecąc na maksymalnej wysokości przelotowej, ogromna powierzchnia nośna oraz duże stery uczyniły z B-36 samolot nadzwyczaj sterowny.

Anteny na usterzeniu pionowym

Na czubku statecznika pionowego umieszczono antenę powierzchniową do systemu łączności VHF, podczas gdy na końcówce steru kierunku znajdowała się osłona dielektryczna chroniąca systemy nawigacyjne VOR. Inne anteny zamontowane na samolocie służyły do nawigacji, łączności oraz walki elektronicznej.

Numer seryjny

Numer seryjny lotnictwa wojskowego 49-2020 pozwala zidentyfikować ten samolot jako jeden z 21 B-36A, które po zakończeniu swojej funkcji szkolno-treningowej zostały przerobione na RB-36E. Pojedyncza maszyna YB-36A również została przerobiona na samolot rozpoznawczy.

Statecznik pionowy

Gigantyczny statecznik pionowy dał B-36 całkowitą wysokość 14,22 m, co powodowało, że większość z maszyn była hangarowana z ogonami na zewnątrz. Aby zapewnić odpowiednie siły niezbędne do sterowania samolotem, szczególnie na małych prędkościach, ster kierunku musiał być również bardzo duży i został wyposażony w dwie kłapki sterujące.

Znak na ogonie

Ten RB-36 nosi oznaczenie 15. Floty Powietrznej. Jednostka ta jest do dziś odpowiedzialna za kontrolę zachodnich terenów USA. Wielkie X w kole jest znakiem jednostki nawiązującym do tradycji z II wojny światowej.

Uzbrojenie obronne

B-36 był bardzo dobrze uzbrojony, kontynuując tradycję „latających fortec” z okresu II wojny światowej. Po parze działek kal. 20 mm zamontowano w nosie i na ogonie oraz w parach wieżyczek na kadłubie z przodu i z tyłu oraz z tyłu pod kadłubem, co w sumie dawało łącznie 16 działek. Wszystkie posiadały zapas 600 naboł na lufę z wyjątkiem stanowiska nosowego z 400 nabojami na lufę. Wszystkie sześć wieżyczek kadłubowych chowało się i było osłanianych pojedynczą przesuwaną pokrywą. Wszystkie działka były sterowane zdalnie. Maszyny w wersji lekkiej B-36 III miały zachowane tylko stanowisko ogonowe, ale pozwalało to na poprawienie osiągnięć samego samolotu.

Górny chwyt powietrza

Większy z pary chwytów dostarczał powietrze do instalacji chłodzącej silnik.

Dolny chwyt powietrza

Mniejszy z chwytów powietrza zasilał chłodnicę oleju oraz turbosprężarkę. Każdy z silników miał dwie chłodnice międzystopniowe, wyloty powietrza, z których znajdowały się na górnej powierzchni skrzydła lub na bokach gondol silnikowych.

Silniki tłokowe

RG-36E oziędził po B-36A sześć tłokowych silników Pratt & Whitney R-4360-25 umieszczonych w tylnej części skrzydła. Ten monstrualny silnik miał 28 cylindrów ustawionych w poczwórną gwiazdę i napędzał trójtłopowe śmigło Curtiss-Wright. Każdy z nich posiadał moc 2235 kW (3000 KM).

Struktura skrzydła

Struktura gigantycznego skrzydła była oparta na dwóch dźwigarach: centralnym i przednim, do którego przyczepiona była cała krawędź natarcia. Oba dźwigary przechodziły przez kadłub. Przestrzeń pomiędzy dźwigarami była wykorzystana przede wszystkim na zbiorniki paliwa.

Tunel

Połączenie pomiędzy przednią i tylną kabiną było możliwe dzięki ponad 24-metrowemu tunelowi, który biegł po lewej stronie komory bombowej. W tunelu znajdowały się szyny, a członkowie załogi przemieszczali się na specjalnym wózeczku.

Załoga

Standardowo załoga B-36 składała się z 15 osób wliczając: pilota-dowódcę, dwóch drugich pilotów, dwóch inżynierów pokładowych, którzy siedzieli w przedniej kabine w jej górnej części, bombardiera, operatora radaru, nawigatora oraz dowódcę załogi, który jednocześnie był przednim strzelcem (ci siedzieli w dolnej części przedniej kabiny) oraz operatora wyposażenia ECM, dwóch radiotelegrafistów oraz trzech strzelców pokładowych, którzy siedzieli w tylnej kabine. Nie wszyscy oni pracowali jednocześnie. W przypadku wersji rozpoznawczych, które wykonywały loty trwające nawet do 42 godzin, załogi wrazały do 22 osób, ponieważ była potrzebna dodatkowa liczba zapasowych jej członków.

Radiokompas

Tuż za osłoną przedniej części kabiny znajdowała się dielektryczna osłona anteny radiokompasu.

Odnak

Gdy 15 listopada 1950 r. jednostkę zaczęto wyposażać w RB-36, stąta się ona 5. Strategicznym Skrzydłem Rozpoznawczym (Ciężkim) (5th Strategic Reconnaissance Wing - Heavy) z bazą w Fairfield-Suisun AFB. Skrzydło stało się jednostką bombową od 1 października 1955 r., a pod koniec 1958 r. zaczęło się przeskalać na B-52G. Dziś użytkowane są samoloty B-52H, a bazę Fairfield-Suisun przemianowano na Travis AFB, aby upamiętnić generała Roberta F. Trvisa, który zginął w wypadku na B-29.

Radar

Duża osłona pod przednią częścią kadłuba chroniła antenę systemu bombardierskiego typu K. Ponieważ wtórnym zadaniem RB-36 było bombardowanie, w związku z tym regularnie prowadzone były treningi posługiwania się tym wyposażeniem.

Koło przednie

Na chowanej do przodu goleni podwozia przedniego osadzone były dwa duże koła. Wewnątrz łuku podwozia przedniego znajdował się wąż i drabinka umożliwiająca dostęp do kabiny przedniej.

Komory bombowe

Dwie komory bombowe RB-36 zostały przystosowane do przenoszenia uzbrojenia, tak więc ich drugorzędna rola było bombardowanie. W połowie lat pięćdziesiątych stało się ono zadaniem pierwszoplanowym a rozpoznanie straciło swoje pierwotne znaczenie w takim stopniu, że dotychczasowe skrzydła rozpoznawcze przemianowano na bombowe. Całkowity udźwign bomb standardowego B-36 wynosił 20 866 kg.

Aparaty fotograficzne i kamery

Wersje rozpoznawcze RB-36D/E/F/H były wyposażone w 14 aparatów fotograficznych i kamer filmowych zamontowanych w dwóch komorach bombowych. Jeden z aparatów miał obiektyw o ogniskowej 1219 mm. Samoloty te były używane do tajnych misji rozpoznawczych. Dzięki dużej wysokości operacyjnej (poprawionej przez demontaż części wyposażenia) samoloty te mogły swobodnie unikać prób przechwycenia przez samoloty myśliwskie.

Silniki odrzutowe

Podwójne gondole mieszczące silniki odrzutowe i podwieszone pod skrzydłami B-36 zostały wyprodukowane przez zakłady Boeing. W każdej z nich znajdowały się po dwa silniki turbodrzutowe typu General Electric J47-GE-19, z których każdy wytwarzał ciąg 24 kN (2449 KG).

Stanowiska celownicze

Kierowanie uzbrojeniem obronnym było możliwe dzięki kopułowym stanowiskom celowniczym ustawionym na powierzchni całego samolotu. Wokół tylnej kabiny umieszczono cztery stanowiska, a wokół przedniej trzy w tym jedno w części nosowej.

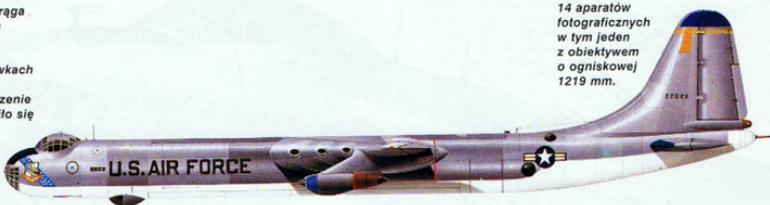
Podwozie

Ogromna masa B-36 była podpierana dwoma wysokoobciążonymi goleniami podwozia głównego z czterema kołami każda. Golenie były chowane do wnętrza i kryły się w wystarczająco grubej strukturze skrzydła tuż przy kadłubie.

Convair RB-36E-CF
72nd Bombardment Squadron
5th Bombardment Wing (Heavy)
15th Air Force
Strategic Air Command
Travis AFB, California



Ostatnią wersją produkcyjną „Dużego drąga – Big Stick” Convaira był B-36J, a w tym przypadku B-36J(III). Ten wariant mógł zabierać dodatkowo 10 486 l paliwa w zbiornikach umieszczonych w końcówkach skrzydeł z ładunkiem bomb posiadał maksymalną prędkość 661 km/h. Oznaczenie „III” umieszczone w nazwie typu odnosiło się do odciążonych maszyn, nazywanych Class III Featherweight. Zmiana polegała na zdemontowaniu wszystkich stanowisk ogniowych z działkami i systemów kierowania z wyjątkiem ogonowego.



Samolot widoczny na rysunku to RB-36E (44-92023) używany przez 72nd BG (H) z 15th SRW. W rzeczywistości na linii produkcyjnej RB-36D poprzedzały bombowce B-36D. Po siedmiu samolotach rozpoznawczych powstawały cztery bombowce. Ich przednia komora bombowa została zmodyfikowana tak, aby zabierać 14 aparatów fotograficznych w tym jeden z obiektywem z objętością o ogniskowej 1219 mm.

przysłało go nagle do otwartego otworu w kadłubie i pozostawał tak, aż do momentu, gdy pozostali członkowie załogi go nie uwolnili. Ponieważ misje wymagały częstych zmian stref klimatycznych, załogi były szkolone tak, aby mogły przetrwać zarówno w śniegu, jak i na pustyni, w ciepłe i zimnie. Zdziaiwiające, że większość członków załóg nie skarżyła się na zmęczenie po locie, który nawet jako rutynowy mógł trwać 24 godziny.

FICON

Ludzie w SAC nigdy nie zapomnieli, jakim komfortem podczas wojny w Europie był fakt, że samoloty North American P-51 Mustang mogły towarzyszyć Boeingom B-17 podczas ich całego lotu do Berlina. W latach pięćdziesiątych też chcieli mieć myśliwcę razem ze sobą. Gdy w 1949 r. myśliwce penetrujący lub inaczej eskortowy McDonnell XF-88 Voodoo nie wszedł do produkcji, pozyskanie eskorty stało się warunkiem priorytetowym. Nie bez znaczenia był również fakt, że Rosjanie zdetonowali własną bombę atomową. Wtedy członkowie najwyższego dowództwa SAC postawili pytanie przed Air Research and Development Command, czy atakujące B-36 mogłyby korzystać z osłony myśliwskiej zabieranej ze sobą. Już nad celem myśliwce mogłyby być uwalniane przez B-36 (nosicieli) i z pełnym zapasem paliwa przepędzić przechwytywane samoloty rosyjskiej obrony powietrznej. Argumentowano, że w czasie lotów rozpoznawczych samoloty również mogłyby być osłonięte ochronnym parasolem.

Wstępna propozycja dotyczyła samolotu McDonnell XF-85 Goblin, bo raz pierwszy oblatanego 23 sierpnia 1948 r. Był to myśliwiec specjalnie zaprojektowany do tego, aby się mieścił w komorze bombowej B-36 (choć w rzeczywistości testowano go tylko na Boeing B-29). Ale XF-85 był zbyt niekonwencjonalny i zbyt trudny do pilotowania. Ponadto utrata osiągi, która wynikała z funkcji samolotu, była zbyt duża.

Wtedy SAC zdecydował się na połączenie B-36 z „prawdziwym” myśliwcem Republic F-84, co przybrało postać projektu FICON (fighter conveyor tractor – projekt nosiciela myśliwca). Wielki bombowiec Convaira oznaczony teraz GRB-36F został wyprodukowany z F-84E Thunderjet o skrzydłach prostych oraz z F-84F Thunderstreak RF-84K Thunderflash o skrzydłach skośnych. Poza zadaniami eskortowymi myśliwce te mogły być wypuszczane przez nosicieli B-36 w pobliżu celu z zadaniem wykonania zdjęć lub przeprowadzenia bombardowania. Wypróbowano różne metody, w tym holowanie samolotu przeciępionego do końcówki skrzydła lub w komorze bombowej. Mało znanym faktem jest to, że FICON w latach 1955–1956 był w pełni operacyjny – stosowany, zanim SAC nie zdecydował się zaufać innemu rozwiązaniu – tankowaniu w locie, aby przedłużyć zasięg myśliwców. W 1959 r., równoległe z końcem kariery B-36, SAC całkowicie zrezygnował z prac nad myśliwcami.

Wersja cargo

Jedyny samolot transportowy bazujący na konstrukcji B-36, był początkowo samolotem pasażerskim, większym od dzisiejszego Boeinga 747. Samolotem tym były zainteresowane linie lotnicze American Airlines. Jednakże zabudowany został tylko jeden XC-99 (43-52436). Przez wiele lat używano go w US Air Force,

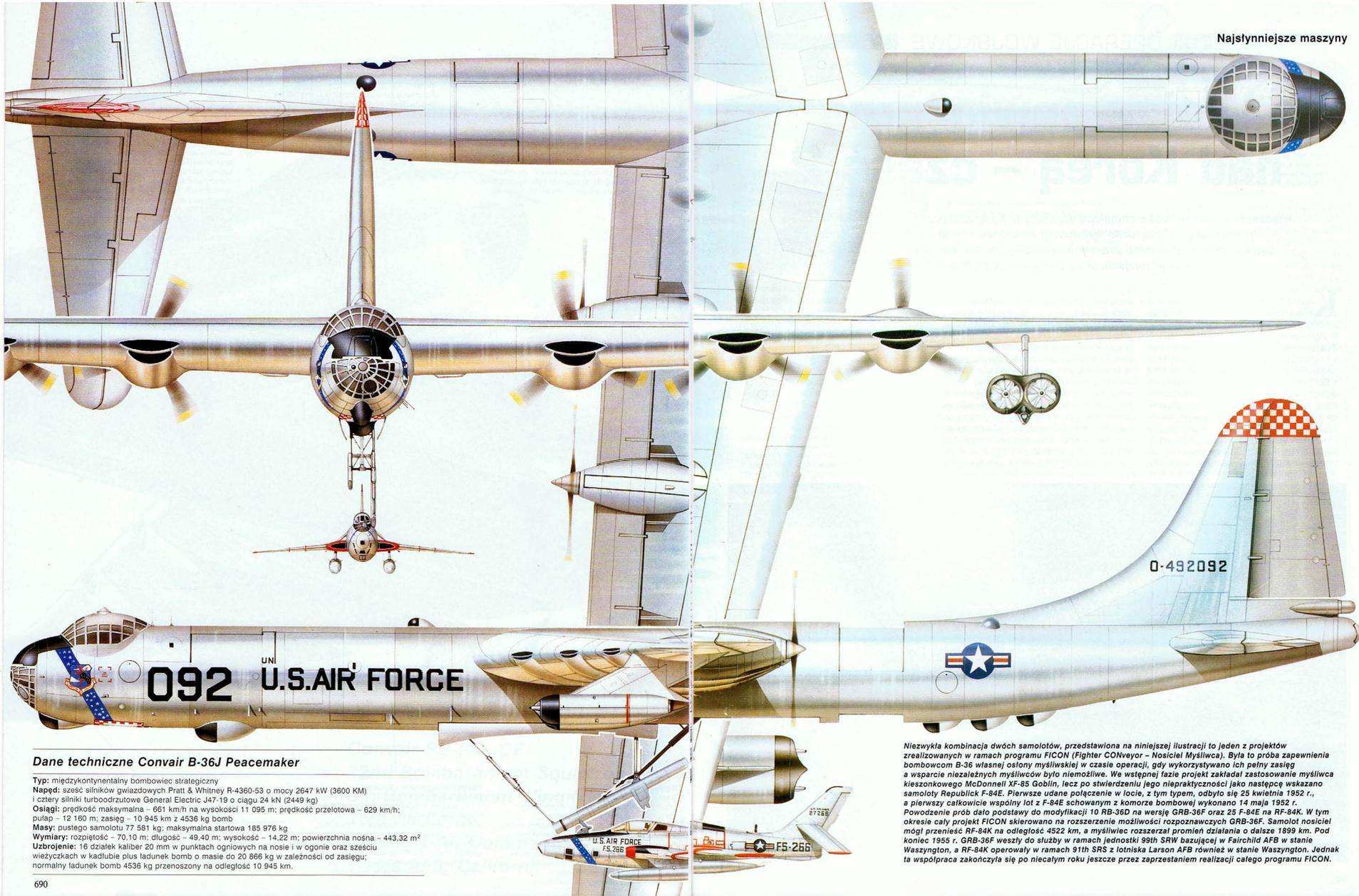


Powyżej: To zdjęcie Convair YB-60 (początkowo oznaczone jako YB-36G) znakomicie pokazuje jego układ ze skośnymi skrzydłami i całkowicie odrzutowy napęd.

Poniżej: Wbrew potocznym opiniom NB-36H nie był B-36 o napędzie jądrowym, lecz tylko stanowiskiem badawczym dla proponowanego samolotu X-6 o takim napędzie. W jego zmodyfikowanej części nosowej znalazł się działający reaktor atomowy, ale cały samolot służył do badań systemów zabezpieczenia załogi przez promieniowaniem przenikliwym. NB-36H towarzyszył Boeing B-50.



operując z bazy lotniczej Kelly AFB w Teksasie. Był to w zasadzie B-36 bez silników i z wyposażonym kadłubem. W połowie wysokości kadłuba na nosie dodano mu radiator, co znacznie zmieniło wygląd samolotu. Dwpokładowy XC-99 mógł zabierać 49 442 kg ładunków lub 410 w pełni wyposażonych żołnierzy lub 300 chorych. Samolot ten służył jako wydajny transportowiec i atrakcja podczas pokazów lotniczych, aż do momentu jego wycofania ze służby w 1957 r. Obecnie jest wystawiany w bazie Kelly. Transportowy XC-99 nigdy nie wzbudził dość zainteresowania wśród decydentów, aby wejść do produkcji seryjnej. Podobnie stało z wersją B-36 wyposażoną całkowicie w napęd odrzutowy, która latała jako prototyp pod oznaczeniem YB-60, ale uległa nowszej maszynie nazwanej B-52.



Dane techniczne Convair B-36J Peacemaker

Typ: międzykontynentalny bombowiec strategiczny

Napęd: sześć silników gwiazdowych Pratt & Whitney R-4360-53 o mocy 2647 kW (3600 KM) i cztery silniki turbodrzutowe General Electric J47-19 o ciągu 24 kN (2449 kg)

Osiągi: prędkość maksymalna – 661 km/h na wysokości 11 095 m; prędkość przelotowa – 629 km/h; pułap – 12 160 m; zasięg – 10 945 km z 4536 kg bomb

Masy: pustego samolotu 77 581 kg; maksymalna startowa 185 976 kg

Wymiary: rozpiętość – 70,10 m; długość – 49,40 m; wysokość – 14,22 m; powierzchnia nośna – 443,32 m²

Uzbrojenie: 16 działek kaliber 20 mm w punktach ogniowych na nosie i w ogonie oraz sześciu wieżyczkach w kadłubie plus ładunek bomb o masie do 20 866 kg w zależności od zasięgu; normalny ładunek bomb 4536 kg przenoszony na odległość 10 945 km.

Niezwykła kombinacja dwóch samolotów, przedstawiona na niniejszej ilustracji to jeden z projektów zrealizowanych w ramach programu FICON (Fighter CONveyor – Nosiiciel Myśliwca). Była to próba zapewnienia bombowcom B-36 własnej osłony myśliwskiej w czasie operacji, gdy wykorzystywano ich pełny zasięg a wsparcie niezależnych myśliwców było niemożliwe. We wstępnej fazie projekt zakładał zastosowanie myśliwca kieszonekowego McDonnell XF-85 Goblin, lecz po stwierdzeniu jego niepraktyczności jako następcę wskazano samoloty Republic F-84E. Pierwsze udane połączenie w locie, z tym typem, odbyło się 25 kwietnia 1952 r., a pierwszy całkowicie wspólny lot z F-84E schowanym z komora bombowej wykonano 14 maja 1952 r. Powodzenie prób dało podstawy do modyfikacji 10 RB-36D na wersję GRB-36F oraz 25 F-84E na RF-84K. W tym okresie cały projekt FICON skierowano na rozszerzenie możliwości rozpoznawczych GRB-36F. Samolot nosiciel mógł przemieścić RF-84K na odległość 4522 km, a myśliwiec rozszerzał promień działania o dalsze 1899 km. Pod koniec 1955 r. GRB-36F weszły do służby w ramach jednostki 99th SRW bazującej w Fairchild AFB w stanie Waszyngton, a RF-84K operowały w ramach 91th SRS z lotniska Larson AFB również w stanie Waszyngton. Jednak ta współpraca zakończyła się po niecałym roku jeszcze przez zaprzestaniem realizacji całego programu FICON.

Wojna powietrzna nad Koreą – część 2

Włączenie się komunistów chińskich do wojny w Korei zaskoczyło siły zbrojne Narodów Zjednoczonych i zagroziło wybuchem poważnego konfliktu Wschód-Zachód.

Dlatego Amerykanie mieli uzasadnione obawy, że dali się wciągnąć w „złą wojnę” – w złym miejscu, w złym czasie i ze złym przeciwnikiem.

Kiedy 26 listopada 1950 r. armia chińska w sile ćwierć miliona żołnierzy uderzyła na Koreę Północną, wojska Narodów Zjednoczonych były zajęte tłumieniem szeregu lokalnych ofensyw. Zaskoczenie strategiczne i taktyczne ze strony Chin było kompletne. W ciągu kilku dni sporządzono pośpiesznie plan ewakuacji wszystkich sił ONZ z Korei. Ponieważ jednak wsparcie z morza i powietrza zostało już przerzucone na wschodnie wybrzeże Korei Północnej, szybkie rozmieszczenie wojsk na Południu po ewakuacji z Północy było logicznym sposobem na powstrzymanie natarcia Chin. Wtedy to około 300 tysięcy wojskowych i cywili zaokrętowano w Hungnam, Inchon, Wonsan i Cinnampo lub też wywieziono samolotami z baz

lotniczych w Korei Północnej. U schyłku tego roku ofensywa chińska stanęła w miejscu, zaś pod koniec stycznia wytworzyła się nowa linia frontu tuż na północ od 38 równoleżnika.

W międzyczasie bardzo zmienił się charakter wojny powietrznej. Interwencja chińska zagroziła szerszymi konsekwencjami, nie tylko czymś w rodzaju sowieckiej demonstracji lub gry pozorów, tak jak w Europie, basenie Morza Śródziemnego lub na Bliskim Wschodzie. Skloniło to Stany Zjednoczone do powołania na nowo do służby lotników wojskowych, zwłaszcza szybkich okrętów transportowych klasy „Essex”. W czerwcu 1950 r. Marynarka Wojenna USA posiadała cztery tego typu okręty, a trzy lata później dołączyły do nich dziesięć in-

nych. Wzrosła też liczba lotników eskortowych – z 4 do 17.

Jak już zauważyliśmy wcześniej, największym zagrożeniem dla przewagi powietrznej Narodów Zjednoczonych w Korei było pojawienie się pod koniec października 1950 r. szybko mnożących się myśliwców odrzutowych o skośnym skrzydle typu Mikołaj-Guriewicz MiG-15, które prowadzili piloci chińscy z baz położonych w Chinach. Aby stawić

Maszyna Lockheed F-80C kuluje na terenie jednej z baz w Korei. 22 listopada 1952 r. pilot F-80C, major Charles J. Loring z 80. Dywizjonu Myśliwsko-Bombowego, świadomie rozstrząsał swój uszkodzony samolot na stanowisku artyleryjskim wroga. Dostał za to Honorowy Medal Kongresu.





Widoczna na zdjęciu maszyna Republic F-84E z emblematem 9. Dywizjonu 49. Skrzydła Myśliwsko-Bombowego skierowana do bazy K-2 pod koniec 1951 r. Ornamet gwiazdny tuż pod wiatrochronem należono na wszystkie samoloty F-84 z 49. Skrzydła. Upamiętniał on pierwsze strącenie maszyny MiG-15, którego dokonał kapitan Kenneth L. Skeen z 9. Dywizjonu, 19 września 1951 r.



Mała szybkość i zwrotność maszyn North American T-6 Texan (zwanymi Komarami) z 614 Grupy Kontroli Taktycznej zadcycydowała o ich użyciu do nadzoru pola walki i namierzania artylerii. Posiadały one „uzbrojenie” w postaci sześciu 51 mm rakiet dymnych do oznaczania celu.

czło temu zagrożeniu, 8 listopada wydano rozkaz, by 4. Skrzydło Myśliwców Przechwytyjących z maszynami North American F-86A Sabre, stacjonujące w bazie Wilmington w Delaware, rozpoczęły przygotowania do wylotu do Korei. Skrzydło zakwaterowało się w San Diego w Kalifornii na pokładzie lotniskowca eskortowego USS Cape Esperance i od początku grudnia zaczęło rozmieszczać się na lotnisku Kimpo. Mniej więcej w tym samym czasie lekkie okręty eskortowy USS Bataan przyznany 27. Skrzydła Myśliwców Eskortowych z maszynami Republic F-84D Thunderjet.

Myśliwiec F-86A był najnowocześniejszym samolotem w stanie gotowości bojowej, dostępnym do służby w Korei. Pod kątem sprawności minimalnie tylko ustępował maszynom MiG-15 „Fagot”. Jednak jego lekkie uzbrojenie w trzech karabinów maszynowych kaliber 12,7 mm z pewnością nie mogło konkurować z działem kaliber 37 mm oraz dwoma działkami 23 mm myśliwca radzieckiego. Różnicę tę wyrównywała jakość przeszkolenia i doświadczenie załóg. Piloci amerykańscy mieli na ogół za sobą długie lata praktyki w lotach na samolotach odrzutowych, a wielu z nich było zaprawionymi w boju weteranami-profesjonalistami z okresu eksperymentów z odrzutowcami podczas II wojny światowej. Wiadomo było, że średni wiek pilotów maszyn

Sabre przybywających do Korei wynosił około 26 lat, a każdy z nich wylatywał przeciętnie 1200 godzin na odrzutowcach. Średni wiek pilotów komunistycznych maszyn MiG zbliżył się do 32 lat, przy zaledwie 200 godzinach stażu na odrzutowcach.

W operacyjnych wylotach bojowych piloci amerykańscy szli w grupach po cztery maszyny. W samej zaś walce dzielili się na pary, w których skrzydłowy chronił prowadzącego. Chińczycy natomiast latali w stadach liczących do 20 samolotów, a w boju każdy pilot walczył niezależnie.

17 grudnia myśliwce Sabre stoczyły swą pierwszą walkę z MiGami tuż na południe od rzeki Jalu. Cztery F-86, które prowadził podpułkownik Bruce H. Hinton, dowódca Dywizjonu 335, napotkały cztery MiGi na wysokości 7620 m. Po wystrzeleniu 150 pocisków Hinton skierował ogień na jeden z myśliwców nieprzyjacielskich, który rozstrząsał się 16 km na południe od rzeki. W ciągu kolejnych czterech dni odbyło się kilka nierozstrzygniętych pojedynków, ale już 22 grudnia kapitan Lawrence V. Bach został zestrzelony i utracono pierwszy samolot F-86. Tego samego dnia osiem F-86 w czterech grupach, prowadzonych przez podpułkownika Johna C. Meyera i Glenna T. Eaglestona, zwarło się w walce z piętnastoma MiGami-15. W trakcie boju maszyny zeszły z wysokości 9145 m do 305 m, strącając nie mniej niż sześć samolotów wroga.

Maszyny Sabre wycofują się

Choć wielkie zwycięstwo samolotów Sabre z 2 grudnia było oczywiście wstrząsem dla sił powietrznych komunistów, 4. Skrzydło Myśliwców nie mogło już powtórzyć tego sukcesu, gdyż lotnisku Kim-

po zagrażały postępujące wojska chińskie, zaś maszyny Sabre pospiesznie przeniesiono do Bazy Lotniczej Johnston w Japonii, co postawiło je poza skutecznym zasięgiem walk nad Koreą. Niemniej zaryzykowano szybki eksperyment: 14 stycznia do Taegu poleciała mała grupa F-86 w roli myśliwców atakujących cele naziemne, z uzbrojeniem w postaci kilku rakiet 127 mm. Przy użyciu samolotu North American T-6 Texan do namierzania celów nieprzyjacielskich obserwatorzy naziemni ONZ wydalili F-86 Sabre rozkaz ataku, lecz myśliwce, oddalone o jakieś 280 km, posiadały zbyt mało paliwa, by zatrzymać się na polu walki i odnotowano niewiele sukcesów.

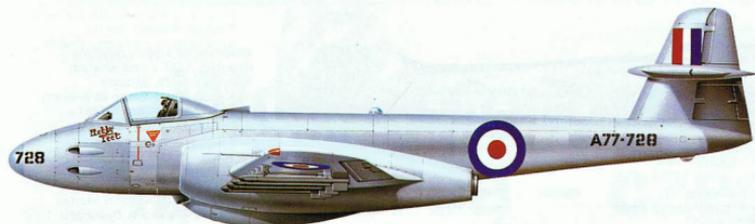
Pomimo braku myśliwców F-86 na niebie nad Koreą, komunistom nie udało się zapewnić wsparcia powietrznego swym wojskom lądowym, po części dlatego, że walki przesyłuły się poza zasięg baz lotniczych MiGów-15 w Mandzuriu, a komuniści niechętnie posyłały swę przestarzałe bombowce do walki bez eskorty. Poza tym wytworzyła się dziwna sytuacja, kiedy wywiad NZ wykrył, że władze chińskie zabroniły korzystać z baz w Mandzuriu bombowcom działającym nad Koreą, w obawie by nie posłużyło to Amerykanom za słuszny pretekst do uderzeń odwetowych na bazy MiGów.

Zanim opiszemy wypadki, które złożyły się na główną ofensywę wiosną 1951 r., opowiemy o działalności dywizjonów Marynarki Wojennej USA i innych pododdziałów sił zbrojnych ONZ. Na przykład australijski Dywizjon 77 RAAF, latający na F-51 z bazy Iwakuni w Japonii, działał nad Koreą zarówno w ataku naziemnym, jak i w eskorcie bom-

W ramach szybkiej odpowiedzi na pierwsze doniesienia o maszynach MiG-15 w Korei Sily Powietrzne USA wydały rozkaz, by 4. Grupa Myśliwców opuściła Stany Zjednoczone. 13 grudnia 1950 r. mały oddział F-86A z 336. Dywizjonu Myśliwców stacjonujący w Kimpo (K-14) wykonał swój pierwszy lot patrolowy nad Koreą Południową, nie napotykając jednak odrzutowców nieprzyjaciela.

Film z walki. W kadrze pozostaje MiG-15, trafiony 1 kwietnia 1952 r. z działka F-86 na północ od Sinuiju. W chwilę później zajmie się ogniem, a pilot katapultuje się. Znacznie wyższą prędkość wznoszenia pozwala MiGom-15 uniknąć wielu spotkań z F-86, lecz pod innymi względami nie dorównywały one maszynom Sabre.





W Korei brytyjski Gloster Meteor F.M.k 8 jako myśliwiec szturmowy całkowicie ulegał maszynie MiG-15, lecz w barwach Dywizjonu 77 RAAF przeprowadził wiele tysięcy nalotów na cele na ziemi – tracąc 32 pilotów w akcji.

Trudno znaleźć epizod o większym wpływie na wojnę w Korei niż pojawienie się myśliwca odrzutowego MiG-15, który pod względem sprawności niewiele tylko przewyższał maszynę North American F-86. Ulepszona wersja z kierownicą strug na skrzydle, pokazana tu w barwach Sił Powietrznych Korei Północnej, została wprowadzona jako próba sprostania zwrotności bojowej maszyny Sabre.



bowców. Został wcielony do 35. Grupy Myśliwców Bombardujących. Pod koniec 1950 r. dywizjon ten wycofano z operacji, by wprowadzić doń maszyny Gloster Meteor F.Mk 8 przysłane z Wielkiej Brytanii. Po reorganizacji dywizjon poleciał do Korei, lecz szybko uległ maszynom MiG-15. W efekcie samoloty Meteor służyły do ataków na cele na ziemi.

Brytyjskie Królewskie Siły Powietrzne (RAF) wzięły niewielki udział w wojnie koreańskiej, rozmieszczając tam kilka jednostek bojowych. Natomiast Marynarka Królewska oraz Jednostka

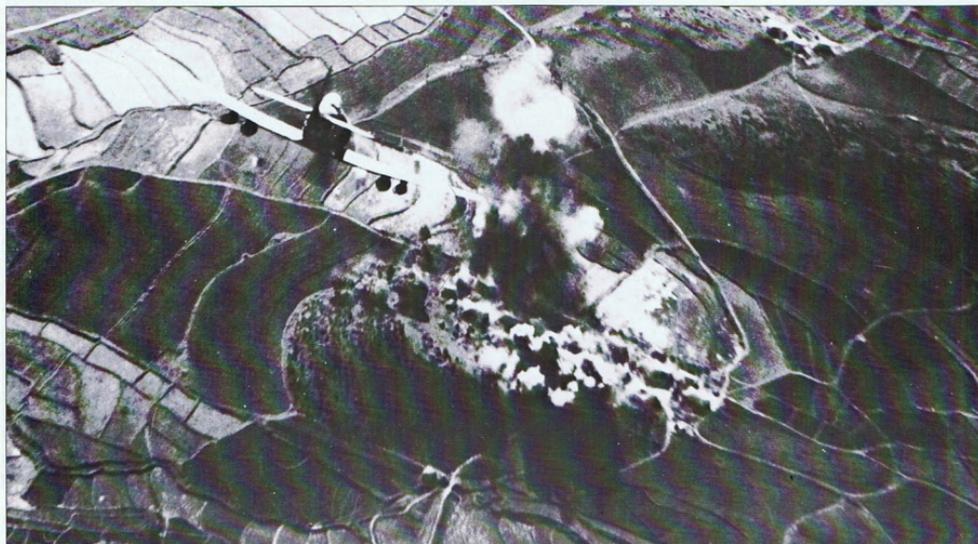
W Korei zwyciężył ładunek uderzeniowy maszyn Marynarki Królewskiej Hawker Sea Fury FB.Mk 11 z parą zbiorników odrzucanych składających się albo z czterech rakiet sześciociałowych, albo z dwóch bomb o wadze 227 kg. Na zdjęciu Sea Fury przeprowadza stromy atak nurkujący.

W czasie, gdy wojska NZ były mocno naciskane przez postępującą armie Korei Północnej, Australia zaferowała swój Dywizjon 77 RAAF z maszynami F-51D Mustang. Dywizjon przeniósł się do Pohang, gdzie dołączono go do Grupy nr 35. Pierwszy wylot bojowy odbył 11 sierpnia 1950 r.

Sił Powietrznych uczestniczyły w operacjach wsparcia wraz z Połączoną Grupą Bojową nr 77 Marynarki Wojennej USA. Lekki transportowiec HMS *Theseus* został zastąpiony w kwietniu 1951 r. przez siostrzany okręt HMS *Glory*. Następcą tego ostatniego był potem australijski HMAS *Sydney*. Wszystkie te okręty stanowiły bazę dla myśliwców bombardujących Fairey Firefly i Hawker Sea Fury. HMS *Ocean*, który służył na wodach koreańskich w okresie od maja do października 1952 r., ustanowił rekord wojenny: w ciągu jednego dnia z jego pokładu odbyły się 123 wyloty myśliwców bombardujących, a jeden z pilotów tej pływającej bazy,

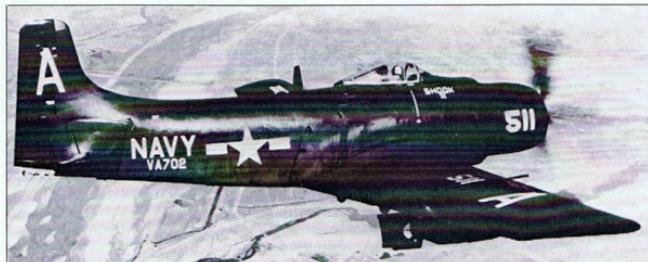


porucznik Peter Carmichael z Dywizjonu 802 FAA, został pierwszym brytyjskim pilotem morskim, który zniszczył maszynę MiG-15. Stracił ją na północ od Chinampo 9 sierpnia 1952 r., lecąc na samolocie o silniku tłokowym Sea Fury FB.Mk 11.





Marynarka Wojenna USA i Korpus Piechoty Morskiej często wykorzystywały maszyny Vought Corsair w Korei, potwierdzając szeroko rozpowszechnioną opinię, że był to najlepszy ze skonstruowanych dotąd myśliwców morskich o silniku tłokowym. Myśliwiec nocny F4U-5N z radarem APS-5 i czterema działami kaliber 20 mm był sporadycznie używany do walk z nocnymi komandosami.



Zaladowany bombami samolot Douglas AD-1 Skyraider z Dywizjonu Szturmowego Marynarki VA-702, latający z pokładu USS Boxer (CV-21), przed atakiem na dwa mosty rzeczne na północ od Hungnam. Precyzyjne ataki na cele o kluczowym znaczeniu możliwe były często tylko z lotniskowców, które operowały na wodach u wybrzeża Korei Północnej.

Transportowce amerykańskie były szczególnie obciążone pracą w trakcie operacji powstrzymania zimowej ofensywy komunistów na przełomie 1950–1951 r. Większość działań ograniczono nadal do szturmów na maszynach Douglas AD Skyraider i Vought F4U Corsair o silniku tłokowym. Przyczyną były drewniane pokłady większości transportowców marynarki amerykańskiej. Wówczas dopiero rozpoczęto realizację Projektu 27A i Projektu 27C, które polegały na wzmocnieniu pokładów szybkich transportowców klasy „Essex”. Oddany do użytku we wrześniu 1950 r. USS *Oriskany* był pierwszym okrętem, który został specjalnie zbudowany dla potrzeb operacji z użyciem samolotów odrzutowych.

Obawa przed okrętami podwodnymi

Zakres operacji morskich na Pacyfiku Zachodnim (wsparcie lotnicze, desant z wody oraz ciągłość dostaw i posiłków z Japonii i Stanów Zjednoczonych) budziły coraz to większe obawy przed interwencją chińskich okrętów podwodnych. W związku z tym utworzono Połączoną Grupę Bojową nr 96.7. Miała ona działać z bazy w Japonii. W skład jej wchodził transportowiec eskortowy USS *Bairoko*, na pokładzie którego znajdował się dywizjon do walk z okrętami podwodnymi i który do tej pory służył do przewozu maszyn F-86 z USA do Japonii.

Jedne zastosowanie torped lotniczych podczas wojny koreańskiej miało miejsce w kwietniu 1951 r. Użyto je nie przeciw okrętom, lecz w uderzeniu na tamę wodną. Po niepowodzeniach atakach amerykań-

Wyjątkowe zastosowanie torped z ośmiu maszyn AD-1 Skyraider z USS *Princeton* 1 maja 1951 r. Celem jest zapora wodna Hwanchon. Niszcząc ten cel wojska Narodów Zjednoczonych pozbawiły komunistów możliwości regulacji poziomu rzeki.

skiej formacji Rangers i rajdzie bombowców Boeing B-29 Superfortress, które zrzuciły sześciotonne bomby na zapórę Hwanchon, ośmiu maszyn Skyraider z USS *Princeton* wyposażonych w torpedy, w eskorcie 12 maszyn Corsair, wyruszyło na ten cel 1 maja 1951 r. Zaliczono sześć trafień torpedami, które wyrwały dziurę w środku tamy i pozbawiły komunistów możliwości kontroli poziomu rzeki na szlaku przyszłej ofensywy lądowej wojsk Narodów Zjednoczonych.

Kiedy armia komunistyczna była zajęta walką pod



Mniej rozreklamowane niż szybkie transportowce TF77, amerykańskie transportowce eskortowe TF95 nie wychodziły z akcji przez całą wojnę koreańską. W okresie od 1950 do 1953 r. USS *Sicily* (CVE-118) został czterokrotnie postawiony w stan gotowości bojowej. Na zdjęciu z września 1950 z jeden z myśliwców Vought F4U-5N Corsair z tego okrętu jest uzbrajany przed wylotem nocnym.

koniec 1950 r., nie przewidywano jeszcze takiej skali zaangażowania USA w Korei.

W Chinach nie było żadnej rodzimej fabryki, zdolnej do wyprodukowania samolotu najnowszej generacji. Chińskie siły powietrzne były więc uzależnione od dalszych dostaw maszyn Jakowlew Jak-9, La-11 i Il-10 ze Związku Radzieckiego, jak też dużych partii myśliwców odrzutowych MiG-15. Do tych samolotów doszło kilka bombowców Tupolew Tu-2 o silnikach bliźniaczych, myśliwców MiG-9 i odrzutowców szkoleniowych Jakowlew Jak-17UTI.

W zimie 1950–1951 r. przeprowadzono szereg prac zmierzających do usprawnienia baz lotniczych



Nawet po wprowadzeniu odrzutowca MiG-15 Korea Północna nadal postugiwała się myśliwcami o silniku tłokowym, w tym Jakowlew Jak-9P, zwłaszcza do bezpośredniej eskorty maszyn Iluzjusz Il-10 atakujących cele naziemne. Latali na nich piloci, których wyszkolenie i doświadczenie było dużo gorsze od amerykańskiego, więc samoloty te prawie zawsze przegrywały w walce z maszynami F-51D Narodów Zjednoczonych.



w Korei Północnej, pod ochroną myśliwców MiG-15 z baz w Mandżurii. Wywiad Narodów Zjednoczonych oceniał, że na początku 1951 r. do Chin dostarczono około 200 tych maszyn. W tym samym czasie podjęto solidny program szkolenia na odrzutowcach z udziałem radzieckich instruktorów lotu, by zapewnić siłom powietrznym Chin komunistycznych dostateczną liczbę pilotów MiG-15. Natomiast lotnictwo Narodów Zjednoczonych podjęło niewiele wysiłków, by zwiększyć lub zmodernizować siłę myśliwców odrzutowców na Pacyfiku Zachodnim, poza doposażeniem 27. Skrzydła Myśliwców Eskortowych w maszyny F-84E, mające radarowe celowniki strzeleckie, usprawnione zbiorniki skrzydłowe i zmodyfikowany układ paliwowy, który pozwalał na przeniesienie podskrzydłowych zbiorników odrzucanych.

Poza strefę ryzyka

Póki co, komuniści trzymali większość swoich myśliwców MiG-15 daleko na północy i zachodzie poza obszarem ryzyka, ale jeden pułk, liczący 75 samolotów, stacjonował w bazie w Antung, gdzie radar mógł dać ostrzeżenie o działalności lotnictwa ONZ. Pomimo wzmożonego ruchu na niebie w marcu, kiedy maszyny F-86 odbyły 940 wylotów bojowych, zniszczono tylko trzy myśliwce MiG-15.

Bombowce amerykańskie operowały nad Koreą z baz w Japonii, niewiele sobie robiąc z ataków samolotów komunistycznych. Podobnie odrzutowce myśliwce komunistów nie lękały się nalotów na swoje bazy w Mandżurii. Te Superfortece Boeing B-29 należały do 98. Skrzydła Bombowców.

Sukces przypadł w udziale Kanadyjczykowi, porucznikowi J.A.O. Levesque z Królewskich Sił Powietrznych Kanady (RCAF), który dołączył do Dywizjonu 334 – zestrzelił samolot nieprzyjacielski w pobliżu Sinuiju. Przez większość czasu komuniści woleli nie zostawać w polu i rezygnowali z walki, wykorzystując przewagę prędkości do tego, by wykręcić się ogonem nad rzeką Jalu.

Niszczyciel bombowców

W roli niszczyciela bombowców MiG ze swymi działami dużego kalibru okazał się morderczym narzędziem, a gdy w kwietniu wzrosło tempo walk powietrznych, rozumiano że F-84E nie będzie równorzędnym partnerem dla tego myśliwca nieprzyjacielskiego. 3 i 4 kwietnia maszyny Sabre zestrzeliły cztery MiG-15, lecz już 7 kwietnia utracono bombowiec B-29 po tym, jak myśliwce nieprzyjacielskie przedarły się przez eskortujące maszyny Thunderjet.

Największą ze stoczonych dotąd bitew powietrznych miała miejsce 12 kwietnia: 48 maszyn B-29 ze Skrzydła Ciężkich Bombowców nr 19, 29 i 307 z Okinawy, w bezpośredniej eskorcie 36 maszyn F-84E i z osłoną od góry 18 samolotów F-86A, zaatakowało most kolejowy na rzece Jalu pod Antung. Cały pułk maszyn MiG z bazy w Antung czekał w powietrzu na spotkanie. Kiedy formacje Superfortec rozesyły się do nalotu bombowego, piloci

MiGów mogli zabrać się do maruderów; stracili trzy bombowce, uszkadzając poważnie siedem. 32 członków załogi straciło życie lub zostało avariowanych za zaginionych. Maszyny F-84E Sabre nie mogły zdobywać punktów w tej rozgrywce, lecz i tak zestrzeliły cztery myśliwce nieprzyjaciela. Kanonierzy z bombowców zniszczyli dziewięć MiGów i uszkodzili jeszcze sześć.

W wyniku walki powietrznej z 12 kwietnia Dywizjon 336 z maszynami F-86A przesunięto na front, dołączając go do Dywizjonu 334 w Suwon, podczas gdy w pododdziałach patrolowych zwiększono liczbę maszyn Sabre z czterech do sześciu. 22 kwietnia na dwie takie podgrupy napadło 36 myśliwców MiG-15, które z kolei były związane w walce przez tuzin innych F-86. W pojedynku, który się wywiązał, cztery MiG-i zniszczono, a cztery uszkodzono bez strat.

Pod koniec maja 4. Skrzydło Myśliwców Przechwytyjących zaliczyło w sumie 3500 wylotów bojowych w pięć miesięcy i miało na swym koncie 22 potwierdzonych strat maszyn MiG-15 przy utracie jednego samolotu Sabre w walce.

W tym czasie ciężko pracujące na morzu okręty eskortowe USS *Bando Strait* i USS *Sicily* zostały zwolnione i powróciły do USA, a USS *Philippine Sea* został zastąpiony przez USS *Bonne Homme Richard* [Bonnie Dick], choć samoloty Skyraider i Corsair o silniku tłokowym nadal stanowiły morskie wyposażenie wsparcia wojsk lądowych.



SAMOLOTY od A do Z

Beech Baron 55, 56 i 58

Oblot Beech Baron 95-55, powstałego na bazie wcześniejszej wersji Travel Air 95, odbył się 29 lutego 1960 r. Od swego poprzednika różnił się przede wszystkim zastosowaniem zespołów napędowych o większej mocy. Oprócz tego, zastosowano skośny statecznik pionowy oraz oprzyrządowano samolot tak, by mógł latać w każdych warunkach atmosferycznych. Wprowadzona w 1963 r. wersja B55 miała cztery miejsca, ale możliwe było jej przystosowanie do przewozu pięciu/sześciu osób. Dodatkowa wersja C55 z 1965 r. dysponowała mocniejszymi – 210 kW (285 KM) silnikami Continental IO-520-C. W późniejszym okresie była ona doskonałona pod wyodrębniającą ją od B55, nową nazwą Baron.

Kilka miesięcy przed wprowadzeniem C55, US Army ogłosiła, że 95-B55 został wybrany do szkolenia w lotach według przyrządów i wstępne zamówienie opiewa na 55 maszyn, którym przyznano wojskowe oznaczenie T-42A Cochise. Zarównie to powiększono najpierw o dziesięć samolotów, a w 1971 r. o dalszych pięć, które zostały przekazane Turcji w ramach Military Assistance Program. Do 1984 r. produkcja cywilnych i wojskowych maszyn 95-B55 przekroczyła 2400 egzemplarzy, a do zakończenia produkcji w 1984 r., dostarczono 1201 samolotów wersji E55 (pozdorzecio C/D55).

We wrześniu 1967 r. rozpoczęły się dostawy nowej wersji Baron 58TC. Zastosowano w nim silniki turbodładowane – Avco Lycoming TIO-541-E1B4V o mocy po 279 kW (380 KM), które gwarantowały konstrukcji zdecydowanie lepsze parametry eksploatacyjne. Beech podkreślał, że był to pierwszy dwusilnikowy lekki samolot, który dysponował taką możliwością. Jednak wyższa cena tej wersji Barona odradzała klientowi i po wyprodukowaniu 93 egzemplarzy, produkcja jej została wstrzymana w grudniu 1971 r.

Przed tą datą Beech rozszerzył jeszcze swoją ofertę przedstawiając w 1969 r. powiększoną wersję Baron 58. Oblatany w czerwcu tego roku, samolot posiadał długość większą o 0,25 m, co pozwoliło na powiększenie kabiny i bazy podwozia. Akceptacja tej wersji i produkcja, której intensywność przez 12 lat osiągnęła średnią wartość dwóch samolotów na tydzień, doprowadziły do skonstruowania hermetyzowanej wersji – 58P. Jej dostawy rozpoczęły się w 1975 r. Samolot ten był hybrydą łączącą skrzydło z 95-B55, usterzenie i wzmocniony kadłub z wersji 58 oraz podwozie główne zaprojektowane dla Duke 60. Napęd zapewniały dwa turbodładowane silniki Continental – do tej pory noszące oznaczenie TSIO-520-WB. Ostatnim rozszerzeniem oferty firmy była wersja 58TC, której dostawy rozpoczęły w czerwcu 1978 r. Od swego bezpośredniego poprzednika różniła się tym, że nie miała hermetyzowanej kabiny, zachowała jednak nie zmieniony układ napędowy.

Baron sprawdził się jako popularny samolot dwusilnikowy i do stycznia 1982 r. dostarczono 2182 samoloty w wersji 55. Później dwie firmy proponowały przerobki tych samolotów do użycia napędu



Beech Baron 95-E55

W lubianym samolocie Baron 95-E55 zastosowano większe usterzenie i przewidziano więcej miejsca na przewóz bagażu.



Poniżej: Baron B55 z oznaczeniem T-42A został wybrany przez US Army do szkolenia w zakresie nawigacji.



turbośmigłowego. Były nimi SPERMA Marquie produkowany w niewielkich ilościach we Francji, łączący w sobie płatowiec zbudowane w zakładach Beech z silnikami Turboméca Astazou o mocy po 328 kW (440 KM) oraz American Jet Industries Turbo Star Baron napędzany 298 kW (400 KM) silnikami turbośmigłowymi Allison 250-B17.

OPIS TECHNICZNY
BEECH BARON 58P
Typ: dolnopłat kabiny z miejscami dla 4-6 osób.
Zespół napędowy: dwa turbodładowane płaskie, sześciocylindrowe silniki tłokowe Continental TSIO-520-WB, każdy o mocy 239 kW (325 KM).
Osiągi: prędkość maksymalna – 483

km/h, ekonomiczna prędkość przelotowa – 375 km/h, pułap – powyżej 7620 m, zasięg maksymalny – 2277 km.
Masy: pustego samolotu – 1822 kg, maksymalna do startu – 2812 kg.
Wymiary: rozpiętość – 11,53 m, długość – 9,12 m, wysokość – 2,79 m, powierzchnia skrzydła – 18,51 m².

Beech Duke 60

29 grudnia 1966 r. (termin oblotu **Beech Duke 60**) firma weszła do grona producentów samolotów użytkowych z hermetyzowaną kabiną. Nowy Duke, nieznacznie większy od rodziny samolotów Baron, zaplanowany był jako luksusowa maszyna czterech- lub sześciomiejscowa z bogatym wyposażeniem już w wersji standardowej. Ogólna koncepcja samolotu nie odbiegała od linii dwusilnikowych maszyn Beech. Jednak ze względu na to że samolot miał operować z większą masą, zaprojektowano dla niego odpowiednio wzmocnione podwozie oraz wyposażono go w mocniejsze silniki turbodoladowane TIO-541-E1C4. Instalowany do tej pory układ hermetyzacji wyposażono w układ sterujący, który pozwalał już na ziemi zadać wartość wysokości kablowej. Układ utrzymywał wysokość kabiny na poziomie 3050 m do wysokości lotu 7600 m.

W czasie całej produkcji pojawiły się tylko dwie wersje rozwojowe **A60 i B60**. Stało się to odpowiednio w 1971 i 1974 r. Pierwszą z nich dysponowała zwiększoną o 23 kg masą do startu, druga - lekko zwiększonymi wymiarami kabiny i powię-



Duke był atrakcyjnym samolotem dwusilnikowym, wypełniającym ofertę między wersją Baron a maszynami Queen Air/King Air.

szoną pojemnością zbiorników paliwowych. Samoloty te nie były tanie i jak na warunki USA wyprodukowano je w niewielu egzemplarzach. Do czasu zakończenia produkcji w 1983 r., zakłady opuściło 596 maszyn.

OPIS TECHNICZNY

BEECH DUKE 60

Typ: dolnopłat użytkowy z miejscami dla 4 lub 6 osób.

Zespół napędowy: dwa, płaskie, sześciocylindrowe silniki tłokowe Avco Lycoming TIO-541-E1C4, każdy o mocy 279 kW (380 KM).

Osiągi: prędkość maksymalna na pozio-

mie 7010 m - 455 km/h, ekonomiczna prędkość przelotowa na wysokości

7620 m - 402 km/h, pułap - 9145 m, maksymalny zasięg - 2165 km.

Masy: pustego samolotu - 2006 kg, maksymalna do startu - 3073 kg.

Wymiary: rozpiętość - 11,97 m, długość - 10,31 m, wysokość - 3,78 m, powierzchnia skrzydła - 19,78 m².

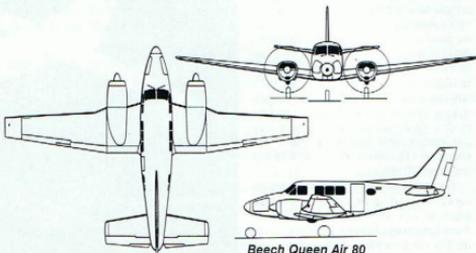
Beech Queen Air 65, 70, 80 i 88

28 sierpnia 1958 r. Beech oblatł nowy samolot dyspozycyjny **Beech wersja 65 Queen Air**. Zaprojektowany w odpowiedzi na rosnące według firmy zapotrzebowanie na ten rodzaj lotnictwa, samolot o układzie dolnopłata dysponował miejscami dla siedmiu do dziewięciu osób, posiadał chowane podwozie z przednim kółkiem i napędzany był dwoma 250 kW (340 KM) płaskimi turbodoladowanymi silnikami tłokowymi Avco Lycoming IGSO-480-A1B6. Pełne wyposażenie do lotów IFR należało do wyposażenia standardowego. Możliwe do zabudowy oprzyrządowanie typu: autopilot, radar nawigacyjny i pogodowy mogły zapewnić Queen Air właścicieli współczesnego samolotu linowego. W styczniu następnego roku, Beech oblatł pierwszy z trzech egzemplarzy wersji 65, które miały być poddane ocenie przez US Army. W wyniku tej oceny złożone zostało zamówienie na 71 takich maszyn, którym nadano wojskowe oznaczenie L-23F Seminole. Oznaczenie to zostało wybrane głównie przez podobieństwo Twin Bonanza i Queen Air 65. Ten ostatni miał wyższą tylną część kadłuba i dysponował mocniejszym

B80 był największym z rodziny samolotów Queen Air, wyposażonym w najpotężniejszy zespół napędowy. Ten egzemplarz nosi znaki Filipin.

zespołem napędowym. W 1962 r. L-23F zostały przemianowane na **U-8F**. Paru samolotom przerobionym później dla użycia większej przestrzeni we wnętrzu kabiny, nadano oznaczenie **U-8G**. Kilka maszyn z normalnej oferty Beech zostało na bitych przez Japońskie Siły Obrony Morskiej do użycia w treningu nawigacyjnym i jako samoloty transportowe. Pewna część maszyn trafiła również do lotnictwa wojskowego w Urugwaju i Wenezueli. We wprowadzonej kilka lat później, udoskonalonej wersji **Queen Air A65** zastosowano skłone usterzenie pionowe oraz użycie zbiorników paliwowych o większej pojemności. Samolot Queen Air 65 był dostarczany z dwoma 368 kW (500 KM) turbosmigłowymi silnikami Pratt & Whitney PT6A-6.

Ekspansja rodziny Queen Air rozpoczęła się 22 czerwca 1961 r. oblotem samolotu **Queen Air 80**. Miał on wzmocniony zespół napędowy (278 kW (380 KM)), jednak dopiero od 1964 r. Queen Air 80 dysponował zwiększoną rozpiętością skrzydeł, co pozwalało na eksploatację z większym ciężarem całkowitym. Ostateczną wersją



Beech Queen Air 80

był **Queen Air B80**, zawierający szereg modyfikacji i udoskonań. W każdej z tych wersji bazowych dostępny był 11-miejscowy wariant Queen Airliner. Wersja 80 z hermetyzowaną kabiną została wprowadzona w sierpniu 1965 r. Będąc generacją podobnym do B80, wariant ten zawierał szereg wzmocnień pozwalających na przeniesienie obciążen od ciśnienia różnicowego oraz miał zabudowane okrągłe okna zamiast dotychczasowych prostokątnych.

Samolot ten, oznaczony **88 Queen Air** oczekiwał się 45 kopii, zanim w 1969 r. zakończył jego produkcję.

Trzecim członkiem rodziny Queen Air, stał się zaprezentowany w 1968 r. **Queen Air 70**. Był to praktycznie samolot A65 ze zwiększoną rozpiętością skrzydeł do B80.

Produkcja wersji 65 i 70 została zaprzestana w 1971 r. po wyprodukowaniu 404 egzemplarzy wersji 65 (w tym również U-8F) oraz 42 samolotów w wersji 70. Produkcja Queen Air 80 trwała do 1978 r. i zakończyła się po wypuszczeniu około 5010 maszyn.

OPIS TECHNICZNY

BEECH QUEEN AIR 880

Typ: samolot dyspozycyjny i transportowy o 6 do 11 miejscach.

Zespół napędowy: dwa doladowane sprężarką wporonociową, płaskie, tłokowe silniki sześciocylindrowe Avco Lycoming IGSO-540-A1D o mocy po 279 kW (380 KM).

Osiągi: prędkość maksymalna na wysokości 3505 m - 400 km/h, ekonomiczna prędkość przelotowa na wysokości 4570 m - 294 km/h, pułap - 8170 m, maksymalny zasięg - 2441 km.

Masy: pustego samolotu - 2394 kg, maksymalna do startu - 3992 kg.

Wymiary: rozpiętość - 15,32 m, długość - 10,82 m, wysokość - 4,33 m, powierzchnia skrzydła - 27,3 m².



Beech King Air 90

Na początku 1963 r., Beech rozpoczął loty doświadczalne na samolocie napędzanym dwoma 368 kW (500 KM) silnikami turbosmigłowymi Pratt & Whitney Aircraft of Canada, oznaczonym wspólnie jako **Beech Queen Air 65-80**. Stojąc w obliczu potrzeby dalszego rozszerzenia oferty rodziny Queen Air, firma zaprojektowała tę maszynę w odpowiedzi na wymagania US Army dla samolotu do przewożenia personelu i wyposażenia. W związku z prowadzoną produkcją wersji Queen Air 65 i 80, zaproponowane oznaczenie mogło być mylące i dlatego zmieniono je tymczasowo na wersję **65-90T** (przy czym T odpowiadało zastosowaniu napędowi turbosmigłowemu). Dla dalszego wyeliminowania pomyłek samolotowi Queen Air z napędem turbosmigłowym nadano oznaczenie King Air. W rezultacie wersja 65-90T stał się prototypem rodziny samolotów Beech King Air 90, a żeby być bardziej precyzyjnym, jego nazwę hermetycznego wariantu zwiększono. Po locie pierwszego 65-90T, zbudowano jego wersję cywilną z hermetyzowaną kabiną. Pierwszy lot prototypu produkcyjnej wersji cywilnej odbył się 20 stycznia 1964 r. Samolot ten rozpoczął długą serię samolotów King Air, która do 17 kwietnia 1981 r. osiągnęła wielkość 3000 maszyn.

US Army testowała wersję 65-90T pod oznaczeniem **NU-8F**. W wyniku przeprowadzonej oceny, która potwierdziła, że samolot odpowiada wymaganiom wojskowym, zamówiono 48 samolotów pod oznaczeniem **U-21A**. Beech wyróżnił samoloty wojskowe z produkcji cywilnej przez nadanie im oznaczenia **65-A90-1** i przystąpił do zaprojektowania wnętrza tak, by mogło ono pomieścić 10 żołnierzy lub sześciu do ośmiu osób z grupy dowództwa lub trzech par noszy. Siedzenia można było łatwo wymontować, co przystosowywało samolot do przewożenia ładunku o łącznej masie do 1361 kg.

Początek dostaw U-21A, które przeznaczone „Ute” miał miejsce 16 maja 1967 r. W wyniku następnych zamówień ich liczba przekroczyła 160 maszyn. Wśród nich były warianty **RU-21A, RU-21D** napędzane 404 kW (550 KM) silnikami turbosmigłowymi Pratt & Whitney PT6A-20 oraz warianty **RU-21B, RU-21-C, RU-21E**, do napędu których użyto 441 kW (600 KM) silniki PT6A-29. Samoloty RU-21 były zaprojektowane specjalnie do działań w charakterze samolotów rozpoznania radioelektronicznego w obszarze południowo-wschodniej Azji. Wariant ten obrosniłby był przedziwną kolekcją anten i czujników. Wewnątrz współpracowały z nimi odpowiednie zestawy świniok, a samoloty dodatkowo wyposażone były w zestaw nawigacyjno-komunikacyjny zezwalający na loty w każdych warunkach atmosferycznych. RU-21B i RU-21C miały odpowiednio przyznane wewnętrzne oznaczenie Beech – **65-A90-2** i **65-A90-3**, 17 samolotów USAF – U-21G było bardzo podobnych do U-21A.

Dostawa cywilnych King Air 90 wyposażonych w hermetyzowaną kabinę mieszcząca do 10 osób wraz z pilotem, rozpoczęła się w końcu 1964 r. Na początku 1966 r. zostały one zastąpione przez posiadające mocniejsze silniki (PT6A-20) sa-

moloty King Air A90. Jeden z takich samolotów został dostarczony wojsku pod oznaczeniem **VC-6A**.

Po A90 przyszła kolej na posiadające drobne usprawnienia- **King Air B90**, a we wrześniu 1971 r. na **King Air C90**, w którym zastosowano unowocześnieiony układ hermetyzacji i ogrzewania kabiny. C90 pozostawał w ciągłej produkcji w 1982 r., do końca którego wyprodukowano prawie 1000 maszyn. Jedną z nich pod oznaczeniem **VC-6B** służyła w USAF 1254 SAM Squadron.

Podczas rozszerzenia oferty King Air 90 nastąpiło w 1972 r. po wprowadzeniu samolotu **King Air E90**. Podobny do swego poprzednika napędzany był mocniejszymi – 410 kW (550 KM) silnikami turbosmigłowymi PT6A-28. Wersja ta pozostawała w produkcji jeszcze w 1990 r. W 1976 r. Beech wygrał kontrakt z US Navy na samolot do zaawansowanego treningu pilotów. Samolot, któremu nadano oznaczenie **T-44A** łączył w sobie właściwości samolotów C90 i E90.

Ostatnim z rodziny King Air był **Super King Air F90**, którego dostawy rozpoczęły się w połowie 1979 r. Łączył on hermetyzowany kadłub wersji 90 ze skrzydłem z wersji 100 i uzsterzeniem z **Super King Air 200**. Napędzu dostarczały dwa turbosmigłowe silniki PT6A-135 sprzęgnięte z czteropłatowymi śmigłami wolnoobrotowymi, dzięki którym w kabine było znacznie ciszej. O ile produkcję F90 zakończono po wyprodukowaniu 231 samolotów, to wersja C90 z nisko położonym statecznikiem poziomym, na początku 1989 r. osiągnęła wielkość produkcji 1415 egzemplarzy.

OPIS TECHNICZNY BEECH SUPER KING AIR F90

Typ: samolot dyspozycyjny z miejscami dla 7 do 10 osób.

Zespół napędowy: dwa 551 kW (750 KM) turbosmigłowe silniki Pratt & Whitney Aircraft of Canada.

Osłagi: maksymalna prędkość przelotowa na wysokości 3660 m z masą całkowitą 4309 kg – 495 km/h, pułap – 9085 m, zasięg – 2920 km.

Masy: pustego samolotu – 2971 kg, maksymalna do startu – 4966 kg.

Wymiary: rozpiętość – 13,99 m, długość – 12,13 m, wysokość – 4,6 m, powierzchnia skrzydeł – 25,98 m².



Powyżej: Odpowiednik cywilnej wersji King Air 90, Beech U-21A pozbawiony był ciśnieniowej kabiny, o czym świadczą prostokątne kształty oszkleśnienia. W uzupełnieniu do podstawowych zadań rozpoznawczych i transportowych, kilka zmodyfikowanych samolotów mogło służyć do powietrznych zadań „szpiegowskich”, na co wskazuje zabudowa anten dipolowych.

Poniżej: King Air F90 dysponował największymi możliwościami wśród krótkich samolotów King Air. Łączył on hermetyzowany kadłub King Air 90 z uzsterzeniem typu T z wersji 200 i skrzydła z wersji 100. Czteropłatowe śmigła służyły obniżeniu hałasu w kabine i na zewnątrz samolotu. Produkcja zainicjowana w 1979 r. osiągnęła wielkość 231 samolotów.



King Air 90 był zamówiony dla US Navy pod oznaczeniem T-44A. Służył tam jako samolot do treningu w lotach na samolotach wielosilnikowych. Podobne maszyny służyły również w japońskich siłach zbrojnych.

Beech Airliner 99 i 1900

We wczesnych latach sześćdziesiątych w USA rozwijać się zaczął dynamicznie rynek samolotów do komunikacji regionalnej. Stało się to dla firmy Beech impulsem do podjęcia się produkcji największego samolotu w historii firmy, z nadzieją na uzyskanie zysku z tej rozkwitającej dziedziny życia. W tym celu w 1965 r. firma rozpoczęła konstrukcję samolotu, którego prototyp oblatano w lipcu 1966 r. Samolot identyfikowany oznaczeniem **Beech Airliner 99** miał układ podobny do współczesnego mu Queen Air, a jego kabina mieściła 2 pilotów i do 15 pasażerów. Do napędu dwóch 404 kW (550 KM) silników turbosmiglowych Pratt & Whitney PT6A-20. Pierwszy egzemplarz produkcyjny trafił do Commuter Airlines Inc. 2 maja 1968 r. Równocześnie była dostępna wersja **99 Executive**. Mimo ogólnego podobieństwa do wariantu podstawowego, samolot dysponował różnymi układami wnętrza i związanymi z nim wystrojami kabiny.

W późniejszym okresie weszły do produkcji udoskonalone wersje **Airliner A99** i **Airliner B99**. Każda z nich była również dostępna w wykonczeniu typu **Executive**, przy czym te ostatnie napędzane były 500 kW (680 KM) silnikami PT6A-27. W końcu 1976 r. zainteresowanie wersją 99 zaczęło spadać i w związku z tym w 1977 r. zakończono ich produkcję po dostarczeniu 164 samolotów dla 64 użytkowników. Większość z nich była odbiorcami z rynku USA.

Jednak, 7 maja 1979 r. firma ogłosiła chęć ponownego przystąpienia do produkcji samolotu komunikacji regionalnej. By przyspieszyć program certyfikacji, odkupiono samolot B99 od Allegheny Commuter Consortium w celu przeprowadzenia kompletnej rekonstrukcji przed zabudową nowych, dysponujących stałą mocą silników PT6A-34. Samolot ten z oznaczeniem **Commuter C99** został oblatany 20 czerwca 1980 r., a produkcja serii pro-

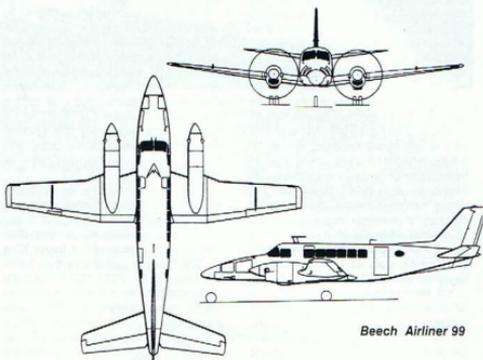
Poniżej: Beech 99 miał przedwzrostny układ usterzenia, w którym poniżej głównego statecznika poziomego, na kadłubie zabudowano dodatkowy o mniejszej powierzchni, Na dolnej powierzchni głównego statecznika poziomego zabudowano dwie płetwy dodatkowych stateczników pionowych.



Beech Airliner 99 w barwach Mississippi Valley Airlines.

dukcyjnej ruszyła w około 3 miesiące później. C99 otrzymał świadectwo w ostatnim tygodniu lipca 1981 r., a dostawy do użytkowników miały miejsce w dwa, trzy dni później. Maszyny te różniły się od wcześniejszych B99 zastosowaniem mocniejszych silników.

Równocześnie z ogłoszeniem informacji o podjęciu budowy samolotu Commuter C99, Beech ujawnił szczegóły o budowie trochę większego samolotu o hermetyzowanej kabine. Konstrukcja tego samolotu, oznaczonego **Commuter 1900**, była odłożona w czasie dając pierwszeństwo programowi certyfikacji C99. Samolot ten, napędzany dwoma 735 kW (1000 KM) silnikami turbosmiglowymi PT6A-65 zabierał na pokład 19 pasażerów. Lot pierwszego prototypu Commutera 1900 odbył się we wrześniu 1982 r. Samolot osadził się nie tylko na rynku samolotów komunikacyjnych, ale również znalazł zastosowanie wojskowe. Egipt używał tych samolotów do rozpoznania elektronicznego a USAF Air National Guard stosował je do zadań pomocniczych jako C-12J.



Beech Airliner 99

Poniżej: Wojskowym odbiorcą wersji 1900 były siły zbrojne Egiptu, które używały go do rozpoznania elektronicznego.

OPIS TECHNICZNY

BEECH COMMUTER C99

Typ: komunikacyjny samolot pasażerski i do przewozu frachtu.

Zespół napędowy: dwa 526 kW (715 KM) turbosmigłowe silniki Pratt & Whitney Aircraft of Canada PT6A-36 o stałej mocy.

Osiągi: prędkość maksymalna na wysokości 2440 m – 496 km/h, prędkość przelotowa na wysokości 2440 m z masą całkowitą 4536 kg – 462 km/h, pułap – 8560 m, zasięg z maksymalnym paliwem – 1687 km.

Masy: podstawowa operacyjna – 2946 kg, maksymalna do startu – 5126 kg.

Wymiary: rozpiętość – 13,98 m, długość – 13,58 m, wysokość – 4,38 m, powierzchnia skrzydeł – 25,98 m².



LOTNICTWO CYWILNE

LOCKHEED TRISTAR

W atmosferze jaka towarzyszyła narodzinom w latach sześćdziesiątych TriStar Lockheeda i DC-10 Douglasa brakowało tylko ostrej strzelaniny. Rzadko konkurujące samoloty przyciągają tak wiele uwagi, jak ta para. Jednak mimo początkowych skandali politycznych i finansowych, TriStar okazał się samolotem godnym zaufania.

NAJSŁYNNIEJSZE MASZyny

MIRAGE III: DEFIANT DELTA

Francuski Mirage III ma opinię najbardziej udanego samolotu wojskowego. Na jego zakup zdecydowało się wiele państw. Maszyna wzięła udział w kilku wojnach. Mimo że od lotu pierwszego egzemplarza minęło już ponad 40 lat Mirage III jest ciągle w użyciu. W 1982 r. dokonano oblotu nowego wariantu, który radykalnie rozszerzył możliwości Deltę Dassault.

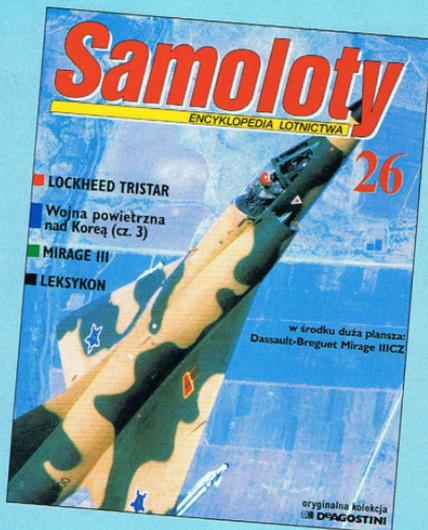
OPERACJE WOJSKOWE

WOJNA POWIETRZNA NAD KOREĄ – część 3:

Kiedy wiosną 1951 r. wojska Narodów Zjednoczonych skutecznie zablokowały ofensywę komunistów na lądzie i rozpoczęto rozmowy pokojowe, rozgorzała wojna powietrzna. W krótkim czasie ujawniła się wyraźna przewaga odrzutowców MiG-15.

SAMOLOTY OD A DO Z

- Beech 100 King Air
- Beech 200 Super King Air
- Beech 400 Beechjet
- Beech 2000 Starship
- Bell P-39 Airacobra
- Bell P-59 Airacomet



TABELE PRZELICZENIOWE

Poniższe tabele ułatwiają porównywanie wartości wielkości fizycznych podawanych w różnych jednostkach: (dane w tabelach mają wartości przybliżone):

JEDNOSTKI CIŚNIENIA	
mb	mm Hg
734	550,5
888	666,0
930	697,5
1013	759,7
1031	773,2
1048	786,0

JEDNOSTKI WYSOKOŚCI	
stopy	metry
32,8	10
1000	300
3000	900
20 000	6100
26 000	7900
41 000	12 500

JEDNOSTKI PRĘDKOŚCI			
km/h	węzły	m/s	stopy/min
18,5	10	0,5	98
185,2	100	5,0	984
555,6	300	10,0	1968
926,0	500	15,0	2953
1000,1	540	20,0	3937
1166,8	630	30,0	5907

