

Dodatkowy zbiornik paliwa dla A-10C

#Lotnictwo wojskowe 27 sierpnia 2013

US Air Force prowadzi badania podwieszanego zbiornika paliwa przeznaczanego dla samolotów uderzeniowych A-10C Thunderbolt II.



A-10C Thunderbolt II z pełnym ładunkiem uzbrojenia. Pod kadłubem widoczny dodatkowy zbiornik paliwa, o pojemności 2272 l / Zdjęcie: US Air Force

Pierwsze przymiarki do podwieszenia pod kadłubem A-10 dodatkowego zbiornika paliwa miały miejsce w 1997. Przeprowadzono wówczas próby w locie, ale nigdy nie zdecydowano się na dopuszczenie tego rozwiązania do stosowania podczas misji bojowych.

Jednak doświadczenia z konfliktów w Afganistanie i Iraku wykazały potrzebę zwiększenia możliwości operacyjnych Thunderboltów II, często wzywanych do udzielenia wsparcia jednostkom znajdującym się w bliskim kontakcie z przeciwnikiem. W trakcie operacji przeciwpartyzanckich w Azji normą jest długotrwałe krążenie nad wyznaczonym obszarem w niewielkiej przestrzeni, na małej lub średniej wysokości. Ze względu na duże zużycie paliwa przez odrzutowce podczas kilkugodzinnych lotów konieczne jest stałe utrzymywanie w powietrzu floty tankowców KC-10 i KC-135.

W związku z tym w ub. r. rozpoczęto kolejne prace studialne dotyczące wyposażenia A-10 w dodatkowy zbiornik paliwa, który pozwoliłby na dłuższe operowanie nad polem walki. Co najważniejsze, należało określić, czy samolot może przenosić go jednocześnie z pełnym ładunkiem uzbrojenia ([A-10 odpala APKWS II](#), 2013-04-03). Pod uwagę wzięto, sprawdzony kilkanaście lat wcześniej, zbiornik produkcji Sargent Fletcher, o pojemności 2272 l.

W trakcie ponad 30 lotów próbnych Inżynierowie i piloci z 40th Flight Test Squadron USAF, stacjonującej w bazie Eglin, zbadali własności lotne A-10C ze wspomnianym

zbiornikiem, podwieszonym pod kadłubem. Samolot testowano podczas lotów z dużą prędkością, wykonując manewry (m. in. wyprowadzenie z nurkowania i zwrot bojowy), z różnymi konfiguracjami uzbrojenia.

Po analizie pierwszych lotów okazało się, że zbiornik podkadłubowy powoduje niewielkie pogorszenie stateczności kierunkowej A-10C, ale nie wpływa na charakterystyki pilotażowe samolotu. Dzięki nowemu zbiornikowi zwiększono długotrwałość lotu Thunderbolta II o 45-60 minut.

Do zakończenia programu prób pozostało jeszcze kilka lotów. Następnym krokiem będzie przeprowadzenie analiz kompletnych wyników i przekazanie ich dowództwu. Władze zwierzchnie zadecydują, czy A-10C z nowym zbiornikiem będzie mógł być używany bojowo.

Powiązane wiadomości

[Dodatkowy zbiornik paliwa dla A-10C \(2013-08-27\)](#)

[A-10 odpala APKWS II \(2013-04-03\)](#)

[Odpalenie APKWS z Cobry \(2007-10-03\)](#)

[APKWS odpalony z Cobry \(2007-09-25\)](#)

[Precyzyjna Hydra na AT-6C \(2012-02-22\)](#)

[Kolejne testy uzbrojonego Texana II \(2010-10-15\)](#)

[Amerykanie wybrali Super Tucano \(2011-12-31\)](#)

[APKWS na MQ-8B \(2012-09-19\)](#)

[APKWS odpalony z Cobry \(2007-09-25\)](#)