



GENERAL DYNAMICS/CONVAIR

Model 48 Charger

Americké víceúčelové letadlo

Neobykle mnoho leteckých výrobců – dva-
cetdva – se zúčastnilo konkursu vypsaného
v říjnu 1963 americkým úřadem námořních
zbraní (US Navy) na konstrukci víceúčelového
bojového letadla, které by bylo vhodné pro
tzv. místní války. Specifikace určovala letadlo
jako ozbrojené výzvědné a pro přízemní boje,
které by bylo možné použít i jako lehké trans-
portní. V americkém zkratkovém žargonu se
začalo mluvit o letadle typu COIN (Counter
Insurgency – proti vzpourám). Podmínky kon-
kursu byly neobyčejně tvrdé – např. délka
startu i přistání nejvíce 150 m přes překážku
15 m, rozjezd po zemi ne delší 75 m, a to na
terénu s kameny až o velikosti 20 cm nebo ba-
žinatém, bojové nasazení při rychlosti 90 km/h
ve výšce stromů, střemhlavý let na 650 km/h a
další „speciálnosti“.

Odpovídající projekt předložilo již jen 9 vý-
robců. Konkurs získala sice firma American
Aviation svým projektem NAA-300 (vojenské
označení OV-10A), ale přesto prvním létajícím
typem COIN byl „Charger“ společnosti Gene-
ral Dynamics Convair (model 48). Vývoj byl
dokončen na náklady společnosti a letadlo po-
prvé vzletlo přesně za 35 týdnů po vypsaní
konkursu, v listopadu 1964.

Pro dosažení žádaných výkonnostních para-
metrů bylo použito 2 turbovrtulových motorů
o výkonnosti 650 k na hřídeli, takže vrtulové
proudy při poměrně malém rozpětí (přes
8 m) pokrývají téměř celé křídlo. Přes malé
rozměry může letadlo dopravit až 3000 kg ná-
kladu, tedy 1,5 násobek své vlastní váhy. Jako
zbraně mohou být použity kulometry, rakety,
bomby. Při transportním nasazení je možné
umístit do trupu až 6 parašutistů nebo při eva-
kuaci raněných 2 nosítka a ošetřovatele. Pro
dlouhé přelety může být v trupu palivová ná-
drž o obsahu 1100 l a vně 2 přídavné nádrže po
570 litrech.

Na letadlo lze namontovat alternativně
i plováky. Použití se dále rozšíří i na letadlové
lodě, kde díky krátkému startu a přistání le-
tadla není nutné využívat speciálního zařízení
(katapult a přistávací hák). Při běžném pro-
vozu výrobce zaručuje výměnu motoru v pol-
ních podmínkách v čase kratším než 1 hodina;
vykládání a nakládání letadla je usnadněno
odklonnou zádi a hlavně vysoko položenou
výškovkou.

TECHNICKÝ POPIS

G. D. Convair Charger je vícemístný celoko-
vový dvojitrupý samonosný jednoplošník se zataho-
vacím tlíkolým podvozkiem a vysoko uloženou výš-
kovkou.

Křídlo o štihlosti pouze 3,9 je dvojnosičkové.
Profil je pololaminární. Celou odtokovou hranu za-
birají vztakové klapky, které na vnějších částech
křídla tvoří současně i křídélka. Pod konci křídla
jsou závěsy na pumy nebo přídavné palivové nádrže.

Trup tvoří vlastně jen gondolovitá část mezi
dvěma nosníky ocasních ploch. Gondola polosko-
pěpinové konstrukce je opatřena poměrně velkou
nadsazenou kabinou pro dvoučlennou posádku se-
dící za sebou. Celý střední díl průhledného krytu je
odsouvátní dozadu. Zadní část gondoly je přízpu-
sobena pro nesení nákladu, popřípadě se dá rychle
přeměnit včetně zadního sedadla na prostor pro pře-
pravu osob. Pilotní sedadlo je vystřelovací z tzv.
„nulové výšky“ (možno vystřelovat i na zemi), pa-
lubní deska je běžného typu pro tento druh letadel.

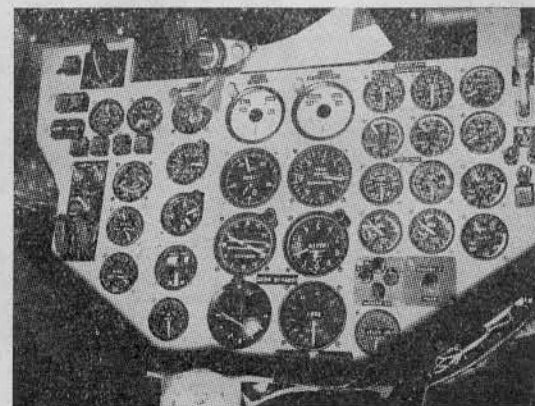
Ocasní plochy jsou dosti netypické. Šípovitě
štihlé směrovky vetknuté do trupových nosníků ne-
sou na temeni výškovku značného rozpětí. Průběžné
výškové kormidlo má po celém rozpětí vyvažovací

plošku. Celá vodorovná ocasní plocha je ještě stavi-
telná za letu vzhledem k velkému klopivému mo-
mentu při vysunutých přistávacích klápkách. Pro-
fil obou ocasních ploch je souměrný.

Přistávací zařízení. Mohutný dozadu zataži-
telný tříkolý podvozek má vzhledem k způsobu po-
užívání letadla mimořádné propérování: přední ole-
jový tlumič 550 mm, hlavní tlumič 380 mm. Hlavní
kola, opatřená hydraulickými brzdami, jsou nizko-
tlaká a mají průměr 710 mm a šířku 330 mm. Pří-
dové kolo v zasunutém stavu vyčnívá částečně z ob-
rysu trupu.

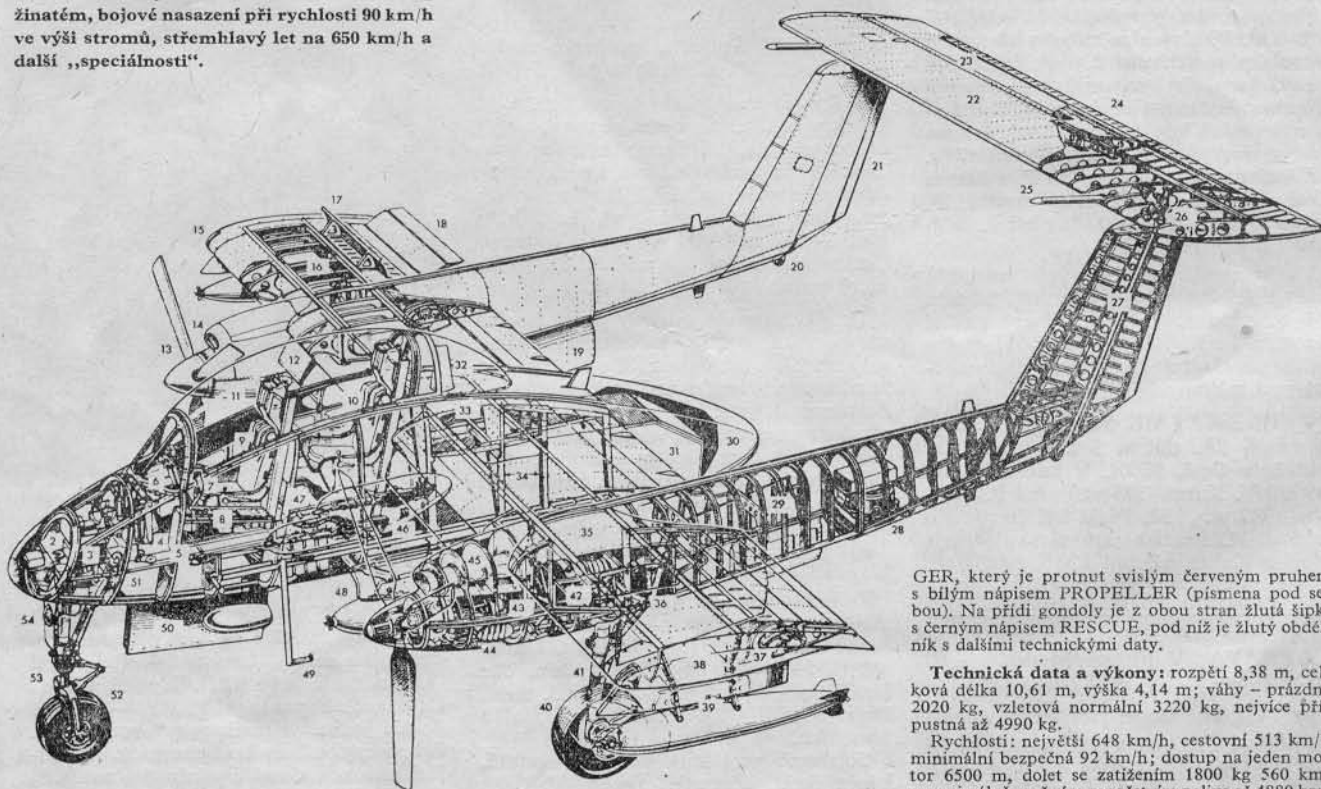
Motorová skupina. V přední trupových nosníku
jsou montovány turbovrtulové motory United Air-
craft of Canada typu PT-6 (licence amer. firmy
P & W, model T 74), které mají na hřídeli výkon-
nost 650 ef k. Tříhlísté celokovové automaticky stavi-
telné vrtule mají průměr 2,75 m.

Výzbroj tvoří normálně 4 kulometry ráže 7,62 a
4 bomby Mk 81. Podle účelu nasazení lze umístit



na křídlové závěsy rakety, různé odhazovací zásob-
níky nebo přídavné palivové nádrže.

Základní zbarvení celého letadla je tmavě zelené.
Konce křídla a výškovky, horní část směrovek, před-
ní část nosníků vyvažovacích závaží výškovky a před-
ní část gondoly jsou jasně červené. Kužele vrtulí jsou světle
šedivé. Bílé jsou rám kabiny a nápisy: N 28 K vně
na směrovkách, General Dynamics Convair vně
na trupových nosnících a Charger model 48 na gon-
dole. Bílý je rovněž vodorovný pruh po obou stran-
ách gondoly s dvěma červenými nápisy DAN-

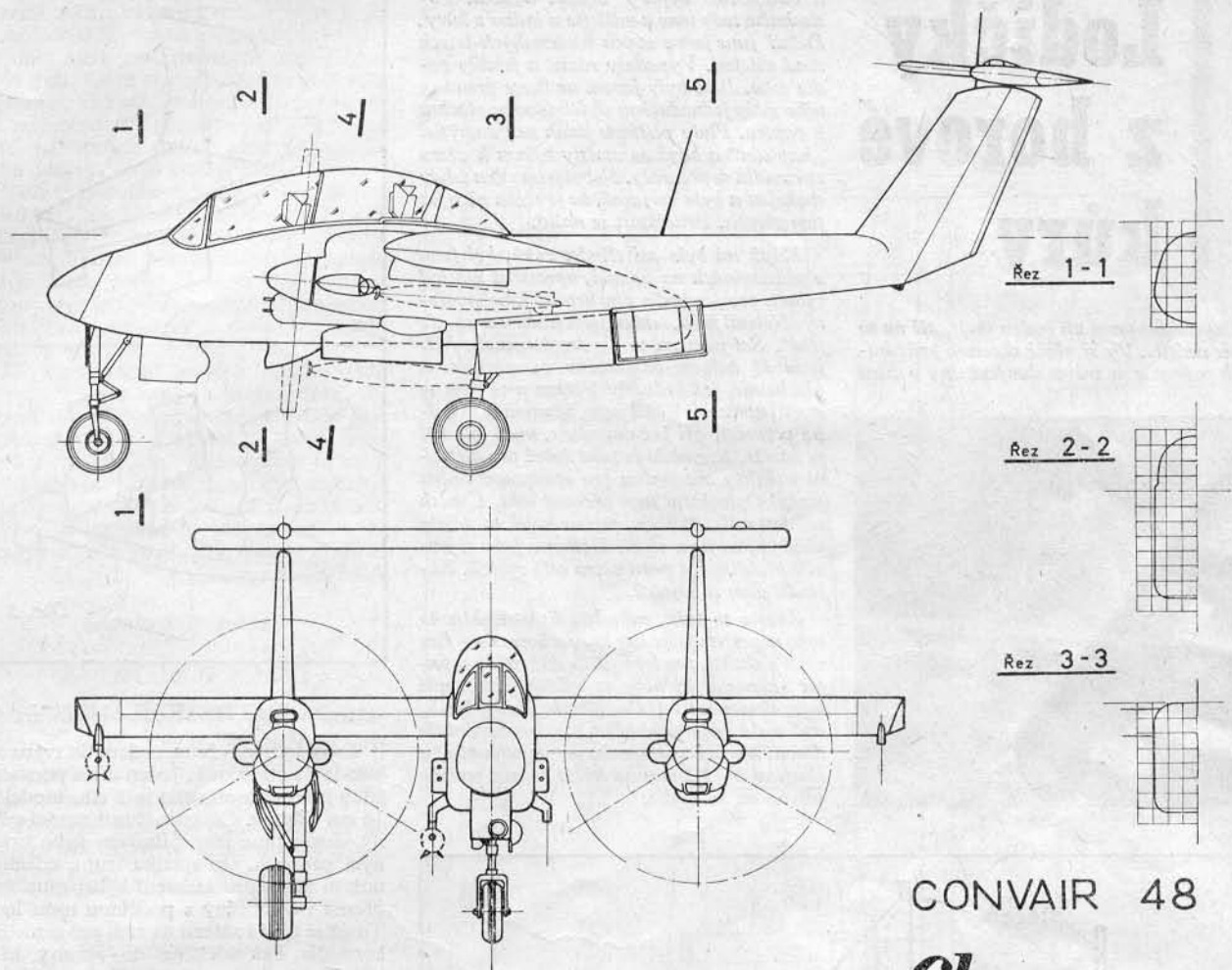


GER, který je protnut svislým červeným pruhem
s bílým nápisem PROPELLER (písmena pod se-
bou). Na přední gondoly je z obou stran žlutá šipka
s černým nápisem RESCUE, pod níž je žlutý obdé-
lník s dalšími technickými daty.

Technická data a výkony: rozpětí 8,38 m, cel-
ková délka 10,61 m, výška 4,14 m; váhy – prázdná
2020 kg, vzletová normální 3220 kg, nejvíce při-
pustná až 4990 kg.

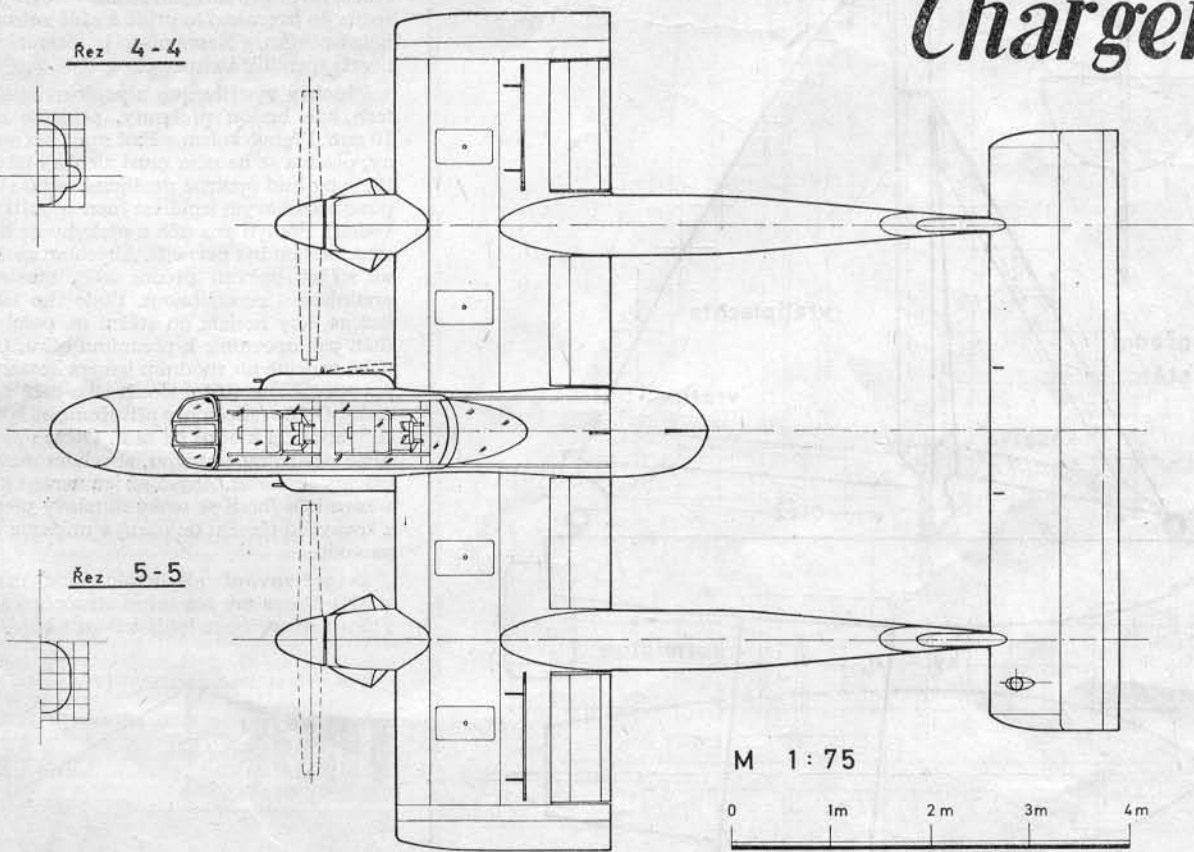
Rychlosti: největší 648 km/h, cestovní 513 km/h
minimální bezpečná 92 km/h; dostup na jeden mo-
tor 6500 m, dolet se zatižením 1800 kg 560 km,
s maximálně možným množstvím paliva až 4880 km.

Zpracoval Zdeněk KALÁB



CONVAIR 48

Charger



Kb