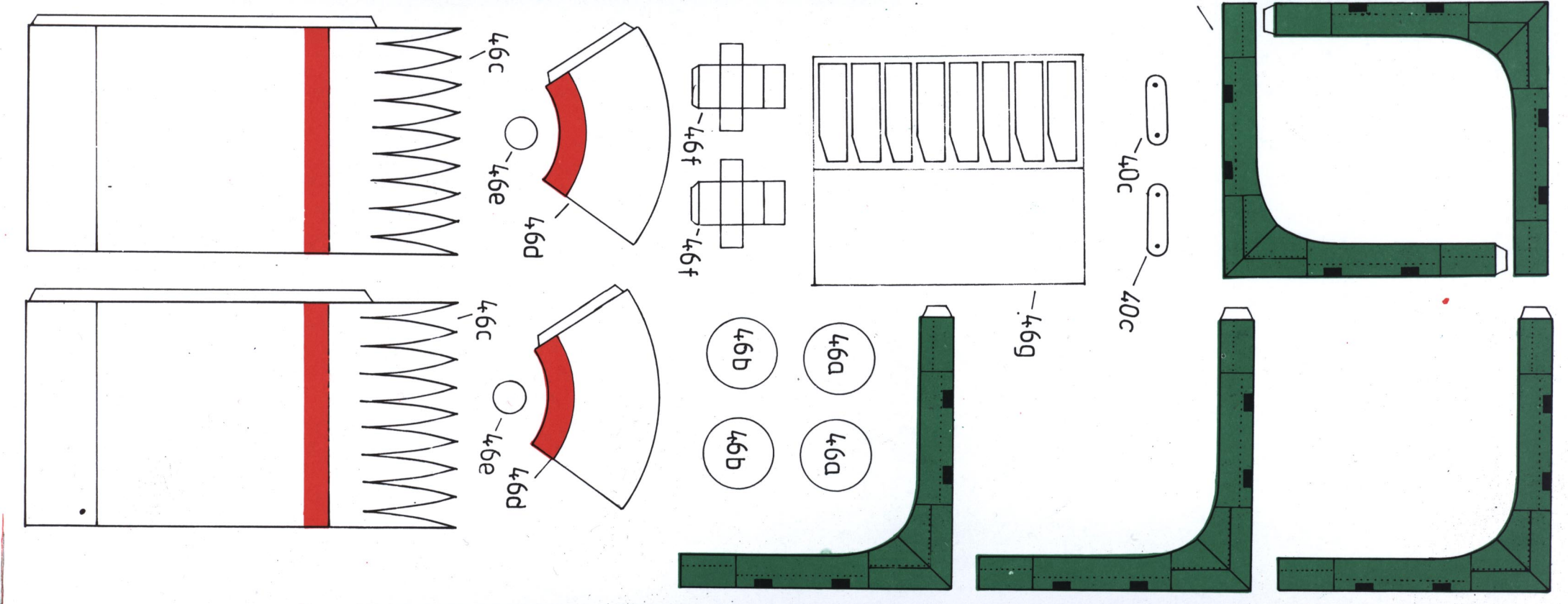
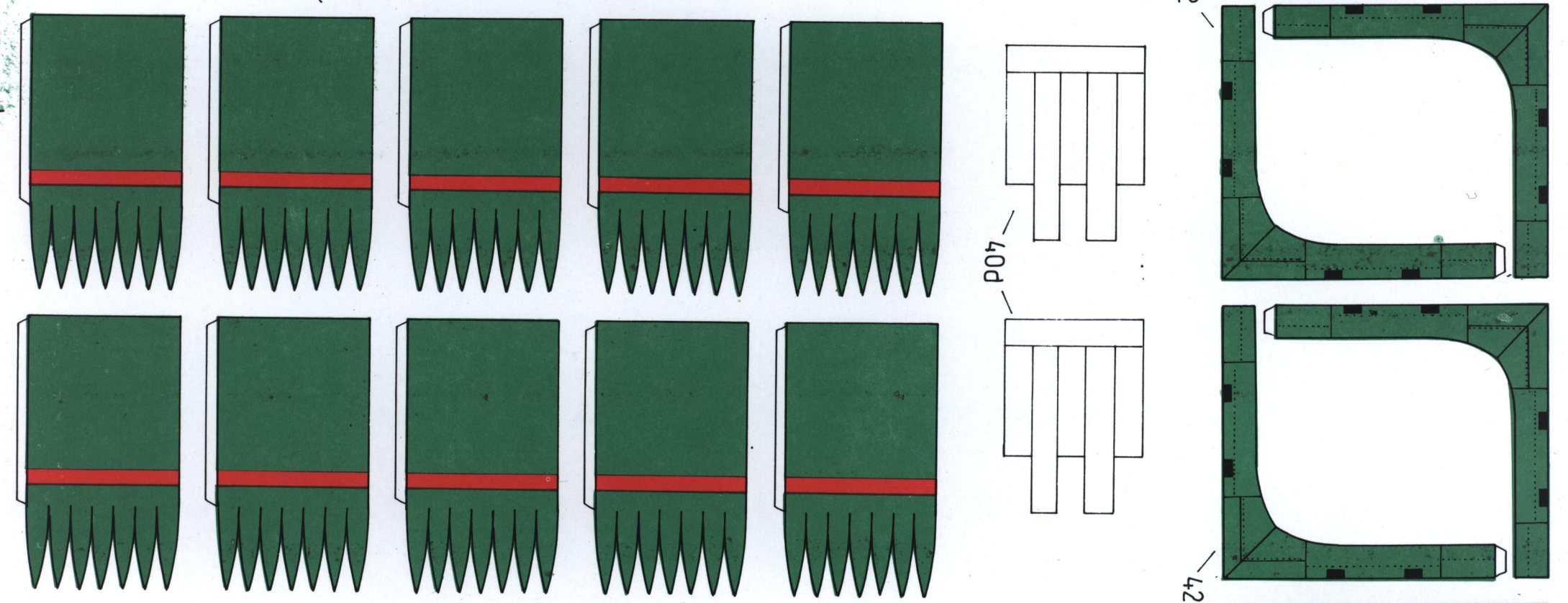
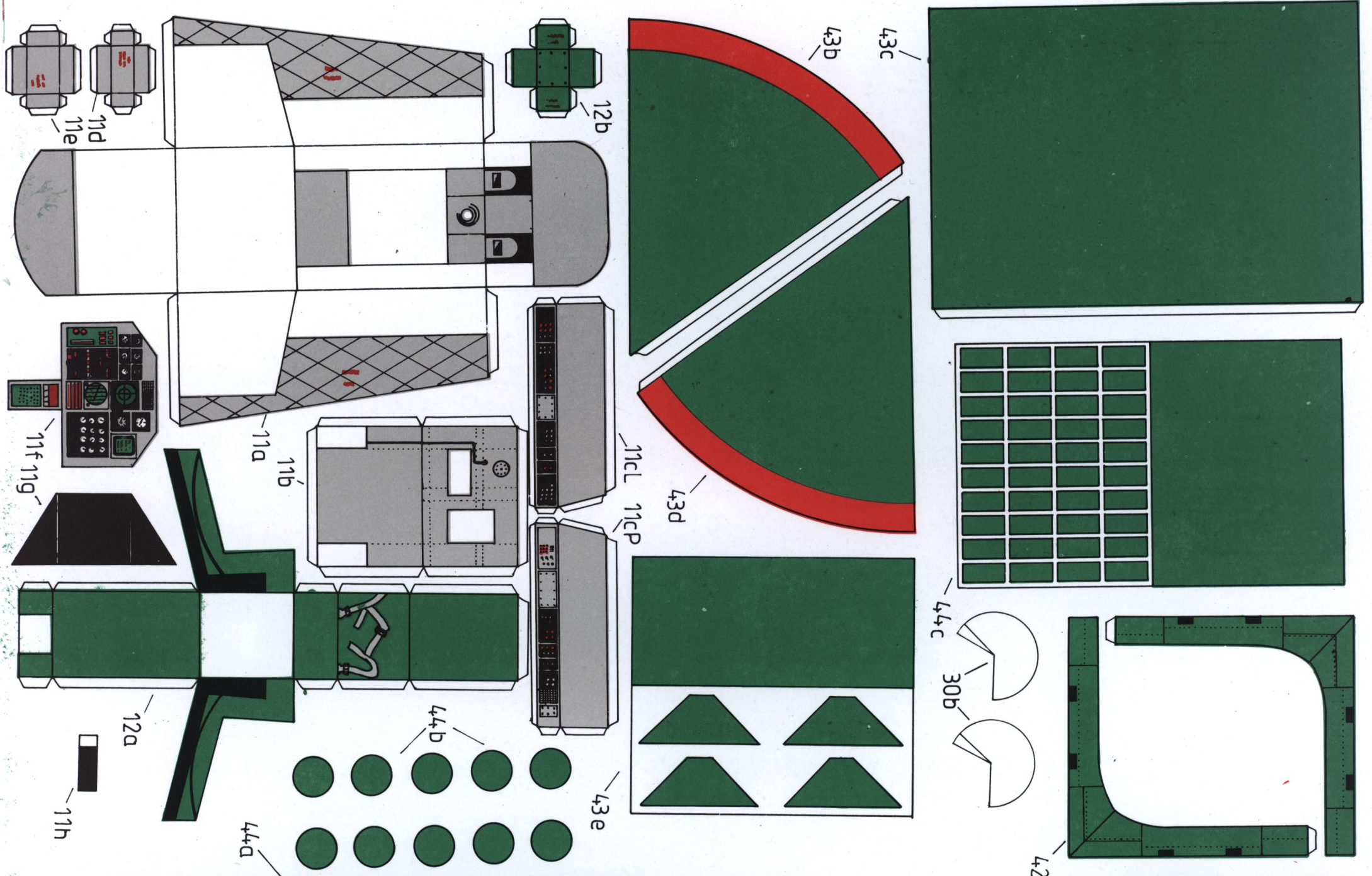


A-10 A



Fly Model

Nr 23





22P

45P

33bP

30P

23bP

33fP

23aP

31P

28dP

28bP

32P

37bP

28cP

36bP

24aP

29P

24bP

27P

26P

25P

33eP

33cP

33dP

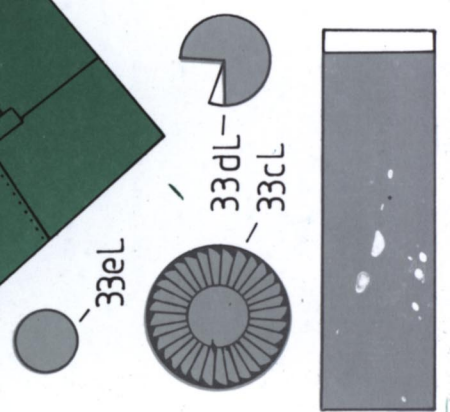
BD
AF 78/147

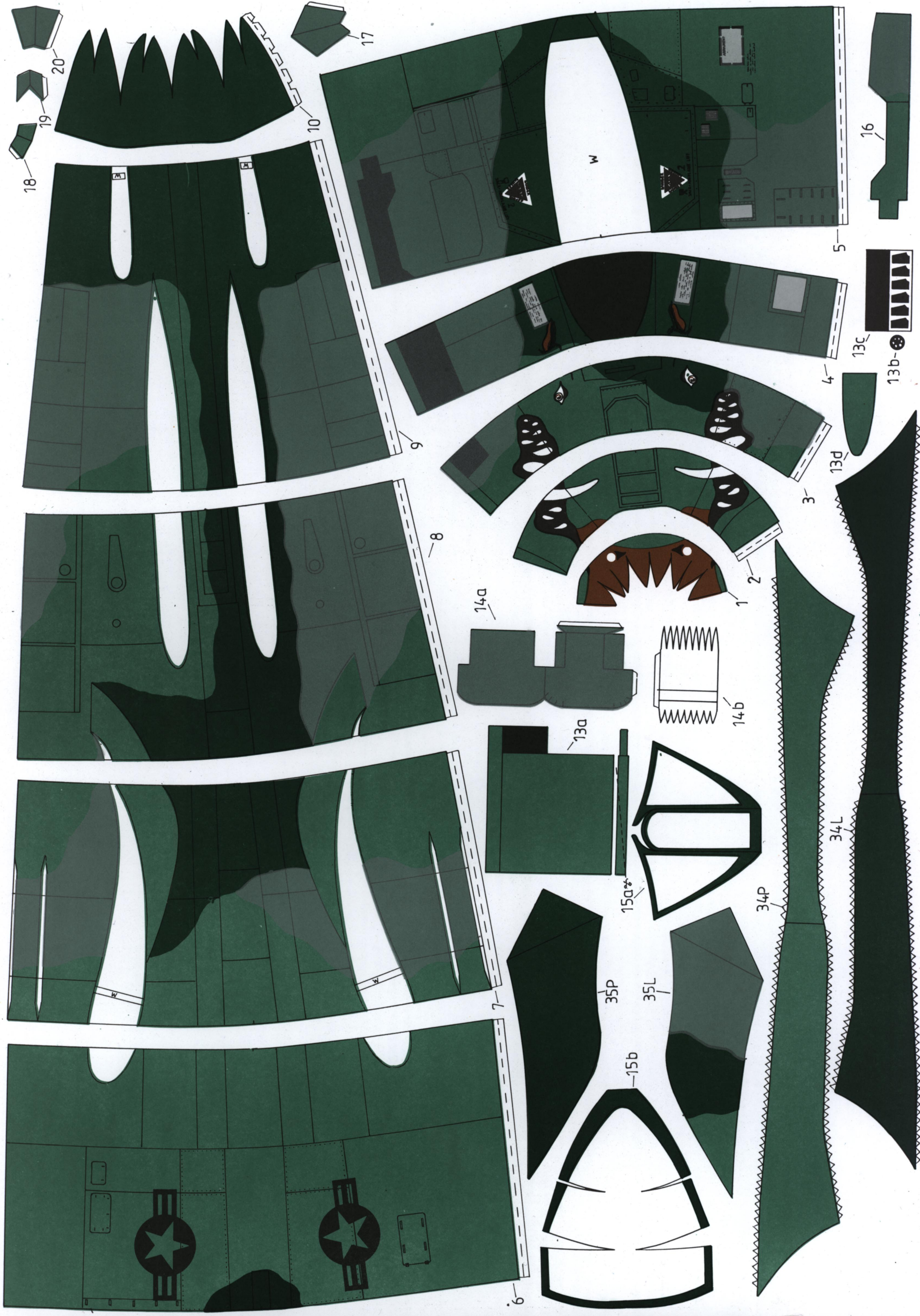
AFRES



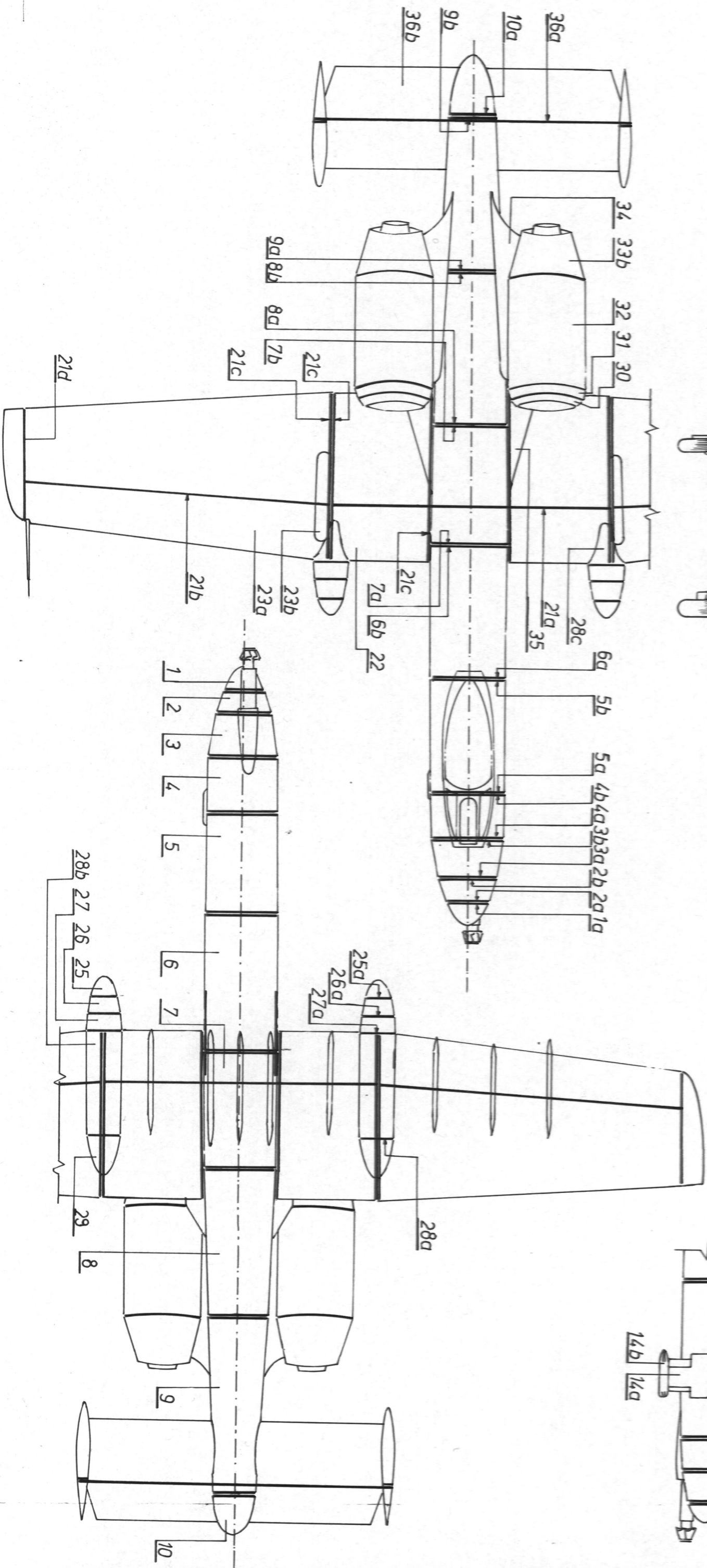
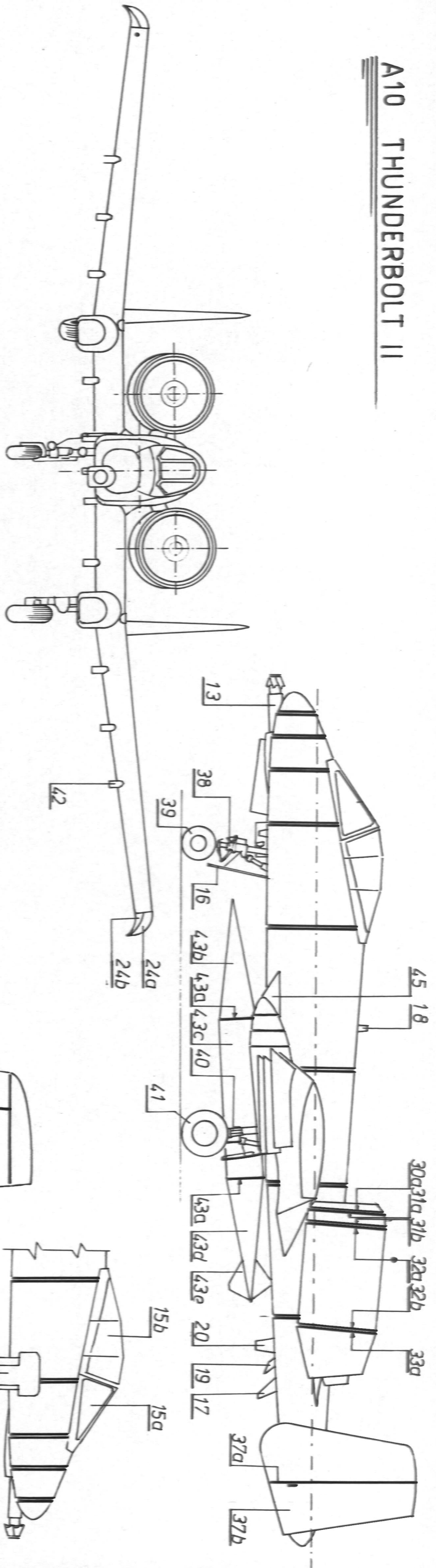
AFRES

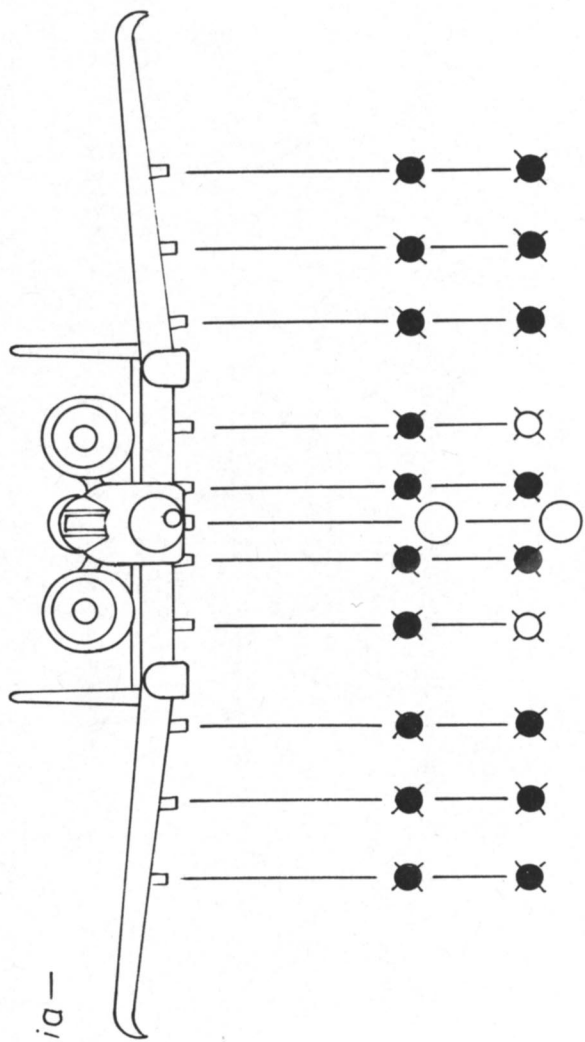
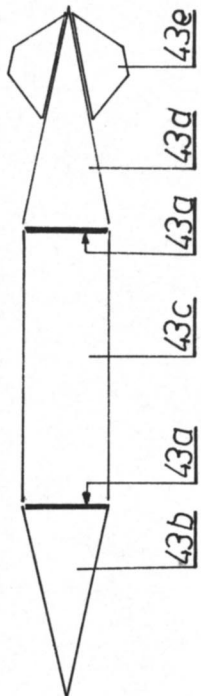
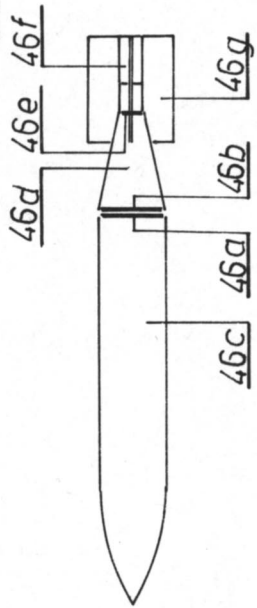
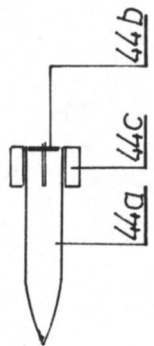
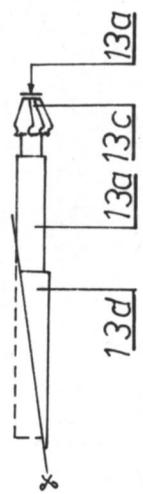
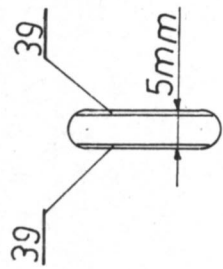
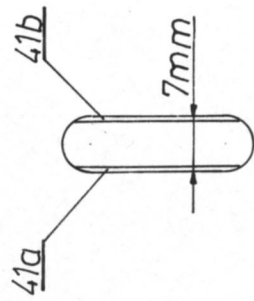
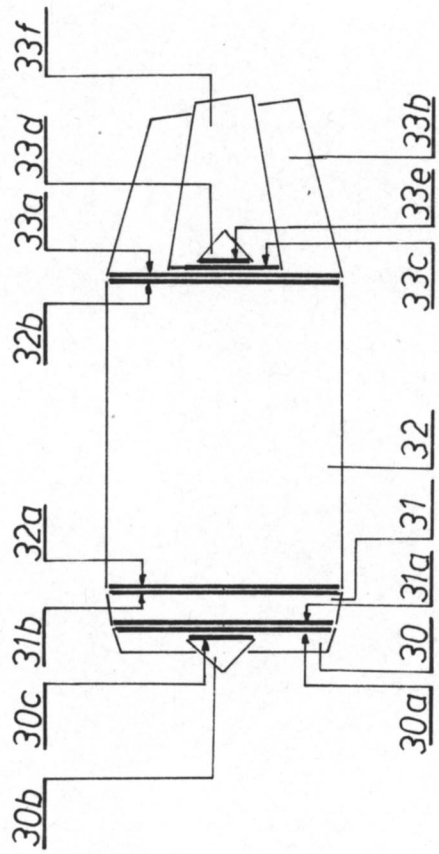
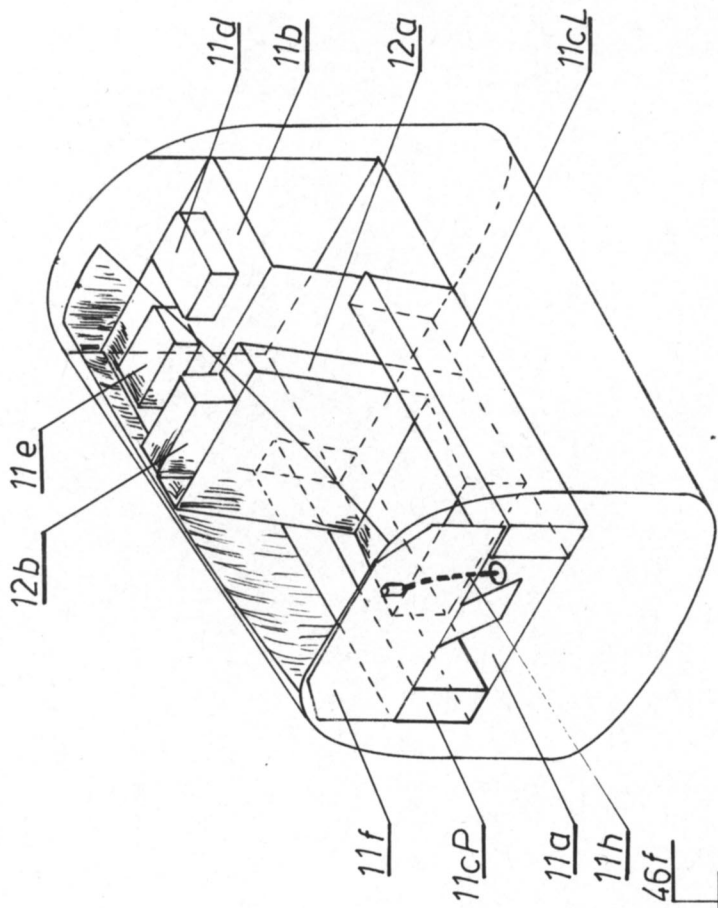
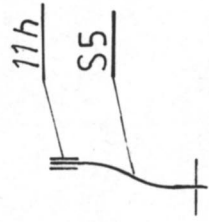
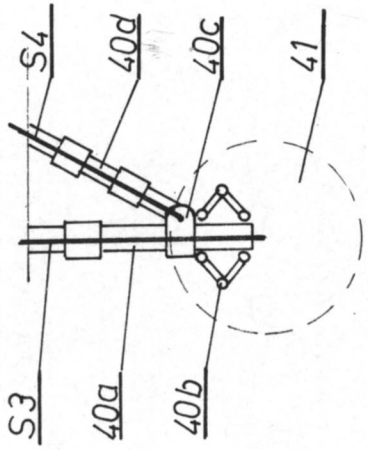
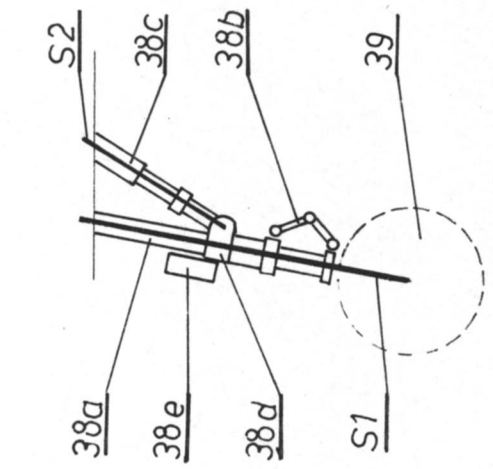
BD
47





A10 THUNDERBOLT II





Warianty uzbrojenia -

- - cz.44
- - cz.46
- - cz.43

A - 10A

Walki amerykańskiego lotnictwa z silnie broniowymi celami naziemnymi podczas wojny wietnamskiej unaocznily potrzebę posiadania specjalistycznego samolotu do bliskiego wsparcia wojsk naziemnych. 6 marca 1967 przekazano 21 producentom ogólne założenia projektu wstępnego taniego samolotu szturmowego, który otrzymał oznaczenie A-X (Attack-Experimental).

Rezultatem przeglądu otrzymanych ofert było sformułowanie następujących wymagań dla nowego samolotu szturmowego:

- zdolność do przenoszenia najbardziej właściwego uzbrojenia do zniszczenia celów naziemnych, ze szczególnym uwzględnieniem broni pancernej,
- zdolność do jednoczesnego przenoszenia dużej masy uzbrojenia oraz urządzeń przeciwdziałania radioelektronicznego i na podcierwiach,
- wystarczający zasięg i przystosowanie do użytkowania z lotnisk polowych, w małej odległości od pola walki,
- zdolność do manewrowania na niskim pułapie z małą i średnią prędkością,
- właściwości STOL,
- niska pracochłonność obsługi naziemnej pozwalająca na szybkie przeglądy i łatwą naprawę uszkodzeń w walce,
- zdolność przetrwania intensywnego ognia przeciwlotniczego, ataków pociskami ziemia powietrze i ataków samolotów przeciwnika,
- łatwość obsługi,
- dostępna cena.

Założenia te przekazano w maju 1970 roku 12 producentom. Sześciu z nich zrezygnowało. 18 grudnia 1970 roku Sekretariat Sił Powietrznych ogłosił dwóch finalistów Fairchild Republic i Northrop.

Pierwszy prototyp firmy Fairchild Republic oznaczony YA-10 oblatany został 10 maja 1972 roku, drugi 21 lipca 1972.

W porównaniu z prototypami firmy Northrop oznaczonymi YA-9, samoloty YA-10 charakteryzowały się prostszą obsługą naziemną, większym ładunkiem uzbrojenia podwieszanego, konstrukcją łatwiejszą do wdrożenia do produkcji seryjnej.

Biuro Sekretarza Obrony 18 stycznia 1973 roku zaaprobowało prototyp i 1 marca zawarto kontrakt z zakładami Fairchild, na kontynuowanie prób i budowę 10 samolotów przedprodukcyjnych, w lipcu 1973 zamówienie to zmniejszono do 6 samolotów. Dostawy tych samolotów rozpoczęły się w lutym 1975. Samoloty serii przedprodukcyjnej służyły do testów i prób.

Pierwszy seryjny samolot A-10A został oblatany w październiku 1975. Dowództwo Sił Taktycznych otrzymało pierwszy egzemplarz samolotu A-10A w marcu 1976. Rozpoczęła się wówczas seria testów operacyjnych.

Pierwszą jednostką bojową TAC wyposażoną w samoloty A-10A stało się 354 Taktyczne Skrzydło Myśliwskie, które pierwsze maszyny otrzymało w marcu 1977 roku. W styczniu 1979 roku samoloty A-10A dostarczono Amerykańskim Siłom Powietrznym w Europie.

Dane techniczne samolotu A-10A:

Rozpiętość	17,53 m
Długość	16,26 m
Wysokość	4,47 m
Masa własna	9761 kg
Masa startowa	22680 kg
Masa na podwieszeniach	7250 kg
Prędkość max	681 km/h
Prędkość przelotowa	555-623 km/h
Zasięg	4091 km

Budowa

- 1) Model należy do średnio trudnych, wymaga jednak pewnego doświadczenia
- 2) Części „L” kleimy tak jak części „P”
- 3) Wszystkie części wycinamy po zewnętrznej stronie linii obrysu, a nie po „kolorze”
- 4) Stosujemy zasadę pasowania części „na sucho”
- 5) Samolot ma dwie wersje uzbrojenia przedstawione na rysunku
- 6) Szablony kół narysowane są w skali 1:1
- 7) Części 33 f malujemy we własnym zakresie na kolor metaliczny
- 8) Należy zwrócić uwagę na dokładne spasowanie części przedniej kadłuba (cz. nr: 1, 2, 3, 4, 5) ze względu na dużąabinę i rysunek na dziobie.
- 9) Gotowy model pokrywamy półmatowym lakierem nitro

Okładka: A. CIEŚLICKI - ŁÓDŹ

FLY MODEL
09-500 GOSTYNIN
skr. poczt. 50
tel. 58-78

