MONOGRAFIE

NORTHROP F-89 SCORPION

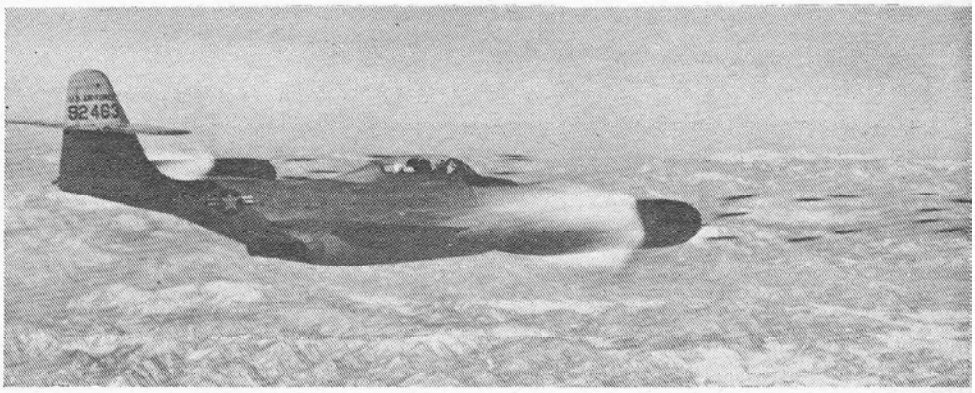
JIŘÍ MORAVEC

ČÁST II

Northrop F-89A při odpálení raket HVAR na pozemní cíl, dole skupina letounů F-89C ve zkušebním středisku v Ontariu

Když v pondělí 25. září 1950 tovární pilot John J. Quinn protáhl vzduchem první sériový stroj Northrop F-89A (Model N-35) 49-2431 nebylo ještě zdaleka vyhráno. Právě v té době byly sumarizovány výsledky dílčích tunelových měření třepetání ocasních ploch a nepříznivého proudění v oblasti spodní části trupu za výtokovými tryskami pohonných jednotek. Aeroelasticita, samostatný obor mechaniky, zabývající se vzájemným působením aerodynamických a setrvačných sil a elastických vratných sil jimi vyvolaných v konstrukci draku, tehdy ještě v plenkách, se rychle probouzela k životu. Projevilo se to na dodatečných úpravách hotových nebo právě dokončovaných letounů. F-89A Scorpion se prakticky nelišil od předchozího modelu YF-89A, včetně pohonných jednotek J35-A-21. Tři dny po zalétnutí převzalo stroj oficiálně vojenské letectvo. O praktické bojové hodnotě se ovšem nedalo vážně mluvit. Šesti prvních letounů F-89A použil výrobce v rámci vlastních továrních zkoušek, tři další prodělávaly intenzívní provozní zkušební program a devět zbývajících sloužilo k ověřování taktického využití. Od června 1951 byl druhý letoun F-89A prověřován v úderu na pozemní cíle v noci s výzbrojí dvou pum do max. hmotnosti 725 kg nebo šestnácti raket HVAR ráže 127 mm.

Všech 18 Scorpionů základní obměny F-89A prošlo znovu finálním výrobním komplexem na letišti Ontario, kde byly opatřeny vnějším vyvážením VOP zvaným Quick Fix/Ice Tong, modifikováním spodní části trupu za výtokovými tryskami, protažením kořenových odtokových hran křídel, případně ještě záměnou motorů J35-A-21A. Dalších třicet rozpracovaných strojů na montážní lince bylo obohaceno zástavbou autopilotu Lear F-5, přístrojem přesného navedení na cíl Sperry Zero Reader, přijímačem majáku pozemního návěstidla AN/ARN-12 a kompletním systémem ILS. S tímto vylepšením dostaly letouny zároveň označení F-89B, předchozích deset nebo jedenáct strojů F-89A prodělalo novou úpravu na zmíněný standard. Letouny F-89B Scorpion dosáhly ještě před koncem roku 1951 plného operačního statutu u 78. přepadové stíhací skupiny na základně Hamilton, severně od San Franciska. Zavedené stroje představovaly ve své kategorii nový, poměrně účinný zbraňový systém, zvlášť když si připomeneme, že ve srovnatelném údobí používalo např. britské RAF noční vrtulové letouny De Havilland Mosquito NF.30, NF.36 a NF.38.

Korejská válka se nemohla neodrazit ve zvýšení výrobní kapacity bojových letounů. Northrop uzavřel v září 1951 smlouvu na postavení a provozování rozsáhlého výrobního komplexu v Palmdale v mojavské poušti, přičemž financování a vlastnictví připadalo vojenskému letectvu. Ze starého provozu zatím vycházely letouny verze F-89C, z nichž první prodělal křest vzduchem 18. září 1951. Radiolokační vybavení AN/APG-33, střelecký systém Hughes E-1, výzbroj šesti kanónů ráže 20 mm a ostatní standard F-89B zůstal zachován, novinkou bylo vnitřní aerodynamické vyvážení VOP, nahrazující archaickou improvizaci Quick Fix, a dále náporové dodávací čerpadlo paliva s odlučovačem, koncové nádrže dostaly vypouštěcí ventily pro rychlé vypuštění paliva za letu v havarijní situaci. Pilotní prostor s kabinou přetlakovanou na vyšší hodnotu byl cele klimatizován, systém automatického přiblížení na přistání byl začleněn do jednotné soustavy zahrnující bloky autopilotu F-5, zařízení ILS a Zero Reader. Vertikální gyroindikátor Lear přispěl ke zlepšené přístrojové orientaci při složitém prostorovém manévrování. Kontrakt nejdříve zahrnoval dodávku 64 strojů F-89C, k nimž se brzy přidružilo dalších 100 letounů. Jejich výroba probíhala v blocích F-89C-1 -5 a -10 s motory J35-A-21, v blocích F-89C-15 a -20 byly montovány motory J35-A-21A, bloky F-89C-25 a -30 se lišily obměnami J35-A-33 a konečně závěrečné bloky F-89C-35 a -40 měly motory J35-A-33A s tahem po 24,89 kN a 32,89 kN na režimu přídavného spalování. Levý křídelní závěsník zpravidla obsahoval nádrž s lihem pro odmrazování vstupního ústrojí motorových gondol.

YF-89D zkušebně odpaluje všechny 104 rakety Mighty Mouse