

**F**irma Cessna při návrhu nového malého dopravního stroje zvolila koncepci dvoumotorového lehkého letounu s motory v tandemu, tj. jeden tažný a jeden tlačný, pro odstranění problémů s nesymetrickým tahem, které vznikají při vysazení jednoho motoru při obvyklé koncepci s motory na křídle.

Prototyp letounu Skymaster 336, ještě s pevným podvozkem, vzletl prvně 28. února 1961, sériové dodávky běžely od roku 1963. Letoun byl čtyřmístný nebo šestimístný, vyrobeno bylo 195 kusů.

V roce 1965 byl letoun pro svou zastaralost přepracován, takže byla vyráběna verze nepřetlakovaná i přetlakovaná, stroj dostal zatahovací podvozek, silnější motory o 157 nebo 168 kW, přídatnou snímací nákladní vanu pro náklad do 135 kg, zlepšené vybavení a jméno Cessna 337 Super Skymaster. V roce 1969 montovala letouny z dílů dodávaných z USA a s licenčními motory Continental, vyráběnými ve Velké Británii firmou Rolls Royce francouzská firma Reims Aviation. Od roku 1974 firma Reims dodávala speciální nepřetlakovanou verzi FTB 337 upravenou na STOL, určenou pro hlídkování nad mořem i pevninou a záchranné akce.

Vojenská verze O-2, nazývaná Multirole, sloužila v USAF k různým úkolům, včetně předstunutého vzdušného navádění.

Tato verze byla vybavena pod křídlem čtyřmi závěsníky pro tepelné klamné cíle, rakety nebo kulomety Minigun a reproduktory pro psychologickou válku. S těmito letouny získala USAF dobré zkušenosti ve Vietnamu. Celkem USAF obdržela 532 letounů různých verzí.

Do roku 1980, kdy výroba skončila, bylo celkem vyrobeno přes 1831 letounů. Dvanáct těchto letounů získalo iránské letectvo, deset thajské námořnictvo, další šly na Haiti, do Hondurasu, Nikaragui a Senegal. Postupně je získalo téměř třicet dalších států.

**Hlavní technická data verze 337 (337P):** Rozpětí 11,63 m (11,63 m); délka 9,07 m (9,09 m); výška 2,8 m (2,8 m); nosná plocha 18,81 m<sup>2</sup> (18,81 m<sup>2</sup>); hmotnost prázdná 1 270 kg (1 388 kg); maximální vzletová 2 100 kg (2 131 kg); rychlost maximální 322 km/h (393 km/h); cestovní ve výšce 1 650 m 315 km/h (344 km/h); stoupavost u země 4,8 m/s (5,9 m/s); délka vzletu 273 m (285 m); délka přistání 183 m (183 m); dostup 4 970 m (6 100 m); dolet 2 288 km (2 140 km).

# Cessna 337 Super Skymaster



Cessna 337 Super Skymaster je dvoumotorový celokovový vzpěrový hornoplošník s motory v tandemu se zatahovacím podvozkem pro 6 osob.

Trup je gondolového typu, s jedním motorem tažným na přídě, se sklonem ustavení 3° dolů, a jedním motorem tlačným, uloženým na

Křídlo je ve střední části až k trupovým nosníkům obdélníkové, dále ke koncům lichoběžníkové. Vnější části křídla od trupových nosníků lze pro přepravu letounu sejmut. Profil křídla ve střední části NACA 2412 u konci křídla přechází do NACA 2409. Úhel nastavení profilů ve střední

je upevněna mezi konci trupových nosníků s úhlem nastavení -2°. Na výškovém kormidle je u pravého trupového nosníku vyvažovací ploška.

Pohonnou jednotku představují dva pístové motory Continental IO-360-C nebo D po 157 kW, později Continental IO-360-GB, ještě později turbokompresorové TSIO-360-A a H o výkonnosti též 157 kW, ale se zlepšenými výškovými charakteristikami. Přetlakovaná verze a vojenská verze dostaly turbokompresorové motory se zvýšeným výkonem Continental TSIO-360-C o 168 kW. Vrtule obou motorů jsou dvoulisté, celokovové, s regulací

konstant-speed.

Podvozek příďového typu je zatahovací. Příďová noha má olejopneumatické pérování s hydraulickým řízením, zatahuje se dopředu do trupu. Kola hlavního podvozku s kotoučovými, hydraulicky ovládanými brzdami jsou na ocelových pružicích nohách. Zatahují se dozadu do trupu, přičemž se při sklápění natačují.

Za křídla má letoun úhel postoje +2°, podvozek umožňuje až do dotyku SOP se zemí maximální natižení +13°.

Ing. Lubomír Benda



konci trupové gondoly. Tlačný motor je uložen se sklonem 0,2° špičkou osy vrtule dolů. Dva trupové nosníky nesoucí kormidla vycházejí z křídla. Pod trup lze upevnit laminátovou vanu s nosností 135 kg. Prostor pro posádku a cestující v počtu 1 + 5 osob v základním provedení může být podle varianty buď nepřetlakovaný, nebo přetlakovaný s označením letounu 337P, přičemž tlak odpovídající výšce letu 3 050 m je udržován až do výšky 6 100 m. Tlakový vzduch pro přetlakování kabiny je odebírán z turbokompresorů motorů.

části je +4,5°, u konci +2,5°, vzepětí křídla je +3°. V křídle jsou zastavěny palivové nádrže. Na náběžné hraně každé z obou vnějších částí křídla jsou dvojité přístávací světlomety, na levé polovině křídla pitotstatická trubice. Vojenská verze mají pod křídly 4 závěsy pro vojenskou výzbroj.

Zdvojené SOP na konci trupových nosníků mají profil NACA 0009 u kořene i na vrcholu. Kormidla mají na konci odlehčovací plošky. Na vrcholu pravé SOP je protisrážkový rotující maják. Obdélníková VOP s profilem NACA 0009

