

KOLEKCE KOVOVÝCH MODELŮ

VOJENSKÁ LETADLA

Cena: 129,90 Kč / 6 €*

S TÍMTO ČÍSLEM MODEL
F/A-18F SUPER HORNET



10



ISBN 978-83-252-1219-3



9 788325 212308

10

VOJENSKÁ
LETADLA

V KAŽDÉM ČÍSLE MODEL LETADLA S PEČLIVĚ
PROVEDENÝMI DETAILS KONSTRUKCE A V ORIGINÁLNÍ
KAMUFLÁŽI. MODEL Y TĚTO KOLEKCE REPREZENTUJÍ
VŠECHNA VÝVOJOVÁ OBDOBÍ VE VOJENSKÉM
LETECTVÍ – OD 1. SVĚTOVÉ VÁLKY AŽ DO SOUČASNOSTI.

KAŽDÝCH 14 DNÍ NOVÉ MODEL Y

V KOLEKCI NAJDETE MEZI JINÝMI:

MiG-21MF	MESSERSCHMITT BF 109F
F-104S STARFIGHTER	SOPWITH CAMEL
BRISTOL BULLDOG	JU 87B
DASSAULT MIRAGE 2000C	ALBATROS D.V

V příštím čísle
BRISTOL BULLDOG

Vydavatel:

Oxford Educational Sp. z o.o.
Grunwaldzka 2A, Słupsk, Polsko

Generální dodavatel titulu pro český a slovenský trh:

AMERCOM SA, O/POZNAŃ
Grochowe Łąki 6, 61 752 Poznań, Polsko
Tel.: +48 618 515 147

Zastoupení v ČR:

AMER MEDIA s. r. o.
Modřanská 11, 143 00 PRAHA 4
Zákaznická linka: (+420) 296 188 900 (9–17 hod.)
E-mail: amercom@amercom.cz
www.amercom.cz

Příprava pro tisk:

PRESS-PYGMALION, s. r. o.
Mánesova 536, 737 01 Český Těšín
Redaktor: Milan Bronclík
Odborná spolupráce: Stanislav Komárek, Miloš Kmeč, Jiří Rataj

Předplatné v ČR:

A.L.L. production, s. r. o.
P. O. BOX 732, 111 21 PRAHA 1
Tel.: 840 306 090
E-mail: predplatne@predplatne.cz
Předplatné je možné objednat od 3. čísla. Předplatitelé obdrží každý měsíc v jedné zásilce dvě čísla magazínu.
Pololetní předplatné (12 čísel) – cena 1 548 Kč.
Roční předplatné (24 čísel) – cena 3 096 Kč

Objednávky předplatného v SR:

MAGNET PRESS, SLOVAKIA s. r. o.
P. O. BOX 169
830 00 Bratislava
Tel.: 02/67 20 19 31-33
Fax: 02/67 20 19 30
E-mail: predplatne@press.sk
www.press.sk
Předplatné je možné objednat od 3. čísla. Předplatitelé obdrží každý měsíc v jedné zásilce dvě čísla magazínu.
Předplatné za 6 čísel – 34,20 €
Předplatné za 12 čísel – 68,40 €
Předplatné za 24 čísel – 136,80 €

ISBN: 978-83-252-1219-3

Série: 978-83-252-1230-8

Pozor! Model není hračka. Je určen pro osoby starší 14 let.
Naše modely se mohou v detailech lišit od originálních letadel.
Vydavatel si vyhrazuje právo na změnu počtu čísel a pořadí příložených modelů.

V KAŽDÉM ČÍSLE KOVOVÝ MODEL LETADLA
S PEČLIVĚ PROVEDENÝMI DETAILS KONSTRUKCE.

Pořid'te si celou
úžasnou sbírku
kovových modelů!

BOEING F/A-18E/F SUPER HORNET

BOEING F/A-18E A F/A-18F SUPER HORNET JE V SOUČASNÉ DOBĚ ZÁKLADNÍM VÍCEÚČELOVÝM STROJEM LETECTVA AMERICKÉHO VOJENSKÉHO NÁMOŘNICTVA A NÁSTUPCEM PROSLULÉHO LETADLA GRUMMAN F-14 TOMCAT ZNÁMÉHO Z FILMU TOP GUN. NA PALUBÁCH LETADLOVÝCH LODÍ JSOU SUPER HORNETY DOPLŇOVÁNY LETKAMI STARŠÍCH LETADEL F/A-18C/D HORNET, KTERÁ MAJÍ BÝT V BUDOUCNU NAHRAZENA TYPEM LOCKHEED F-35C LIGHTNING II, ZATÍMCO SUPER HORNETY ZŮSTANOU VE VÝZBROJI JEŠTĚ MNOHO LET.



Požadavek US Navy na nové víceúčelové letadlo přišel v nevhodnou dobu – na konci studené války. Vzhledem k rozpočtovým omezením mohl takový stroj vzniknout výhradně na základě některé z již existujících stíhaček – F-14 nebo F/A-18. V září padlo rozhodnutí o vypracování vývojové verze druhého jmenovaného letounu. Dostala název Super Hornet a označení F/A-18E (jednomístná varianta) a F/A-18F (dvoumístná cvičně bojová nebo bojová varianta).

Zpočátku bylo plánováno proporcionální zvětšení hornetu, nicméně již v polovině roku 1993 bylo rozhodnuto vyvinout větší nosné plochy jako zcela nový projekt. Současně byl vložením 86 cm dlouhé sekce za kabinu prodloužen trup, takže mohly být zvětšeny rovněž trupové palivové nádrže. Nová křídla měla podobný tvar, avšak charakterizoval je tenčí profil umožňující delší dolet díky sníženému aerodynamickému odporu. Podobně tomu bylo s manévrovacími vlastnostmi, zlepšenými navíc změnou úhlu náběhu v místě zalomení křídla, který funguje jako aerodynamické kormidlo generování víru na horní části křídla.

Při výrobě nových křidel byly využity nové materiály. Hlavní nosník je vyroben z titanové oceli a povrch ve velké míře z kompozitních materiálů. Nově byla navržena celá struktura trupu. Počítačové projektování umožnilo atypické sestavení žebér i podélníků a jejich dodatečné posílení, což dovolilo další snížení hmotnosti konstrukce při zachování požadované houževnatosti. Nová žebra jsou převážně z titanové oceli, zatímco starší hornety měly všechna žebra duralová. Plochy klapek a výškových kormidel jsou vyrobeny jako duralové voštinové konstrukce s kompozitním povrchem. Svislé ocasní plochy se směrovými kormidly se oproti typu F/A-18 C prakticky nezměnily.

Zpevnění celé struktury umožnilo přidání dvou závěsníků pod křídla, z nichž každý může nést výzbroj o hmotnosti 454 kg. Nově navrženy a značně zvětšeny

byly nasávací otvory vzduchu k motorům a jejich tvar byl změněn z oválného na hranatý.

Super Hornet patří mezi typická obtížně zjistitelná letadla a lze jej zařadit někde mezi klasické konstrukce a stroje s technologií stealth.

MOTORY SUPER HORNETU

V letadle jsou instalovány dva dvouhřídelové axiální dvouproudové motory s nízkým obtokovým poměrem General Electric F414-GE-400 s třístupňovým dmychadlem, sedmistupňovým vysokotlakým kompresorem, prstencovou spalovací komorou, třístupňovou vysokotlakou turbínou a jednostupňovou nízkotlakou turbínou. Stupeň dvouprůtoků (1 až 0,29) je optimalizován pro lety vysokou podzvukovou i nadzvukovou rychlostí. Navíc je motor vybaven kompletně automatizovaným elektronickým řídicím systémem FADEC. Motor F414-GE-400 dosahuje tahu 62,3 kN a s přidáním spalování až 97,6 kN. Přitom spotřeba pohonných hmot zůstala na relativně nízké úrovni, což umožnilo prodloužit dolet Super Hornetu o 20–25 %.

AVIONIKA A VYBAVENÍ KABINY

V kabině F/A-18E/F jsou instalovány tři velké, dotykově ovládané barevné multifukční monitory. Na levém jsou pravidelně zobrazována navigační a pilotážní data a další údaje týkající se letu, na středním je digitálně generovaná mapa s kursem letadla a celkovou taktickou situací a pravý ukazuje stav výzbroje a také obraz přenesený z radiolokátoru a dalších senzorů. Informace jsou generovány prostřednictvím aktivních digitálních matic a celý systém řídí dvojice palubních počítačů Control Data Corporation AN/AYK-14. Počítač pracuje s programem MSI (Multi Sensor Integration), umožňujícím shromažďování a spojování informací z různých datových zdrojů (radiolokátoru, termovizní

SVRŽENÍ BOMB Mk-83 AIR (AIR INFLATABLE RETARD) Z LETADLA F/A-18D SBORU NÁMOŘNÍ PĚCHOTY SPOJENÝCH STÁTŮ USMC. SPOLEČNĚ S BOMBOU ODPÁLENÝ TERMICKÝ KLAMNÝ CÍL SLOUŽÍ JAKO OCHRANA PŘED INFRAČERVENĚ NAVÁDĚNÝMI PROTILETADLOVÝMI STŘELAMI. POSLEDNÍ VERZE LETADLA HORNET SE STALY VZORY PŘI PROJEKTOVÁNÍ PRAKTICKY NOVÉHO TYPU SUPER HORNET.

POHLED ZE VNITŘ KABINY LETADLA F/A-18 HORNET. V DOBĚ ZAŘAZENÍ TOHOTO TYPU DO SLUŽBY PATŘILO VYBAVENÍ PILOTNÍ KABINY K NEJMODERNĚJŠÍM NA SVĚTĚ, A NAVÍC BYLO OD TĚ DOBY NĚKOLIKRÁT MODERNIZOVÁNO.



F/A-18 HORNET A SUPER HORNET

OD POLOVINY OSMDESÁTÝCH LET MINULÉHO STOLETÍ BYLY F/A-18 HORNET A PAK I JEHO MODERNIZOVANÝ A PŘEKONSTRUOVANÝ NÁSTUPCE F/A-18 SUPER HORNET ZÁKLADNÍMI STÍHACÍMI A ÚTOČNÝMI LETADLY VE SLUŽBÁCH AMERICKÉHO NÁMOŘNICTVA A NÁMOŘNÍ PĚCHOTY.



F/A-18E SUPER HORNET Z AMERICKÉ ÚDERNÉ A STÍHACÍ (DOPLŇOVACÍ) PERUTĚ VFA-122 „FLYING EAGLES“.

Letadlo má kamufláž perutě VFA-122 z počátku služby tohoto typu u jednotky, leden 1999. Jedná se o dva nepříliš odlišné odstíny šedé barvy. Pod křídly nese soustavu výzbroje určenou na misi SEAD (Suppression of Enemy Air Defenses) k potlačení protivzdušné obrany – protiradarové střely AGM-88 HARM, kluzákové bomby AGM-154 JSOW a rakety vzduch-vzduch AIM-9 Sidewinder.



F/A-18C HORNET Z AMERICKÉ ÚDERNÉ A STÍHACÍ PERUTĚ VFA-87 „GOLDEN WARRIORS“.

Na obrázku je verze letadla určená speciálně k nočním bombardovacím útokům. Jednotka obdržela tyto stroje v roce 1992. Dříve létala na strojích téže verze, které však nedokázaly vést přesné noční útoky. Letadlo má opět standardní kamufláž hornetů – dva minimálně se lišící odstíny šedé barvy.



VE DVOUMÍSTNÉ KABINĚ LETADLA F/A-18F JE INSTALOVÁNA ZDVOJENÁ SOUSTAVA AVIONIKY.

EXEMPLÁŘE TĚTO VERZE DOSAHUJÍ PRAKTICKY STEJNÝCH BOJOVÝCH VÝKONŮ JAKO STROJE JEDNOMÍSTNÉ VERZE.



KÓDOVÉ ČÍSLOVÁNÍ (TZV. MODEX) UKAZUJE NA TO, ŽE PILOTEM LETADLA JE (TEORETICKY) VELITEL PERUTĚ. V PRAKTICE S NÍM VŠAK MOHOU LÉTAT I JINÍ LETCI.

MODEL F/A-18F SUPER HORNET MĚŘÍTKO 1:100



Model představuje letadlo v barvách americké úderné a stíhací perutě VFA-11 „Red Rippers“ a jeho označení prozrazuje, že jde o stroj velitele jednotky.



CHARAKTERISTICKÝM PRVKEM UMOŽŇUJÍCÍM NA PRVNÍ POHLED ODLÍŠIT VERZE F/A-18 E/F OD PŘEDCHOZÍCH PROVEDENÍ JSOU HRANATÉ NASÁVACÍ OTVORY VZDUCHU DO MOTORŮ. U VERZÍ A/B/C/D MĚLY OVÁLNÝ TVAR.



KAŽDÝ Z DVOJICE MOTORŮ GENERAL ELECTRIC F414-GE-400 DOKÁŽE VYVINOUT TAH 62,3 kN NEBO 97,9 kN S PŘÍDAVNÝM SPALOVÁNÍM. DÍKY AUTOMATIZOVANÉ REGULACI JE SPOTŘEBA PALIVA NATOLIK NÍZKÁ, ŽE LETOUN SUPER HORNET MÁ O 20 % DELŠÍ DOLET NEŽ F/A-18 HORNET.



VÝZBROJ PODVĚŠENOU NA ÚCHYTECH POD KŘÍDLY TVOŘÍ BOMBY GBU-31 JDAM, STŘELY VZDUCH-VZDUCH DALEKÉHO DOLETU AIM-120 AMRAAM A STŘELY VZDUCH-VZDUCH BLÍZKÉHO DOLETU AIM-9 SIDEWINDER. NAVÍC LETADLO PŘENÁŠÍ TĚŽ TŘI VNITŘNÍ PALIVOVÉ NÁDRŽE.



F/A-18F SUPER HORNET Z AMERICKÉ ÚDERNÉ A STÍHACÍ PERUTĚ VFA-2 „BOUNTY HUNTERS“. Letadlo má kamufláž s prvky rychlé identifikace, taktické číslo a pruhy na trupu a svislých ocasních plochách označují stroj velitele jednotky. Tento stroj se účastnil bojových letů nad Irákem koncem roku 2006.

TECHNICKÉ ÚDAJE F/A-18E/F SUPER HORNET

Typ: jednomístný/dvoumístný víceúčelový (stíhací/útočný) letoun určený k operacím z letadlových lodí a pozemních základen.

Motor: 2× General Electric F414-GE-400, každý o tahu 62,3 kN nebo 97,9 kN s přidavným spalováním.

Výkony: maximální rychlost 1,8 M (2 147 km/h) ve výšce 12 000 m; dolet 2 346 km (průzkumná mise, pouze se dvěma raketami AIM-9 Sidewinder); maximální délka přeletu bez doplnění paliva 3 055 km; dosah bojové činnosti 1 200 km (s výzbrojí určenou k záchytným stíhacím operacím) a 1 095 km (bombardovací mise).

Hmotnost: prázdného letounu 14 500 kg; vzletová (ve stíhací konfiguraci) 20 820 kg; (v bombardovací konfiguraci) 29 890 kg.

Rozměry: rozpětí 13,62 m; délka 18,31 m; výška 4,88 m; nosná plocha 46,5 m².

Výzbroj: automatický kanon M61A2 Vulcan ráže 20 mm (578 nábojů), 11 závěsníků (2× koncovky křídel, 6× pod křídly, 3× pod trupem) na přenášení různých typů raket a bomb – konfigurace výzbroje je variabilní podle konkrétní mise.



START LETADLA F/A-18E
Z PALUBNÍHO KATAPULTU.



PALUBNÍ OBSLUHA PODVĚŠUJE
POD LETADLO NAVÁDĚNOU
BOMBU GBU-31 JDAM (BOMBA
BLU-109 O HMOTNOSTI 907 KG
S INSTALOVANÝM NAVÁDĚCÍM
MODULEM). VZADU JE VIDĚT
JÍŽ PODVĚŠENOU RAKETU
VZDUCH-VZDUCH AIM-120.

DVOUMÍSTNÝ F/A-18F SUPER
HORNET V BARVÁCH PERUTĚ
VFA-102 „DIAMONDBACK“
OPERUJÍCÍ V SOUČASNOSTI Z PALUBY
LETADLOVÉ LODĚ USS GEORGE
WASHINGTON (CVN 73).



kamery, venkovních senzorů) a vytváření souhrnného zobrazení situace.

V F/A-18E/F je aplikován systém předávání informací MIDS (Multi-function Information Distribution System) pracující ve formátu Link 16. Indikátory v kabině doplňuje displej čelní projekce HUD (Head-Up Display) Kaiser AN/AVQ-28 s barevnou rastrovou grafikou, který v noci ukazuje obraz z navigačního infračerveného zařízení Nav FLIR (Forward Looking Infrared), díky němuž může

letec s brýlemi pro noční vidění pilotovat stejně jako ve dne.

Snad ani není nutno připomínat, že pilot může manévrovat a vést vzdušný boj, aniž by přesouval ruce z plynové páky a řídicí páky, na nichž jsou umístěny všechny hlavní ovládací prvky podle standardu HOTAS (Hand on Throttle and Stick). Aktivní soustava řízení pracuje na principu care-free, zbavujícím pilota nutnosti sledovat letové parametry, protože znemožňuje překročení technických omezení a přetížení stroje.

K přístrojovému vybavení letadla patří precizní dopplerovský navigační systém Litton AN/ASN-139 s laserovými gyroskopy, jež spolupracuje s miniaturním přijímačem GPS a radiolokační stanicí, jejíž schopnost generovat mapu zemského povrchu je rovněž používána k aktualizaci momentální pozice letadla.

RADIOLOKÁTOR A SYSTÉM ŘÍZENÍ PALBY

Zpočátku byl ve verzi F/A-18E/F Super Hornet použit multifunkční radiolokátor Raytheon AN/APG-73, ale v roce zahájení výroby byl nahrazen radarem Raytheon AN/APG-79 s novou anténou a elektronickým vychylováním paprsku AESA (Active Electronic Scanned Array). Radiolokátor této kategorie má mnoho využití včetně sledování velkého počtu cílů v širokém pozorovacím úhlu a mimořádně prodlouženém dosahu. Existuje u něj rovněž možnost regulace výkonu signálu v poměru k dosahu, což komplikuje zaměření radaru pracujícího v letadle.

Jde o typ se syntetickou aperturou SAR (Synthetic Aperture Radar) u něhož je dosaženo tak vysokého rozlišení, že umožňuje vytvořit téměř fotografické zobrazení pozemního cíle.

Super Hornet F/A-18E/F disponuje novým systémem k navádění střel na cíl AN/ASQ-228 ATFLIR (Advanced Targeting Forward-Looking Infrared), jehož infravizor pracuje na střední vlnové délce infračerveného záření, což mu rov-

něž umožňuje dlouhý operační dosah. Infravizor řídí činnost laseru dlouhého dosahu, který precizně měří vzdálenost potenciálního cíle a současně slouží k navádění laserově řízených střel.

Novým prvkem systému řízení palby je přilbový zaměřovač JHMCS (Joint Helmet Mounted Cueing System), který umožňuje rychle zaměřit a stanovit cíl pro řízené střely prostě tím, že se na něj pilot podívá, a to dokonce v úhlu až 90° k ose letadla. Značnou předností helmy v porovnání s jinými konstrukcemi (např. ruskými) je promítání taktických informací, mj. vlastní výšky letu, rychlosti a přetížení nebo detekce a klasifikace cíle.

SYSTÉM VLASTNÍ OCHRANY LETADLA

Pro typ Super Hornet byl speciálně vyvinut nový systém vlastní ochrany, jehož základem je aktivní rušič AN/ALQ-214, který nejen vysílá rušící signály, ale zároveň řídí celý systém pro radioelektronický boj – výstražný radiolokační přijímač AN/ALR-67(V)3, výmetnice magneziových světlic AN/ALE-47 i klamný cíl tažený na světlovodném kabelu AN/ALE-55 Fiber Optic Towed Decoy.

VÝZBROJ LETADLA

Letoun je vybaven celkem jedenácti závěsníky. Základní výzbrojí vzduch-vzduch je kombinace raket AIM-120C-5 AMRAAM a AIM-9X (Super) Sidewinder. Super Hornet může nést až dvanáct střel obou typů v prakticky libovolné sestavě, přičemž na dvou vnitřních závěsnících pod křídly se upevňují po dvou raketách.

Verze F/A-18E/F může rovněž nosit klasické bomby, nicméně k ničení pozemních cílů je určena tzv. inteligentní výzbroj – laserem naváděné bomby řady Paveway a systémem GPS naváděné bomby GBU-31/32 kategorie JDAM (Joint Direct Attack Munition – společná přímo útočící munice). Dalším používaným typem jsou kluzákové bomby AGM-154 JSOW (Joint Standoff Weapon – společná zbraň útočící z odstupu) o doletu až 100 km a řízené rovněž satelitní navigací. US Navy objednalo všechny tři její verze – AGM-154A s kontejnerovou hlavicí s průbojně-zápalnou submunicí BLU-97, AGM-154B se samonaváděcí protipancéřovou submunicí BLU-180/B a AGM-154C s kompaktní průbojnou hlavicí k ničení opevněných objektů.

Super Hornet F/A-18E/F se šesti podvěšenými protiradarovými řízenými střelami AGM-88C-5 HARM (High Speed Anti-Radiation Missile) může být používán k prolomení protivzdušné obrany protivníka. Letadlo je upraveno také k přenášení nových verzí řízených střel s plochou dráhou letu proti po-



zemním cílům AGM-84 SLAM (Standoff Land Attack Missile – protizemní raketa útočící z odstupu) včetně AGM-84 SLAM-ER. Tyto střely mají zdokonalené navádění umožňující změnu zaměření na jiný cíl i v závěrečné fázi letu, kdy se v blízkosti potenciálního cíle zapne termovizní kamera a přenesse jeho obraz na palubu letadla, což umožní zvolit objekt a označit jej k samonavedení střely.

Další výzbroj letadla mohou tvořit termovizně řízené raketové střely AGM-65 Maverick všech verzí nebo protilodní řízené střely AGM-84 Harpoon na úchytech pod křídly. Vedle všech uvedených typů podvěšené výzbroje si Super Hornet F/A-18E/F zachoval také odlehčený příďový kanon M61A2 Vulcan ráže 20 mm se zásobou 578 nábojů, jehož starší provedení bylo použito již u předchozí verze hornetů.

ZALÉTÁNÍ PROTOTYPŮ

Montáž prvního prototypu F/A-18E začala v květnu 1994 a jeho první let se uskutečnil 19. září téhož roku. Nedlouho poté, 26. prosince 1995, byl zalétán druhý prototyp E2. Již v lednu 1996 byly oba stroje poslány na základnu amerického námořnictva Patuxent River, kde byly zahájeny testy. První stroj sloužil ke zkoumání letových vlastností, druhý k měření výkonů

a zkouškám motorů. Další tři prototypy jednomístných letadel F/A-18E byly zalétány do ledna 1997.

V sérii prototypů byly rovněž dva dvoumístné stroje F1 a F2 zalétané postupně 1. dubna a 11. října 1996. Testy neprobíhaly zcela hladce, u nového typu se tradičně projevilo mnoho chyb, nicméně všechny nedostatky byly postupně odstraněny a super hornet byl záhy připraven k sériové výrobě.

DVOUMÍSTNÝ SUPER HORNET F/A-18F

Dvoumístná verze F/A-18F je cvičně bojové i bojové letadlo. Až na nepatrně nižší zásobu paliva v trupu disponuje stejnými bojovými možnostmi a stejnou výzbrojí jako jednomístná verze. US Navy má dvě perutě kompletně vyzbrojené dvoumístnými stroji F/A-18F.

SÉRIOVÁ LETADLA

První sériový Super Hornet F/A-18E1 byl zalétán 6. listopadu 1998. V prosinci byl stroj dopraven na základnu Patuxent River a zařazen ke zkušební peruti VX-9, ve které již sloužily prototypy tohoto typu.

První jednotkou vyzbrojenou letadly F/A-18E/F byla doplňovací perutě VFA-122 „Flying Eagles“ dislokovaná v Lemoore v Kalifornii. V červnu 2000 byla letadly F/A-18E vyzbrojena první bojová perutě VFA-115 „Eagles“ na námořní letecké základně Atsugi v Japonsku.

Letadel F/A-18 Block I včetně letadel série LRIP bylo vyrobeno 59 kusů F/A-18E a 81 kusů F/A-18F, tedy celkem 140 exemplářů. Následně byly zahájeny dodávky série Block 2. Letadla této varianty se odlišovala radarem AN/APG-79 AESA, novými a většími displeji z tekutých krystalů a modernizovaným počítačovým komplexem AMC&D (Advanced Mission Computers and Displays), jenž nahradil

původní sestavu DMC (Digital Mission Computer).

V srpnu 2004 bylo dodáno 200 letadel F/A-18F Super Hornet a v dubnu 2005 první ze 108 F/A-18E Block II s plnou výstrojí nového standardu Block II+. Do května 2010 firma Boeing dodala 186 kusů F/A-18E a 234 kusů F/A-18F obou výrobních blo-



PŘEDSTARTOVNÍ PŘÍPRAVA. PILOT LETADLA F/A-18 SUPER HORNET KONTROLUJE PŘED LETEM STŘELY AIM-120 AMRAAM A LASEREM NAVÁDĚNÉ BOMBY GBU-16 O HMOTNOSTI 454 KG.

NA OBRÁZKU JE LETADLO F/A-18A Z PERUTĚ VMFA-314 „BLACK KNIGHTS“ OPERUJÍCÍ Z PALUBY LETADLOVÉ LODĚ USS CORAL SEA (CV-43) BĚHEM OPERACÍ EL DORADO CANYON A PRAIRIE FIRE V ROCE 1986. V PRŮBĚHU TĚCHTO OPERACÍ PODNIKLY VZDUŠNÉ SÍLY SPOJENÝCH STÁTŮ BOMBARDOVÁNÍ LIBYJSKÝCH PROTILETADLOVÝCH RAKETOVÝCH ZÁKLADEN. BYL TO BOJOVÝ KŘEST V TÉ DOBĚ NOVÉHO LETADLA I PROTIRADAROVÉ TAKTICKÉ STŘELY AGM-88 HARM ZACHYCNĚNÉ NA ILUSTRACI PŘI ODPÁLENÍ.

EA-18G GROWLER JE VÍCEÚČELOVÉ LETADLO URČENÉ K VEDENÍ RADIOELEKTRONICKÉHO BOJE. STROJ MŮŽE PŘEVZÍT VŠECHNY ÚKOLY, KTERÉ DOSUD VYKONÁVAL SPECIALIZOVANÝ TYP EA-6B PROWLER, PŘI ZACHOVÁNÍ VEŠKERÉHO BOJOVÉHO POTENCIÁLU LETADLA SUPER HORNET.





ků. Navíc má být vyrobeno 114 letadel EA-18G Growler.

DALŠÍ VYUŽITÍ

Při zařazení super hornetu do služby US Navy znovu získalo možnost využít tento typ jako doprovodné a tankovací letadlo. K tomuto účelu byl Super Hornet F/A-18E/F

upraven podvěšením čtyř nádrží po 1817 l (5887 kg) pod křídly a kontejneru (ARS) pro doplňování paliva za letu Sargent Fletcher A/A42R-1 pod trupem. Přibližně dvě třetiny veškeré zásoby paliva letadla (až 11 113 kg) mohou být přečerpány do jiných letadel. Kromě role taktického tankeru, prodlužujícího dolet v bojových misích, pak stroj plní ještě jednu, snad dokonce důležitější funkci tzv. nouzového tankeru. Místo přesměrování letounu s problémy na jinou základnu tedy vzletne super hornet v roli tankeru, doplní „problémový“ letoun palivem a tím mu daruje drahocenný čas pro řešení problému. Jeden dopisovatel USN např. popisuje situaci, kdy se F/A-18C vracejícímu se z útočné mise nevysunul podvozek. Vzletl super hornet, doplnil „céčko“ palivem, letoun vystoupal do výšky a zahájil procedury pro uvolnění podvozku, které byly úspěšné – tanker tak zažehnal stav nouze, či dokonce ztrátu drahé palubní stíhačky.

Další variantou je firmou nabízené letadlo pro radioelektronický boj označené nejdříve F/A-18C2W a později EA-18G Growler. Původně bylo vybaveno systémem AN/ALQ-99 Lot 3 známým z posledních verzí typu EA-6B Prowler, stále ještě používaného americkým námořnictvem. Tímto způsobem zůstaly bojové možnosti Growleru na stejné úrovni jako u varianty EA-6B ICAP 3, ale systém nesený moderním letadlem může být ještě dlouho ve službě. Typ EA-18G Growler navíc dostal satelitní spojení k výměně informací ve formátu Link 16, což umožní zobrazit na jeho palubě komplexní taktickou situaci. Vedle dvou kontejnerů rušícího zařízení AN/ALQ-99 může přenášet rovněž čtyři protiradarové střely AGM-88 HARM a po omezení jejich počtu na dva kusy také dvě střely AIM-9X nebo AIM-120 na vlastní obranu. Úchyty na koncích křídel byly odstraněny a na jejich místo byly instalovány anténní kontejnery systému AN/ALQ-99, které byly u typu EA-6B umístěny na vrcholu svislých ocasních ploch. Převaha EA-18G spočívá též v preciznějším navigačním zařízení, v možnosti doprovázet úderné skupiny i při nadzvukovém letu i v možnosti využití pasivních rozsahů radaru AN/APG-79 k doplňkovému rozeznání radiolokačních systémů protivníka.

První prototyp EA-18G vznikl přestavbou prototypu F/A-18F a byl zalétán 15. listopadu 2001. První od základů vyrobený exemplář EA-18G odstartoval 15. srpna 2006 a do června 2008 létalo již pět předseriových strojů. V září 2009 byla schválena výroba 57 letadel EA-18G a do května 2010 firma dodala již 27 z celkového požadavku na 114 kusů tohoto typu. První letadla byla přidělena peruti radioelektronického boje VAQ-129 „Vikings“ na základně Whitley

Island, která používala předseriová letadla již od roku 2008. V současnosti pokračuje přezbrojování této jednotky z EA-6B Prowler na EA-18G Growler.

POUŽITÍ A HODNOCENÍ LETADLA

Výroba F/A-18E/F Super Hornet pokračuje a dosud je přezbrojeno jedenáct perutí na F/A-18E a deset perutí na dvoumístné F/A-18F. Letadla slouží rovněž u dvou doplňovacích perutí na pevninských základnách Oceana u Atlantiku a Lemoore u Pacifiku a používají je také čtyři zkušební a testovací perute USN.

Letadla F/A-18 Super Hornet se účastnila prakticky všech konfliktů v jedenadvacátém století, v nichž se Spojené státy angažovaly. Poprvé byly F/A-18E bojově nasazeny v rámci úderu Response Option, jenž byl součástí operace Southern Watch. Dvě letadla tohoto typu tehdy zničila bombami JDAM stanoviště iráckých



kých protiletadlových raket u města Al Kút. Do operace Iraqi Freedom zasáhly celkem tři perute vyzbrojené super hornety – VFA-14 a VFA-115 s F/A-18E a VFA-41 s F/A-18F. O něco později začala tato letadla operovat rovněž nad Afghánistánem. V obou lokálních konfliktech na iráckém i afghánském nebi plnila letadla F/A-18E/F hlavně úkoly spojené s bezprostřední podporou pozemních vojsk, ale ničila také prostředky pozemní protiletadlové obrany, velitelská stanoviště, útočila na vojenská uskupení, komunikační trasy a objekty strategického významu především s použitím bomb JDAM a laserem naváděných bomb. Do současné doby nicméně nedošlo k žádným vzdušným bojům s účastí letadel F/A-18E/F Super Hornet.

První exportní úspěch zaznamenal Boeing v květnu 2007, kdy Austrálie objednala pro své letectvo 24 letadel F/A-18F Super Hornet. U RAAF (Royal Australian Air Force) tyto stroje nahradí zastarávající typ F-111C/G Aardvark. Prvních pět letadel dodala firma v březnu 2010 na základnu v Amberley a zbytek strojů má zákazník obdržet v roce 2011.

Nákup super hornetů však neuskutečnila americká námořní pěchota, která nadále používá velký počet starších hornetů. Ty ale mají být výhledově nahrazeny letadly F-35B Lightning II z programu tzv. společné útočné stíhačky (Joint Strike Fighter).

JEDNÍM Z DŮLEŽITÝCH ÚKOLŮ F/A-18E/F JE FUNKCE TAKTICKÉHO TANKOVACÍHO LETADLA PRODLUŽUJÍCÍHO DOLET JINÝM LETOUNŮM V BOJOVÝCH MISÍCH.

► F/A-18C HORNET JE PŘÍMÝM PŘEDCHŮDCEM LETOUNU SUPER HORNET.

F/A-18F A POD NÍM LETÍCÍ F/A-18C PŘI SROVNÁVACÍCH TESTECH.

