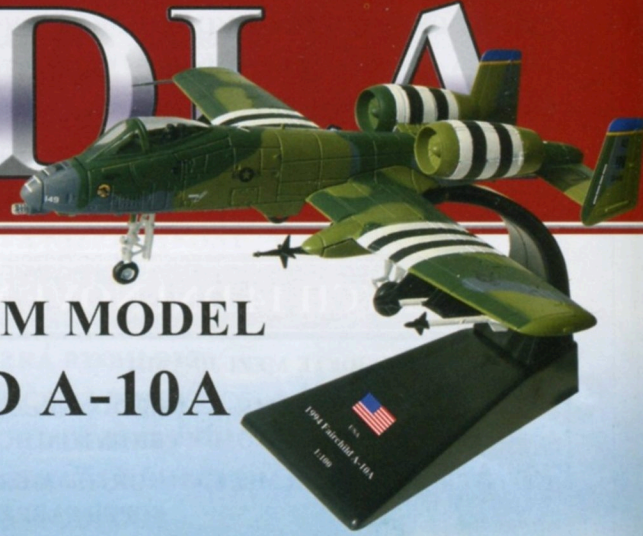


KOLEKCE KOVOVÝCH MODELŮ

VOJENSKÁ LETADLA

Cena: 129,90 Kč / 6 €*

S TÍMTO ČÍSLEM MODEL
FAIRCHILD A-10A



27

*Cena platná pouze pro Slovensko

ISBN 978-83-252-1558-3



9 788325 212308

27

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:

BAE SEA HARRIER FRS.MK. 1	McDONNELL DOUGLAS F-4C PHANTOM II
GLOSTER GLADIATOR MK. I	NORTH AMERICAN F-100 SUPER SABRE
VOUGHT F4U-1D CORSAIR	BOEING P-26 PEASHOOTER



Pořid'te si celou úžasnou sbírku kovových modelů!

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

POZOR: MODEL Y JSOU VYROBENY VE DVOU MĚŘÍTCÍCH:
1 : 72 (HISTORICKÁ LETADLA) A 1 : 100 (MODERNÍ LETADLA).

V BROŽUŘE UVÁDĚNÁ TECHNICKÁ DATA SE MOHOU LIŠIT PODLE
PODMÍNEK, ZA NICHŽ BYLA ZAZNAMENÁNA, NEBO PODLE PRAMENŮ,
Z NICHŽ BYLA PŘEVZATA.



V příštím čísle
BAE SEA HARRIER
FRS.MK. 1

Vydavatel:

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

Generální dodavatel titulu pro český a slovenský trh:
AMERCOM SA, O/POZNAŇ
Grochowe Łąki 6, 61 752 Poznaň, Polsko
Tel.: +48 618 515 147

Zákaznický servis v ČR:

AMER MEDIA s. r. o.
Modřanská 11, 143 00 PRAHA 4
Zákaznická linka: (+420) 296 188 900 (9–17 hod.)
Mobilní tel. kontakt: (+420) 725 600 872
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 Kmeť, 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: 978-83-252-1558-3
Série: 978-83-252-1230-8

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

Model vyroben v ČR.

FAIRCHILD A-10 THUNDERBOLT II

MYŠLENKA NA STAVBU LETADLA SLOUŽÍCÍHO K PODPOŘE POZEMNÍCH VOJSK A ODOLNÉHO VŮČI PALBĚ RUČNÍCH ZBRANÍ POCHÁZÍ JIŽ Z LET PRVNÍ SVĚTOVÉ VÁLKY. PRVNÍM SÉRIOVĚ VYRÁBĚNÝM LETADLEM TĚTO KATEGORIE BYL NĚMECKÝ JUNKERS J.I. BYL TO NEPŘÍLIŠ RYCHLÝ STROJ VYZBROJENÝ POUZE DVĚMA DOPŘEDU STŘÍLEJÍCÍMI KULOMETY. POKUSY O STAVBU PODOBNÝCH LETADEL PROBÍHALY V CELÉM MEZIVÁLEČNÉM OBDOBÍ, LEČ S NEUSPOKOJIVÝMI VÝSLEDKY. HMOTNOST PANCÉŘOVÁNÍ A NÍZKÉ VÝKONY TEHDEJŠÍCH MOTORŮ NEUMOŽŇOVALY LETADLŮM NĚST EFEKTIVNÍ BOJOVÝ NÁKLAD. BĚHEM DRUHÉ SVĚTOVÉ VÁLKY MASOVĚ POUŽÍVANÝ SOVĚTSKÝ IL-2 MĚL CELKEM DISKUTABILNÍ BOJOVOU HODNOTU. NÍZKÁ RYCHLOST A ZNAČNÁ HMOTNOST KOMPLIKOVALY MANÉVROVÁNÍ, PŘIČEMŽ BOJOVÝ NÁKLAD BYL RELATIVNĚ NEVELKÝ. ROVNĚŽ ÚČINNOST TOHOTO BITEVNÍHO STROJE NEBYLA NAVZDORY VYTVOŘENÉ LEGENDĚ PŘÍLIŠ VELKÁ. NĚMECKÝ Hs 129 SE ZASE LÉPE OSVĚDČIL PŘI NIČENÍ TANKŮ NEŽ PŘI PODPOŘE PĚCHOTY. VZDUŠNÉ SÍLY VÁLČÍCÍCH STÁTŮ TUDÍŽ K BITEVNÍM ÚČELŮM RADĚJI POUŽÍVALY UPRAVENÉ STÍHAČKY ČI LEHKÉ BOMBARDÉRY A PODOBNÁ SITUACE PŘETRVÁVALA JEŠTĚ DLOUHÁ LÉTA PO SKONČENÍ VÁLKY. TEPRVE NA KONCI ŠEDESÁTÝCH LET BYLY VYVINUTY TECHNOLOGIE UMOŽŇUJÍCÍ ZKONSTRUOVAT DOBRĚ CHRÁNĚNÉ A SILNĚ VYZBROJENÉ LETADLO PŘÍMÉ VZDUŠNÉ PODPORY (CAS – CLOSE AIR SUPPORT).

KONCEPCE NOVÉHO LETADLA PŘÍMÉ VZDUŠNÉ PODPORY

Válka ve Vietnamu prokázala, že proudovým letadlům používaným k palebné podpoře pozemních jednotek působí velké ztráty malorážní pěchotní zbraně, protiletadlové dělostřelectvo nízkého dostřelu a protiletadlové



rakety. Za tohoto stavu zůstal neúčinnějším strojem přímé vzdušné podpory Douglas A-1 Skyraider s pístovým motorem zkonstruovaný ještě v době druhé světové války. V roce 1967 bylo zaváděno do služby bitevní letadlo A-7 Corsair II a současně byla vyhlášena specifikace stroje, který by byl výrobně lacinější a měl by nízkou minimální bojovou rychlost. Pokud by splňoval stanovené podmínky, měl nahradit zastaralý skyraider.

Návrh takového letadla pod označením A-X (Attack Experimental) vypracovali odborníci amerických vzdušných sil USAF (United States Air Force) v polovině roku 1966. Práci na projektu řídil plukovník Avery Kay. Předpokládaná cena jednoho stroje neměla překročit tři miliony dolarů. Vstupní technické požadavky kladené na A-X byly 6. března 1967 předány 21 leteckým producentům. V této fázi byl A-X malý turboprotiletadlový stroj. Po měsíci byly uzavřeny smlouvy na studijní projekty s firmami Grumman, Northrop, McDonnell Douglas a Convair Division společnosti General Dy-

FAIRCHILD A-10 THUNDERBOLT II VYFOTOGRAFOVANÝ BĚHEM PŘÍMÉ VZDUŠNÉ PODPORY (MISE TYPY CAS) V AFGHÁNISTÁNU, ŘÍJEN 2007.

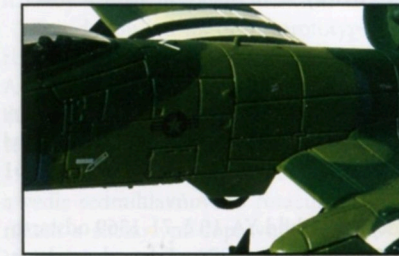


NA VNĚJŠÍM ZÁVĚSNÍKU LEVÉHO KŘÍDLA LETADLA A-10 JE DOBRĚ VIDĚT ŘÍZENÉ STŘELY VZDUCH-VZDUCH SIDEWINDER URČENÉ K VLASTNÍ PROTILETADLOVÉ OBRANĚ.



FAIRCHILD A-10 THUNDERBOLT II

LETOUN FAIRCHILD A-10 THUNDERBOLT II BYL VYVINUT K JEDINÉMU ÚČELU – ZADRŽET POSTUP MOHUTNÝCH SOVĚTSKÝCH TANKOVÝCH VOJSK PŘI JEJICH PŘEDPOKLÁDANÉM VPÁDU DO ZÁPADNÍ EVROPY. JEHO TECHNICKÉ A BOJOVÉ PARAMETRY BYLY DO ZNAČNÉ MÍRY PODŘÍZENY PODMÍNKÁM BOJIŠTĚ, NA NĚMŽ MĚL BÝT NASAZEN. VÝSLEDKEM JE JEDNO Z NEJLEPŠÍCH BITEVNÍCH LETADEL, JAKÉ KDY BYLO VYROBENO.



PANCÍŘ: NEJDŮLEŽITĚJŠÍ ČÁSTI LETADLA JSOU CHRÁNĚNY TITANOVÝM PANCÍŘEM SILNÝM 13 MM AŽ 38 MM, KTERÝ BEZPEČNĚ ODOLÁVÁ STŘELÁM RÁŽE 23 MM NEBO STŘEPINÁM GRANÁTŮ RÁŽE 57 MM.



MODEL:
FAIRCHILD A-10A
MĚŘÍTKO 1 : 100

Model představuje Fairchild A-10A ze 45. stíhací perute „Hoosier Hogs“ z 930. taktické stíhací skupiny. Nese speciální příležitostnou kamufláž k 50. výročí vylovení spojeneckých vojsk v Normandii, v níž byl představen veřejnosti v roce 1994 na Grissomově letecké základně v Indianě.

VÝZBROJ: JEDINOU, ALE NESMÍRNĚ PŮSOBIVOU PEVNOU ZBRANÍ WARTHOGU JE SEMIHLAVŇOVÝ ROTAČNÍ KANON GAU-8/A AVENGER RÁŽE 30 MM V PŘÍDI TRUPU. PROJEKTILY Z TĚTO ZBRANĚ JSOU SCHOPNY PROBJET HORNÍ PANCÍŘE TANKŮ A OBRNĚNÝCH VOZIDEL. NA 11 ZÁVĚSNÍCÍCH LETADLO NESE RŮZNOU ODHAZOATELNOU VÝZBROJ (KOMBINACE KLASICKÝCH I NAVÁDĚNÝCH BOMB A RAKETOVÝCH STŘEL VZDUCH-ZEMĚ I VZDUCH-VZDUCH) A KONTEJNERY S NAVIGAČNÍ A ZAMĚŘOVACÍ TECHNIKOU.



POHON: LETADLO A-10 JE POHÁNĚNO DVĚMA DVOUPROUDOVÝMI MOTORY GENERAL ELECTRIC TF34-GE-100A O JEDNOTKOVÉM TAHU 40,32 kN. ZA POZORNOST STOJÍ UMÍSTĚNÍ MOTORŮ – NOSNÝMI PLOCHAMI JSOU ČÁSTEČNĚ CHRÁNĚNY PŘED PALBOU ZE ZEMĚ, JEJICH VZÁJEMNÁ VZDÁLENOST SNIŽUJE RIZIKO SOUČASNÉHO POŠKOZENÍ A JEJICH ZVEDNUTÍ NA ÚROVEŇ HRBTU TRUPU UMOŽŇUJE OPEROVAT I Z POLNÍCH LETIŠŤ BEZ OBAV Z NASÁTÍ NEČISTOT ZE ZEMĚ.



TECHNICKÉ ÚDAJE LETOUNU FAIRCHILD A-10A THUNDERBOLT II

Typ: bitevní letadlo pro přímou vzdušnou podporu pozemních vojsk, jednomístný dolnoplošník celokovové konstrukce se zatahovacím příďovým podvozkem.

Motor: 2x dvouproudový dvouhřídelový General Electric TF34-GE-100A o jednotkovém tahu 40,32 kN, každý s nezávislým plněním a řízením.

Výkony: teoreticky přípustná maximální rychlost – 833 km/h, maximální rychlost nad mořskou hladinou – 706 km/h (bez výzbroje), maximální rychlost se šesti bombami Mk. 82 ve výšce 1 525 m – 704 km/h, cestovní rychlost nad mořskou hladinou – 550 km/h, cestovní rychlost ve výšce 1 525 m – 623 km/h, minimální rychlost – 220 km/h; počáteční stoupavost – 0,4 m/s; dostup – 13 700 m; dolet: 460–467 km, při hloubkových průnicích – 1 000 km; se třemi příďovými nádržemi po 2 271 l – 3 949 km.

Hmotnost: prázdného letadla – 9 771 kg, pohotovostní – 11 321 kg, vzletová se základní výzbrojí – 14 438 kg nebo 14 865 kg, maximální vzletová – 23 000 kg (podle konfigurace výzbroje).

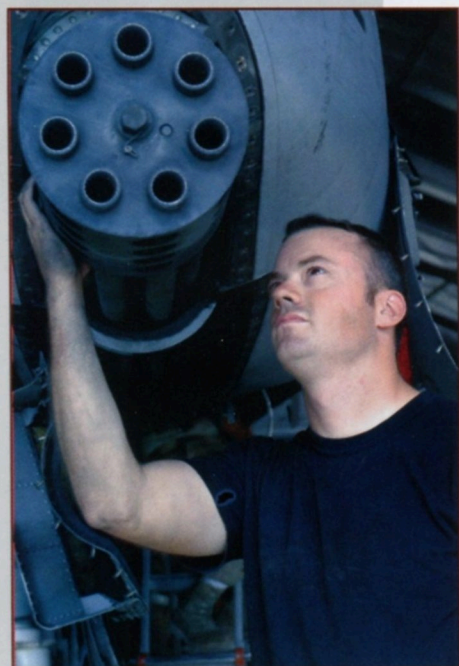
Rozměry: rozpětí 17,53 m; délka 16,62 m; výška 4,47 m; nosná plocha 47 m².

Výzbroj: sedmihlavňový rotační kanon GAU-8/A Avenger ráže 30 mm (500/750/1174 nábojů, podle bojového určení); 11 závěsníků (tři pod trupem + osm pod křídly) pro podvěšenou výzbroj o celkové hmotnosti 7 260 kg v kombinacích: neřízené střely – 4x rakety LAU-61/LAU-68 (v každé 19 raket Hydra 70 mm), 4x LAU-5003 (v každé 19 raket CRV7 70 mm), 6x LAU-10 (v každé 4 rakety Zuni 127 mm); řízené střely – 2x AIM-9 Sidewinder typu vzduch-vzduch na vlastní obranu, 8x AGM-65 Maverick typu vzduch-země; bomby – klasické „železné“ ze série Mk. 80; zápalné Mk. 77, BLU-1, BLU-27/B Rockeye II; kazetové BL-755, CBU-52/58/71/87/89/97; laserově naváděné ze série Paveway; další – světlice-klamné cíle SUU-42A/A; ECM moduly AN/ALQ-131 & AN/ALQ-184; zaměřovací systém Lockheed Martin Sniper XR.



FAIRCHILD A-10 THUNDERBOLT II
 Z 23. STÍHAČÍ SKUPINY
 23. KŘÍDLA PŘI BOJOVÉM LETU
 NAD AFGHÁNISTÁNEM.

DETAILNÍ ZÁBĚR NA ÚSTÍ HLAVNÍ
 ROTAČNÍHO KANONU GAU-8
 AVENGER RÁŽE 30 MM, JEHOŽ
 ROZMĚRY A HMOTNOST JAKO BY
 DÁVALY ZA PRAVDU TVRZENÍ,
 ŽE LETADLO A-10 JE VLASTNĚ
 OBESTAVĚNO KOLEM TĚTO
 IMPOZANTNÍ ZBRANĚ.



namics. Po dodání těchto projektů a jejich analýze byla v květnu 1970 formulována nová koncepce A-X. Na podrobné specifikaci se velkou měrou podílel projektant Pierre Sprey; zajímavý je i fakt, že jedním z konzultantů A-X byl Hans-Ulrich Rudel, německé letecké eso létající za druhé světové války na Ju 87. Za hlavní cíl letadel přímé vzdušné podpory byly považovány obrovské masy sovětských tankových vojsk, a tomu byla přizpůsobena stěžejní technická kritéria. Nově mělo mít letadlo proudový pohon velmi vysokého výkonu. Značná hmotnost přenášené výzbroje měla odpovídat účelu stroje zaměřeného primárně na ničení obrněné techniky. Doporučeno bylo použití automatického kanonu ráže 30 mm s kadencí 4 000 ran/min. Dále měl být nainstalován systém k rušení rádiové a infračerveně naváděných střel. Konstrukce měla být přizpůsobena podmínkám operativního nasazení z polních letišť a startovní dráha při vzletové hmotnosti 7 300 kg neměla být delší než 1 200 m, ideální by byly vlastnosti STOL (short take off and landing = krátký vzlet a přistání). Maximální rychlost byla stanovena na 740 km/h a akční rádius na 460 km. Byla požadována dobrá obratnost při nízké i střední rychlosti v malých výškách a důkladná pasivní ochrana umožňující odolat intenzivní protiletadlové palbě ze země, eventuálně útoku nepřátelského letadla. Provozně mělo mít letadlo co nejjednodušší ovládání, údržbu a opravy a v neposlední řadě mělo při dodržení všech zmíněných podmínek zůstat cenově přijatelné pro sériovou velkovýrobu.

Nové specifikace byly rozeslány 12 producentům, z nichž polovina rezignovala ještě před oficiálním vyhlášením soutěže, a tak se konkursu nakonec zúčastnily firmy Boeing-Vertol, Fairchild Hiller Republic Division, Cessna, General Dynamics, Lockheed a Northrop. Po analýze dodaných projektů oznámil 18. prosince zástupce amerických vzdušných sil, že do realizační fáze byly přijaty návrhy letadel podané společností Northrop a Fairchild Hiller Republic Division, které dostaly označení YA-9A a YA-10A. Každý z těchto podniků měl postavit dva prototypy. Současně dostaly firmy General Electric a Phileo-Ford úkol vyvinout a otestovat prototypy automatického kanonu GAU-8.

Letoun firmy Northrop byl klasický hornoplošník se dvěma motory po stranách střední části trupu, naopak firma Fairchild nabídla nekonvenční řešení se dvěma motory po stranách zadní části trupu a dvěma svislými ocasními plochami.

Dolnoplošná koncepce usnadňovala přístup k podvěšené výzbroji a současně do jisté míry kryla motory a kormidla před protiletadlovou palbou při bitevních akcích v malých výškách. Umístění pohonných jednotek vzadu zmenšovalo riziko nasátí cizích předmětů ze startovní plochy a nevyžadovalo vypínání motorů během tankování či výměny a doplnění výzbroje. Ke zlepšení stability při pojezdu na polních letištích dostalo letadlo hlavní podvozek se značně širokým rozchodem; vzhledem na rozměry podvozkových nohou a kol byl zatahován do gondol asi ve třetině délky křídel, což zároveň umožnilo využití centroplánu k nesení výzbroje. Příďová noha byla zatahována směrem vpřed do podvozkové šachty s dvířky.



PROTOTYPY

Jelikož se ještě nepodařilo dokončit rotační kanony GAU-8 ráže 30 mm pro všechny čtyři prototypy, byl do nich namontován osvědčený kanon Vulcan M61 ráže 20 mm.

První prototyp Fairchild YA-10 č. 71-1369 odstartoval k prvnímu letu 10. května 1972 z Edwardsovy letecké základny v Kalifornii. První konkurenční Northrop YA-9A vzlétl o 10 dnů později. Druhý prototyp YA-10 č. 71-1370 byl zalétán 21. července. Tovární testy obou prototypů YA-10A trvaly do poloviny října a koncem roku byly zahájeny srovnávací zkoušky prototypů YA-9 a YA-10. Vítěz soutěže byl vyhlášen 18. ledna 1973. V průběhu testů bylo zjištěno, že oba letouny jsou stejně efektivní při ničení pozemních cílů. Podle mínění pilotů zalétávajících oba stroje měl YA-9 snadnější pilotáž, ovšem YA-10 měl celkově lepší konstrukci. Výrobek firmy Fairchild byl kvalitněji chráněn před palbou ze země a v praxi mohl nést více výzbroje. Jeho konstrukce byla jednodušší, což na jedné straně usnadňovalo obsluhu a servis, na druhé straně nabízelo šanci udržet výrobní cenu jednoho exempláře pod 1 400 000 dolarů. Lepší výkonnostní parametry konkurenčního letadla firmy Northrop neměly vliv na konečné hodnocení, poněvadž byl požadován stroj schopný operovat při malé rychlosti na nízké letové hladině.

Po přijetí prototypu byl 1. března 1973 s firmou Fairchild uzavřen kontrakt na pokračování testů a výrobu 10 kusů předvýrobní série. Již v červenci však senátní komise pro ozbrojené síly omezila přiznané fondy, takže bylo třeba snížit objednávku zkušebních letadel na šest kusů.

Jelikož Kongres Spojených států nepovažoval za potřebné vyrábět specializované letadlo přímé vzdušné podpory v situaci, kdy mělo letectvo ve výzbroji bitevní letadlo A-7D Corsair II a chystaly se dodávky nového bitevního vrtulníku, byla nezbytná demonstrace. Ke změně názoru měly skeptické kongresmany přimět srovnávací zkoušky letadel YA-10 a A-7D Corsair II zorganizované na jaře 1974 na McConnellově letecké základně v Kansasu. Obě letadla pilotovali čtyři veteráni bitevních leteckých akcí na strojích F-100 Super Sabre a F-4 Phantom II. Zkoušky navíc pozorovaly dvě skupiny z Velitelství taktického letectva TAC (Tactical



Air Command) a z Velitelství zbraňových systémů vzdušných sil AFSC (Air Force Systems Command). K testům byl vybrán druhý prototyp, který nebyl vyzbrojen rotačním kanonem GAU-8 ani upraven k nesení protizemních řízených raketových střel Maverick a neměl průhledový displej HUD (Head-up Display) ani systém radioelektronických protiopatření ECM (Electronic Countermeasures). Navzdory těmto omezením bylo letadlo YA-10 efektivnější, jeho výzbroj účinnější, šance odolat protivníkovi vyšší a provozní náklady naopak mnohem nižší.

Tou dobou byl již první prototyp podle plánu vyzbrojen automatickým rotačním kanonem GAU-8 Avenger (mstitel) ráže 30 mm, který byl zkonstruován firmou General Electric a zařazen do výroby v červnu 1973. Do YA-10 byla tato zbraň instalována v únoru 1974. Kompletní modul palebné výzbroje váží 1 900 kg a vedle sedmihlavňového rotačního kanonu se zásobníkem a šnekovým dopravníkem střeliva v něm jsou ještě elektronické ovládací prvky. Hlavněmi kanonu otáčejí dvojice hydromotorů, což umožňuje rychlost palby 4 200 výstřelů/min. V případě selhání jednoho z hydromotorů byl druhý schopen zajistit poloviční kadenici 2 400 výstřelů/min. Zbraň střílí v dvousekundových dávkách s minutovými přestávkami na chlazení, i když konstrukce hlavní vydrží nepřerušovanou dávku 750 výstřelů. Ačkoliv byly pro kanon vyvinuty čtyři druhy munice, zavedeny byly pouze tři – trhavá zápalná HEI (High Explosive Incendiary), průbojná zápalná API (Armour Piercing Incendiary) a cvičná TP (Target Practice). Průbojná trhavá APHE (Armor Piercing High Explosive) byla uznána za nepotřebnou. Střela API neobsahuje žádnou výbušninu, ale pod hliníkovým pláštěm má jádro z ochuzeného uranu, který se po zásahu a probití pancíře vznítí. Prázdné nábojnice nejsou vyhazovány ven, jak je tomu u jiných hlavňových zbraní, ale sbírány nazpět do letadla pro budoucí recyklaci; zároveň se tak zabrání možnému poškození draku. Salva z kanonu GAU-8 dokáže utrhnout tankovou věž z korby. Pasivní ochrana letadla byla řešena integrovaným titanovým pancířem kryjícím kokpit a elektronické vybavení. Má hmotnost 540 kg, jeho tloušťka se pohybuje od 13 mm do 38 mm a zajišťuje ochranu před střelami ráže 23 mm a střepinami granátů ráže 57 mm.

Během testování kanonu v prvním prototypu letadla se ukázalo, že při spalování prachové náplně munice vzniká takové množství plynů, že narušuje práci pohonných jednotek, proto bylo nutno na zbraň instalovat dvojí deflektor spalin a tlumič plamenů. V červenci 1974 byl vydán souhlas k montáži kanonu do letadla A-10A a byla zahájena jeho sériová výroba.

První prototyp byl po uskutečnění 467 letů a odlétání 591 letových hodin předán na Griffisovu leteckou základnu ve státě New York, kde byl na polygonu testován jako cíl systémů radioelektronických protiopatření. Druhý prototyp byl po montáži nefunkčního kanonu

z rozbitého letadla A-10 zařazen mezi exponáty putovní výstavy letecké techniky a později se dostal do muzea vzdušných sil na Wright-Pattersonově letecké základně v Ohio.

PŘEDSÉRIOVÁ LETADLA

Dvanáct předsériových exemplářů obdrželo označení YA-10A. Motory General Electric TF34-2 (používané též v protiponorkovém letadle S-3A Viking), které poháněly prototypy, byly v následujících strojích nahrazeny novou verzí TF-34-GE-100 o tahu 40,32 kN. Testování těchto pohonných jednotek bylo ukončeno v říjnu 1974 a první sériový motor byl letectvu dodán v únoru 1975.

Předsériová letadla se jen nepatrně lišila od prototypů. Nově se na nich objevily sloty na náběžné hraně křídla a byly upraveny odtokové hrany křídla. K vyrovnání turbulencí vyvolávaných na spodní straně nosných ploch podvěšenou výzbrojí byly pod trup přidány stabilizační kýly. Nové koncovky křídla zvětšily rozpětí z 16,764 m na 17,556 m. Naopak byl zmenšen úhel sklopení klapky ze 40° na 30°, což umožnilo zmenšit jejich konzoly a zlepšilo vztlak. Spodní okraje svislých ocasních ploch byly zaobleny a na pravé křídlo byla přidána Pitotova trubice. Osa kanonu byla skloněna o dva stupně dolů k dosažení plošší dráhy střel. Nad kanonem bylo instalováno výsuvné zařízení k tlakovému doplňování paliva za letu. Maketa tohoto zařízení byla testována již na prototypu. Na levý bok byl přidán skládací vstupní žebřík, na pravý bok kování k upevnění kontejneru s Pave Penny (senzorový systém k laserovému navádění bomb).

Na všech předsériových strojích pokračovalo testování plné výzbroje a standardní elektronické vybavení v různých atmosférických a klimatických podmínkách. Ověřovaly se na nich také různé varianty kamufláže.

SÉRIOVÁ LETADLA

A-10A. První sériový exemplář byl zalétán v říjnu 1975. Tento stroj i tři následující však byly použity k pokračování testů, které se nepodařilo uskutečnit kvůli čtyřem nevyrobeným letadlům zkušební série. Z tohoto důvodu se první letadla dostala do služby až v březnu 1976. Byla přidělena k 355. taktickému výcvikovému křídlu na Davis-Monthanovu leteckou základnu v Arizoně k armádním zkouškám sloužícím ke stanovení optimálních pravidel použití nové techniky. V září byly stroje A-10A odeslány do Evropy, kde byly hodnoceny jejich možnosti v jiné geografické oblasti. V listopadu proběhly zkoušky v obtížných atmosférických podmínkách a testy pokračovaly v lednu 1977 během mrazivé zimy na Aljašce. V dubnu 1977 se letadla A-10A poprvé zúčastnila vojenských manévrů. Během všech uvedených

FAIRCHILD A-10 THUNDERBOLT II Z 511. TAKTICKÉ STÍHAČÍ PERUTĚ 10. TAKTICKÉHO STÍHAČÍHO KŘÍDLA. JEDNOTKA NESE NEOFICIÁLNÍ NÁZEV „VULTURES“ (SUPI).



FAIRCHILD A-10 THUNDERBOLT II NAD AFGHÁNISTÁNEM.



FAIRCHILD A-10 THUNDERBOLT II
 V PRŮBĚHU OSTRÉ BOJOVÉ AKCE
 PO NÁLETU NA NEPŘÁTELSKÉ POZICE
 V AFGHÁNISTÁNU.

NA FOTOGRAFII VZLÉTAJÍCÍHO
 LETADLA A-10 JE DOBŘE VIDĚT
 PODVĚŠENOU VÝZBROJ TVOŘENOU
 KLASICKÝMI „ŽELEZNÝMI“ BOMBAMI
 A ŘÍZENÝMI RAKETAMI VZDUCH-
 -ZEMĚ I VZDUCH-VZDUCH.

zkoušek se prokázala mimořádná odolnost nového letadla vůči prostředkům protivzdušné obrany. První jednotkou vyzbrojenou letadly A-10A bylo 354. taktické stíhací křídlo na letecké základně Myrtle Beach v Jižní Karolině, které dosáhlo plné bojové pohotovosti v roce 1978.

Technická úprava prvních sériových exemplářů se týkala klapek, sklopných nově jen v úhlu 20°. V průběhu výroby byly postupně zaváděny také různé modifikace vybavení. Od roku 1978 se začalo standardně montovat zařízení k laserovému označování a navádění na cíl Pavé Penny a od roku 1980 inerciální navigační systém. Následně bylo instalováno zařízení usnadňující bezpečné lety a zamíření v malých výškách LASTE (Low-Altitude Safety and Targeting Enhancement), zdokonalen systém na ovládání výzbroje, zmodernizován autopilot, zaveden systém varující před možností srážky se zemí GCWS (Ground Collision Warning System) a pilot dostal optiku pro noční vidění. Od roku 1999 byly k přístrojovému vybavení přidány satelitní navigace GPS (Global Positioning System) a multifunkční displej. Systém LASTE byl modernizován a spojen s novým palubním počítačem kontroly letu a výzbroje IFFCC (Integrated Flight & Fire Control Computers). A nejnověji byly v březnu 2010 zahájeny pokusy s použitím biopaliv.

Celkem bylo vyrobeno 707 letadel verze A-10A v osmi sériích po 52 kusech (č. 75-258 až 75-309), 43 kusech (č. 76-511 až 76-554), 100 kusech (č. 77-177 až 77-276), třikrát po 144 kusech (č. 78-582 až 78-725, 79-082 až 79-225 a 80-140 až 80-283), 60 kusech (č. 81-939 až 81-988) a 20 kusech (č. 82-646 až 82-665). Výroba byla ukončena v roce 1984.

Po dokončení 100. exempláře (č. 75-553) 3. dubna 1978 dostalo letadlo A-10A oficiální název Thunderbolt II (úder blesku), který se ale příliš neujal, protože od svého zařazení do služby bylo přezdíváno Tankbuster (rozbíječ tanků) či častěji Warthog (prase bradavičnaté).

OA-10. V roce 1987 byla část letadel vyčleněna pro plnění úkolů představených leteckých návodních FAC (Forward Air Control). V této funkci byl stroj vyzbrojen šesti raketnicemi s neřízenými střelami Hydra ráže 70 mm sloužícími k pokládání kouřové clony a značkování cílů. I pod změněným označením si však letadlo zachovalo veškeré bojové schopnosti.

YA-10B. Již ve fázi projektu A-X byla navržena také stavba dvoumístné verze s rozšířeným elektronickým

vybavením k operacím v noci a za nepříznivého počasí, které vyžadovalo operátora. V roce 1978 si firma Fairchild vyžádala zpět od letectva první předseriový exemplář č. 73-1664 a nákladem sedmi milionů dolarů jej přestavěla. Za pilotní kabinu byla přidána druhá vyvýšená kabina pro operátora zbraňových systémů, která již nebyla chráněna titanovým pancířem. Experimentální stroj obdržel označení A-10 N/AW (Night Adverse Weather), jenže americké vzdušné síly považovaly takovou konverzi za zbytečnou a z plánované výroby sešlo.

MODERNIZACE NA STANDARD A-10C

Přestože bylo zvažováno nahrazení letadla A-10A bitevními vrtulníky, vysoká bojová hodnota warthogů přispěla k tomu, že doba jejich služby byla prodloužena přinejmenším do roku 2028. Proces modernizace byl zahájen v roce 2005 zavedením zdokonalených systémů řízení palby FCS (Fire Control System), radioelektronických protiopatření ECS a přesnějšího zaměřování malých bomb. Byl instalován nový letový počítač, nový projektor letových údajů na sklo kokpitu a dva displeje – mapy terénu a ručního ovládaní systémů. Dalším krokem měla být výměna křidel. Objednávku na výrobu 242 nových nosných ploch obdržela firma Boeing v červnu 2007. V červenci 2010 byla podepsána smlouva na dodávku integrovaných přílbových zaměřovačů HMIT (Helmet Mounted Integrated Targeting). Modernizace první stovky letadel byla dokončena v lednu 2008, přičemž první exempláře byly bojově nasazeny v Iráku již v roce 2007. Dokončení další etapy modernizace je plánováno do roku 2011, ale již nyní je známo, že do roku 2013 budou modernizována i další letadla, protože byly na tento účel uvolněny potřebné finanční prostředky. Na standard verze A-10C bude celkem upraveno 356 letadel. Do budoucna se předpokládá zavedení nové munice a nových systémů řízení palby.

SLUŽBA

Jediným uživatelem stroje A-10A/C jsou vzdušné síly Spojených států USAF. K chystanému nasazení letadel A-10A v rámci invaze na Grenadu v roce 1983 nedošlo, a tak se prvních bojových akcí dočkala v roce 1991 během první války v Perském zálivu. Warthogy tehdy zničily více než 900 tanků, 2 000 dalších vozidel a 1 200 děl, navíc sestřelily dvě helikoptéry. Americké letectvo přišlo o čtyři stroje, které byly sestřeleny raketami, a tři další, které byly příliš poškozeny, takže namísto oprav byly vyřazeny. Následně byla letadla A-10A vyslána do bývalé Jugoslávie, kde zadržovala útoky srbských tanků. Jen v letech 1994 a 1995 tam bylo spotřebováno 10 000 kusů střeliva ráže 30 mm. V této části Evropy zůstaly warthogy do roku 1999. Od března 2002 slouží ve střídavých turnusech na leteckých základnách Bagram a Kandahár v Afghánistánu a 20. března 2003 se opět vrátily do Iráku, kde se 60 letadel účastnilo počáteční fáze druhé války v Perském zálivu a během svého nasazení spotřebovalo 311 597 kusů střeliva ráže 30 mm. Ztraceno bylo jediné letadlo sestřelené nedaleko bagdádského letiště.

