

KOLEKCE KOVOVÝCH MODELŮ

VOJENSKÁ LETADLA

Cena: 129,90 Kč / 6 €*

S TÍMTO ČÍSLEM MODEL
GRUMMAN F-14A TOMCAT



34

*Cena platná pouze pro Slovensko

ISBN 978-83-252-1565-1



3 4

VOJENSKÁ LETADLA

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

KAŽDÝCH 14 DNÍ NOVÉ MODELY

V KOLEKCI NAJDETE MEZI JINÝMI:

SUCHOJ SU-27 FLANKER	JAKOVLEV JAK-3
CURTISS P-40 WARHAWK	LOCKHEED F-22 RAPTOR
PANAVIA TORNADO GR. 4	HAWKER HUNTER T.7
EUROFIGHTER TYPHOON F.2	FOCKE-WULF FW 190 A-8

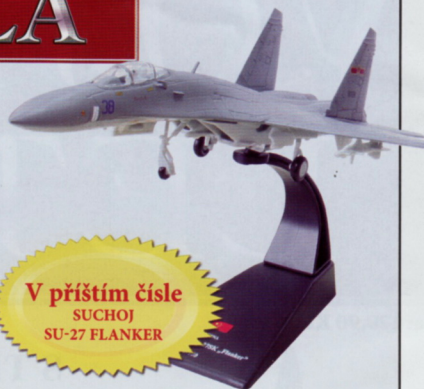


Pořídte si celou úžasnou sbírku kovových modelů!

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

**POZOR: MODELY JSOU VYROBENY VE DVOU MĚŘÍCÍCH:
1 : 72 (MENŠÍ LETADLA) A 1 : 100 (VĚTŠÍ 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
SUCHOJ
SU-27 FLANKER

Ydavatel:

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

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

Zákaznický servis v ČR a objednávky starších čísel:

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 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. Předplatitel 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. Předplatitel 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: 978-83-252-1565-1
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.**

Model vyroben v ČR.

GRUMMAN F-14 TOMCAT

LEGENDA TOHOTO LETADLA SE ZRODILA PO TISKOVÝCH ZPRÁVÁCH O ÚSPĚŠNÝCH BOJOVÝCH AKCÍCH, ALE NEJVĚTŠÍ VLIV NA JEJÍ VZNIK MĚL BEZESPORU AKČNÍ FILM REŽISÉRA TONYHO SCOTTA *TOP GUN* (1986) S TOMEM CRUISEM V HLAVNÍ ROLI. DALŠÍ Z „KOČIČÍCH“ STÍHAČEK FIRMY GRUMMAN DOSTALA NÁZEV TOMCAT (KOCOUR), I KDYŽ VZHLEDEM KE SVÝM BOJOVÝM MOŽNOSTEM MĚLA BÝT RADĚJI POJMENOVÁNA PO NĚKTERÉ Z VELKÝCH KOČKOVITÝCH ŠELEM. JEDNALO SE O PRVNÍ LETADLO NOVÉ GENERACE VYVÍJENÉ S PŘIHLÉDNUTÍM KE ZKUŠENOSTEM ZÍSKANÝM BĚHEM VÁLKY VE VIETNAMU. F-14 BYL UNIVERZÁLNÍ LETOUN S VÝZBROJÍ A VÝSTROJÍ, JAKÝMI DO TÉ DOBY NEDISPOVOVALA ŽÁDNÁ AMERICKÁ PALUBNÍ STÍHAČKA. MĚNITELNÁ GEOMETRIE KŘÍDEL BYLA POPRVÉ POUŽITA JAK V SÉRIOVÉM LETADLE FIRMY GRUMMAN, TAK V PALUBNÍ STÍHAČCE SPECIÁLNĚ URČENÉ PRO US NAVY. TOMCAT MĚL NAHRADIT STARŠÍ F-4 PHANTOM II, A TAK MĚL MNOHEM LEPŠÍ BOJOVÉ MOŽNOSTI. MĚL OVŠEM I SVÉ VADY. BYL PŘILÍŠ VELKÝ, PROTO MĚL VELMI DRAHÝ PROVOZ A JEŠTĚ DRAŽŠÍ SERVIS A OPRAVY. PRÁVĚ FINANČNÍ NÁROČNOST, A NIKOLIV OPOTRĚBOVANOST, BYLA DŮVODEM PŘEDČASNÉHO STAŽENÍ TOHOTO LETADLA ZE SLUŽBY V ROCE 2006.

VÝVOJ NOVÉ KONCEPCE

Bezprostředním impulsem k zahájení vývoje stíhačky F-14 byla neúspěšná snaha o úpravu letadla F-111 na verzi F-111B pro službu na palubách mateřských letadlových lodí. Pokusy o zkonstruování stroje požadovaných parametrů však probíhaly již mnohem dříve – od konce padesátých let. Letadlo s krytonymem FAD (Fleet Air Defense) mělo zasahovat proti sovětským letounovým střelám určeným k ničení vojenských plavidel. Takovýto úkol vyžadoval radiolokátory a raketové střely delšího doletu než ty, jimiž byl vybaven F-4 Phantom II. Projekt Douglas F6D Missiler se střelami Eagle byl ukončen v roce 1960, ale zanedlouho byl spuštěn program víceúčelového letadla nové generace (FTSF – Future Tactical Strike Fighter), které mělo u pozemního letectva vystřídat stíhací bombardér Republic F-105 Thunderchief. Současně zahájilo americké

námořnictvo program vývoje stíhačky pro vzdušnou obranu loďstva (FADF – Fleet Air Defense Fighter). V roce 1961 tehdejší ministr obrany Spojených států Robert Strange McNamara rozhodl, že z důvodu snížení nákladů oba výše zmíněné projekty nahradí nový projekt experimentální taktické stíhačky (TFX – Tactical Fighter Experimental). Soutěž vypsanou v souvislosti s tímto rozhodnutím vyhrál model F-111 firmy General Dynamics. Pro pozemní letectvo měla být vyráběna verze F-111A a pro námořní letectvo verze F-111B. Obě letadla již měla měnitelnou geometrii křídel, avšak prototyp námořní verze zalátný 18. května 1965 byl příliš těžký pro službu na palubách letadlových lodí. Pokusy o výrobu odlehčené verze ovšem vylučovaly možnost unifikace techniky obou letectev. Nakonec byl program F-111B v červenci 1968 zastaven a v prosinci kompletně zrušen.

Než k tomu došlo, bylo v konstrukční kanceláři firmy Grumman, jež se měla podílet na výrobě F-111B, zkoumáno využití komponentů tohoto stroje ve vlastním letadle. Jednalo se především o dvojici motorů Pratt & Whitney TF30, radar Hughes AWG-9 a výzbrojní systém s řízenými střelami Hughes AIM-54 Phoenix. Práce na tomto projektu pod označením G-303 byly zahájeny již v lednu 1966 a ukončeny v říjnu následujícího roku. První varianta zvaná Model 303-60 předpokládala měnitelnou geometrii křídel a velký svislý stabilizátor. Následně představila firma Grumman ještě sedm projektů, mj. Model 303C s delším trupem a dvěma svislými stabilizátory, Model 303D, který byl na roz-



NA STÍHAČCE F-14A Z NÁMOŘNÍ STÍHAČI PERUTĚ VF-51 „SCREAMING EAGLES“ VYFOTOGRAFOVANÉ BĚHEM OTÁČENÍ JE DOBRĚ VIDĚT PODVĚŠENOU VÝZBROJ – ČTYŘI BOMBY Mk. 84 O JEDNOTKOVÉ HMOTNOSTI 907 KG A ŘÍZENÉ STŘELY VZDUCH-VZDUCH AIM-9 SIDEWINDER. LETADLO NESE TAKÉ Dvě PODVĚŠENÉ PALIVOVÉ NÁDRŽI



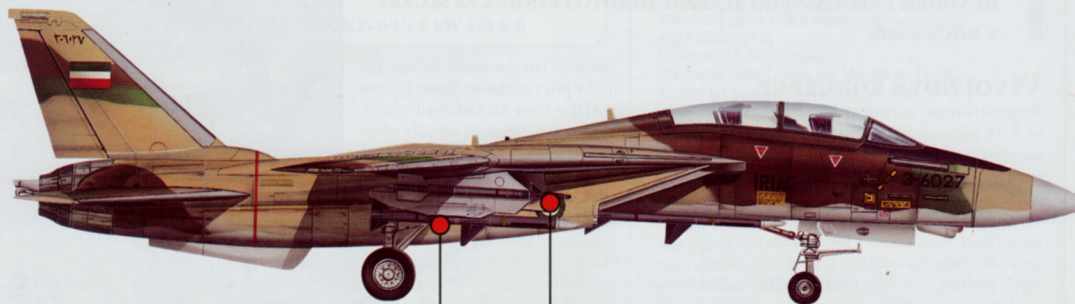
◀ PRO VERZI F-14D BYLY CHARAKTERISTICKÉ SENZORY TCS/IRST POD PŘEDNÍ ČÁSTÍ TRUPU. VYROBILI JE FIRMY GENERAL ELECTRIC A MARTIN MARIETTA. VPRAVO JE SNÍMACÍ SYSTÉM TCS, VLEVO JE INFRAČERVENÝ AN/AAS IRST. PŘEVÁŽNÁ VĚTŠINA TOMCAT MĚLA NA TOMTO MÍSTĚ ANTÉNU PRO RADIOELEKTRONICKÉ RUŠENÍ AN/ALQ-129. GONDOLA PRO TUTO ANTÉNU JE NA SNÍMKU VIDĚT POD OBLÉMA SENZORY.

GRUMMAN F-14 TOMCAT

VÍCEÚČELOVÁ STÍHAČKA F-14 TOMCAT BYLA PO DLOUHÁ LÉTA DOSLOVA SYMBOLEM AMERICKÉHO NÁMOŘNÍHO LETECTVA. VELKÝ A TĚŽKÝ, ALE ZÁROVEŇ ELEGANTNÍ STROJ SE STAL ROVNĚŽ HRDINOU HOLLYWOODSKÝCH FILMŮ, Z NICHŽ NEJZNAMĚJŠÍ JE *TOP GUN*. BĚHEM BOJOVÝCH AKCÍ SE PLNĚ PROKÁZALO, ŽE ŠLO O DALŠÍ Z ŘADY VELMI EFEKTIVNÍCH PALUBNÍCH LETADEL AMERICKÉHO NÁMOŘNICTVA.



VÝZBROJ: LETOUN NESE KOMBINACI VÝZBROJE PRO VZDUŠNÝ BOJ TVOŘENOU STŘELAMI VZDUCH-VZDUCH AIM-7 SPARROW A AIM-9 SIDEWINDER. STŘELY DALEKÉHO DOLETU VZDUCH-VZDUCH AIM-54 PHOENIX, POVAŽOVANÉ TAKŘKA ZA POZNÁVACÍ ZNAMENÍ TOMCATŮ, BYLY PODSTATNĚ DRAŽŠÍ A OBTÍŽNĚ ZÍSKATELNÉ, PROTO BYLY POUŽÍVÁNY JEN VÝJIMEČNĚ. ÍRÁNU SE S VYUŽITÍM SOVĚTSKÝCH RAKET VYMPPEL R-33 PRAVDEPODOBNĚ PODAŘILO VYVINOUT VLASTNÍ KOPII STŘELY PHOENIX, AVŠAK ÚDAJE O TĚCHTO ZBRANÍCH NELZE OVĚŘIT.



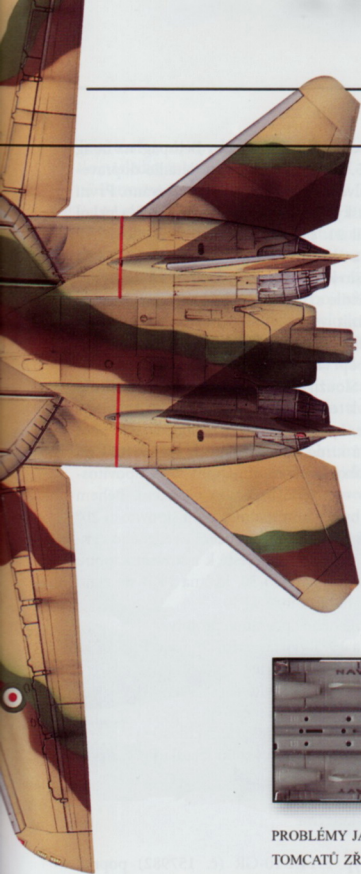
GRUMMAN F-14A TOMCAT VZDUŠNÝCH SIL ÍRÁNSKÉ ISLÁMSKÉ REPUBLIKY nese třibarevnou kamufláž tvořenou tmavozelenými a tmavohnědými skvrnami na základní pískové barvě, spodní strana je světle šedá. Na strojích dodaných v polovině sedmdesátých let ze Spojených států se dlouhá léta používalo toto barevné schéma. Teprve koncem roku 2007 dostalo asi 40 zbývajících tomcatů íránského letectva novou kamufláž tvořenou velkými nepravidelnými plochami světle šedé a světle modré barvy.



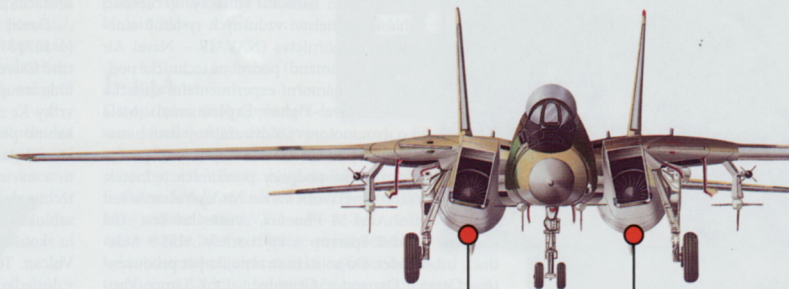
MODEL GRUMMAN F-14A TOMCAT
MĚŘÍTKO 1 : 100

Model představuje stíhačku Grumman F-14A Tomcat ze stíhací perutě VF-154 „Black Knights“ operující v roce 2003 z letadlové lodě USS *Kitty Hawk* (CV-63) třídy Kitty Hawk.

VOJENSKÁ LETADLA



BOJOVÉ NASAZENÍ U ÍRÁNSKÉHO LETECTVA: ÍRÁNSKÁ LETADLA F-14 BYLA INTENZIVNĚ POUŽÍVÁNA BĚHEM ÍRÁNSKO-ÍRÁCKÉ VÁLKY. PO VYČERPÁNÍ ZÁSOB RAKETOVÝCH STŘEL DALEKÉHO DOLETU AIM-54 PHOENIX SLOUŽILY TOMCATY KE VZDUŠNÉMU PRŮZKUMU BOJIŠTĚ A NAVÁDĚLY NA CÍLE JINÁ ÍRÁNSKÁ LETADLA. PŘI TĚTO BOJOVÉ ČINNOSTI MĚL KLÍČOVÝ VÝZNAM VYNIKAJÍCÍ RADAR UMOŽŇUJÍCÍ SOUČASNĚ SLEDOVAT 24 CÍLŮ DO VZDÁLENOSTI 220 KM OD LETADLA.



PROBLÉMY JAKO DŘÍVE AMERIČANÉ. POHONNÉ JEDNOTKY ÍRÁNSKÝCH TOMCATŮ ZJĚMĚ NIKDY NEPRODĚLALY ŽÁDNÉ MODIFIKACE.

MOTORY: ÍRÁNSKÉ TOMCATY JSOU POHÁNĚNY ORIGINÁLNÍMI MOTORY PRATT & WHITNEY TF-30P-414, STEJNĚ JAKO RANĚ VERZE F-14, KTERÉ SLOUŽILY U AMERICKÉHO NÁMOŘNÍHO LETECTVA. Z TOHOTO DŮVODU SE ÍRÁNSTÍ UŽIVATELĚ POTÝKAJÍ SE STEJNÝMI

TECHNICKÉ ÚDAJE LETOUNU GRUMMAN F-14A

Typ: víceúčelová palubní stíhačka celokovové konstrukce se zatahovatelným podvozkem, středoplošník s měnitelnou geometrií křídel (úhel šípovitosti od 20° do 68°).

Posádka: 2 osoby (pilot + operátor zbraňových systémů).

Motor: 2× dvouproudový, dvouhřídelový Pratt & Whitney TF-30P-412 nebo 414 s třístupňovým dmýchadlem, šestistupňovou nízkotlakou a sedmistupňovou vysokotlakou turbínou, o provozním tahu 54,94 kN a tahu s přidávným spalováním 92,97 kN.

Výkony: maximální bojová rychlost ve velkých výškách 2 485 km/h (2,34 Ma), přípustná maximální rychlost v nebojových podmínkách 1 990 km/h (1,88 Ma), rychlost nad mořskou hladinou 1 468 km/h, cestovní rychlost 982 km/h, přistávací rychlost 200 km/h; stoupavost 165,2 m/s, stoupavost nad zemí až 250 m/s; dostup 16 764 m; maximální dolet 3 862 km.

Hmotnost: prázdného letadla 18 191 kg, vzletová 27 107 kg, maximální vzletová 33 724 kg.

Rozměry: rozpětí – minimální 11,65 m, maximální 19,55 m, na zemi 10,15 m; délka celková 19,1 m, délka trupu 18,9 m; výška 4,88 m, nosná plocha 52,49 m².

Výzbroj: šestihlavňový rotační kanon M61A1 Vulcan ráže 20 mm (675 nábojů), vnější podvěšená výzbroj do celkové hmotnosti 6 577 kg na osmi z deseti pylonů (na dvou zbývajících pylonech pod křídly jsou podvěšeny přidavné nádrže s objemem 1 011 l): kombinace raket AIM-54 Phoenix, AIM-9 Sidewinder; AIM-7 Sparrow, kombinace bomb Mk. 82, Mk. 83, Mk. 84 nebo řízených bomb GBU Paveway.



KOKPIT VERZE F-14D BYL V PŘEVÁŽNÉ MÍŘE DIGITALIZOVÁN. POUŽITÍ DIGITÁLNÍ AVIONIKY VÝRAZNĚ ZLEPŠILO BOJOVÉ MOŽNOSTI LETADLA. NA FOTOGRAFII JE VIDĚT DVA MULTIFUNKČNÍ MONITORY, KTERÉ NAHRADILY ČÁST ANALOGOVÝCH INDIKÁTORŮ, A TAKÉ NOVÝ PRŮHLÉDOVÝ DISPLEJ HUD KAISER AEROSPACE AN/AVG-12, STEJNÝ JAKO V LETADLE F/A-18E SUPER HORNET.

STÍHAČKY GRUMMAN F-14A+ Z NÁMOŘNÍ STÍHAČÍ PERUTĚ VF-143 „PUKIN’ DOGS“ NA PALUBĚ LETADLOVÉ LODĚ USS DWIGHT D. EISENHOWER (CVN-69) TRÍDY NIMITZ.



díl od ostatních variant dolnoplošník (zamítnut v dubnu 1968), Model 303E s upraveným trupem a čtyřmi střelami AIM-7 (vyvinut v červnu 1968), Model 303F s pevnými křídly a šesti střelami AIM-54 či Model 303G, který byl menší než ostatní, ale vzhledem k nemožnosti nesení střel AIM-54 byl zamítnut.

V roce 1968 byl odstartován nový vývojový program námořní stíhačky. V červenci vyhlásilo velitelství vzdušných systémů amerického námořnictva (NAVAIR – Naval Air Systems Command) podrobné technické podmínky pro námořní experimentální stíhačku (VFX – Naval Fighter Experimental). Mělo jít o dvoumotorový a dvoumístný stroj o maximální rychlosti 2,2 Ma s možností poskytování blízké podpory pozemským jednotek. Výzbroj měl tvořit kanon M61A Vulcan a šest střel AIM-54 Phoenix, eventuelně šest střel AIM-7 Sparrow a čtyři střely AIM-9 Sidewinder. Do soutěže se zapojilo pět producen-

tů – General Dynamics, Grumman, Link-temco-Vought, McDonnell Douglas a North American Rockwell. Z jejich pěti nabídnutých projektů měl pouze jeden pevné nosné plochy. V prosinci 1968 byly do finále kvalifikovány projekty firem McDonnell Douglas a Grumman a právě projekt firmy Grumman byl 14. ledna následujícího roku vyhlášen za vítěze. K realizaci byl vybrán model 303E s jedním svislým stabilizátorem a skládacími křídly pod trupem, i když bylo zvažováno rovněž skládání svisle ocasní plochy. Letadlo mělo nést 7300 kg pohonných hmot, přičemž jeho rozměry a rozchod podvozku měly být podobné jako u letounu A-6 Intruder. Buď jak buď to měla být nejtěžší palubní stíhačka, jaká kdy byla zařazena do služby. V projektu byly navrženy motory TF30-P-412, ty však měly být nahrazeny novějšími agregáty F401-PW-400 vyvinutými speciálně pro námořní letectvo. Po vítězství v soutěži bylo naplánováno nahrazení skládacích křídél pevnými křídly menších rozměrů a zavedení dvojítech svislých stabilizátorů, přestože postavená maketa měla pouze jeden. Smlouva na stavbu šesti prototypů byla podepsána 4. února 1969. Pro začátek byla naplánována výroba 67 kusů verze F-14A s motory TF30 a 396 kusů verze F-14B s technologicky pokročilejšími pohonnými jednotkami F110. Vedle námořnictva měl být dalším odběratelem rovněž Sbor námořní pěchoty. Podle všeho byla celá soutěž jen fiktivní, protože od začátku byl brán v úvahu výhradně projekt firmy Grumman.

PROTOTYPY

Ve skutečnosti vzniklo 12 prototypů čili dvojnásobný počet, než byl v plánu. Důvodem byla nutnost urychlení výzkumného programu. Smlouva na stavbu druhé šestice byla podepsána na začátku roku 1971.

První z prototypů označený F-14A-1-GR (č. 157980) byl

postaven v závodě firmy Grumman v Bethpagi na Long Islandu. Dne 25. října 1970 bylo toto letadlo dopraveno na letiště Calverton, kde mělo být otestováno. První pojezdové zkoušky byly zahájeny 14. prosince a první let se uskutečnil 21. prosince. Zkušebními piloty byli Robert Smyth a William Miller. Již při druhém letu 30. prosince došlo k vážné havárii hydraulického systému, letadlo se zřítilo a bylo kompletně zničeno. Posádka se stáčila záchranit.

Druhý prototyp nesoucí označení F-14A-5-GR (č. 157981) se poprvé vznesl 24. května 1971 opět z letiště Calverton. Sloužil ke sledování letu v maximálním úhlu stoupání a k testům při přetížení a při pádu do vývrtky. Ke zkoušení pádu do vývrtky dostalo letadlo před kabinu přidavná křídélka o rozměrech 1,83 x 0,61 m, která byla zablokována v minimálním úhlu šipovitosti, a navíc bylo vybaveno brzdícím padákem. Během těchto zkoušek byla v minimálním úhlu šipovitosti 20° zablokována také křídla. Po zakončení uvedeného cyklu zkoušek posloužil prototyp ještě k testování kanonu Vulcan. Toto letadlo shořelo 30. května 1974 na zemi v důsledku vzplanutí motorů TF30.

Namísto zničeného prvního prototypu byl 31. srpna 1971 zalétán stroj F-14A-55-GR (č. 157991), který byl původně objednan jako dvanáct exemplář ověřovací série. Sloužil ke zkouškám letu vysokými rychlostmi a ke stanovení reálných výkonů letadla F-14. První let s křídly roztáženými v maximálním úhlu 68° se uskutečnil 16. září.

Třetí prototyp F-14A-10-GR (č. 157982) poprvé odstartoval 28. prosince 1971. Byla na něm ověřována odolnost letounu vůči přetížení. Nejvyšší hranice přípustná v manévrovém boji byla stanovena na 7,5 G a hranice při bitevních letech na 6,5 G.

Čtvrtý prototyp F-14A-15-GR (č. 157983) byl zalétán 7. října 1971, pátý prototyp F-14A-20-GR (č. 157984) byl zalétán 26. listopadu 1971, šestý prototyp F-14A-25-GR (č. 157985) byl zalétán 10. prosince 1971, devátý prototyp F-14A-40-GR (č. 157988) byl zalétán 28. prosince 1971 a jedenáctý prototyp F-14A-50-GR (č. 157990) byl zalétán 6. března 1972; všechny sloužily k testování výzbroje na letecké základně Point Mugu v Kalifornii. Na čtvrtém, šestém a devátém prototypu byl instalován výzbrojní systém AWG-9 se střelami AIM-54 Phoenix a ověřována jeho účinnost. Odpalování řízených střel bylo zkoušeno na šestém exempláři. Na pátém prototypu byly postupně testovány všechny výzbrojní systémy, s nimiž se počítalo pro letadla F-14. Jedenáctý prototyp sloužil k testům avioniky.

V průběhu testů došlo 20. června ke ztrátě řízení rakety AIM-7E-2 Sparrow vystřelené z šestého prototypu, která ihned po odpálení zasáhla palivovou nádrž a letadlo zničila.

Šedý prototyp F-14A-30-GR (č. 157986), který byl zalétán 31. prosince 1971, se měl stát vzorem pro verzi F-14B. Osmý prototyp F-14A-35-GR (č. 157987) sloužil k verifikaci výkonů letadla a jejich porovnání s podmínkami stanovenými ve smlouvě s US Navy.



Také tento prototyp byl zničen při požáru, k němuž došlo následkem havárie motorů 19. září 1974 na základně Patuxent River ve státě Maryland. Desátý prototyp F-14A-45-GR (č. 157989) byl vybrán k testům na palubě letadlové lodě. Ze základny Patuxent River byl odeslán na letadlovou loď USS *Independence* (CV-62) třídy Forrester, na níž byly v březnu zahájeny zkoušky, které se prozatím omezovaly pouze na pojezd po palubě a výcvik palubní obsluhy. Následně bylo letadlo přiděleno na letadlovou loď USS *Forrester* (CV-59) třídy Forrester, z níž poprvé vzletlo 15. června a na níž poprvé přistálo 28. června 1972. O dva dny později se tento stroj během nácviku ukázek letu zřítil a v jeho troskách zahynul zkušební pilot Bill Miller.

Firma Grumman chtěla se svým projektem uspět rovněž u pozemního letectva



(USAF), proto se s ním přihlásila do konkursu na vylepšenou přepadovou stíhačku s posádkou (IMI – Improved Manned Interceptor), která měla nahradit letoun Convair F-106 Delta Dart. Byla postavena maketa s velkým kontejnerem pod trupem, ale soutěž vyhrála firma McDonnell Douglas s letadlem F-15 Eagle.

LETADLA PRVNÍ SÉRIE F-14A

Vedle prototypů považovaných spíše za předvýrobní exempláře vznikla také první série F-14A-60-GR v počtu osmi letadel, které byla rovněž určena výhradně k testům. Zvýšením počtu testovacích strojů se mělo dosáhnout zařazení nového typu do služby ještě v roce 1973. Byl v nich zaveden systém zkoušení za letu (ATS – Automated Telemetry System), který měl na starost bezprostřední předávání dosažených údajů a okamžitou analýzu výsledků. K prodloužení trvání zkušebních letů bylo zavedeno tankování ve vzduchu ze tří letadel KA-6D a jednoho letadla KC-130F.

První letadlo této série (třináctý vyrobený exemplář) sloužilo k výzkumu elektromagnetického rušení v bezdrátové komoře, jenž probíhal na letišti Calverton. Čtrnácté letadlo sloužilo ke zkouškám technické spolehlivosti a obsluhy. Na dalších pěti strojích byly školeny první osádky či spíše instruktoři pro další přípravu a výcvik letecké personálu. Dvacátý exemplář

byl izolován ve speciálním hangáru, v němž byly simulovány různé klimatické podmínky k ověření odolnosti konstrukce v extrémních teplotách, změnách vlhkosti a salinity vzduchu. Šest strojů (č. 158613–158618) bylo později upraveno na standard bloku 130.

F-14A

Do operační služby byla zařazena letadla od 21. do 38. vyrobeného exempláře, která byla v červnu 1972 dodána stíhací peruti VF-142. Námořní službu zahájila letadla F-14A na letadlové lodi USS *Enterprise* (CVN-65) v září 1974 v rámci peruti VF-1 a VF-2. Tyto stroje byly zpočátku stejné jako exempláře první série. Od 86. kusu byla odstraněna elektronická vybava ze zadní části trupu a od 87. kusu byl změněn tvar zadní části trupu a aerodynamických brzd. Poziční světlo bylo umístěno na levém svíslém stabilizátoru a oba vřhače světlic byly přemístěny na levou stranu trupu. Změnil se také tvar přídě, na níž byla přidána Pitotova trubice, a v pozdějších exemplářích se změnil rovněž tvar kontejneru umístěného před podvozkovou šachtou. Infračervený senzor, který v něm byl doposud umístěn, byl nahrazen televizní sledovací soupravou TCS (TV Camera Set), a navíc byl do kontejneru přidán systém pro radioelektronické rušení AN/APQ-100.

Největší provozní problémy ovšem způsobovaly motory. Vedle již popsaných havárií bylo během prvních dvou let ztraceno ještě šest letadel. Příčinou byly chyby v konstrukci kompresorů. Závady byly postupně odstraňovány v dalších verzích pohonné jednotky – TF30-412A, TF30-414 a TF30-414A.

PRŮZKUMNÁ VERZE

V roce 1974 vznikla upravená verze letadla F-14 k průzkumným účelům, která měla zaplnit mezeru vzniklou po vyřazení letounu North American RA-5C ze služby. Verze RF-14 s průzkumným zařízením v přídě trupu nebo ve speciálním podvěšeném kontejneru byla z finančních důvodů zamítnuta. Nakonec byl dán souhlas k adaptaci zařízení leteckého taktického průzkumu TARPS (Tactical Air Reconnaissance Pod System) z letadla A-7. Jelikož sériový stroj F-14 nemohl tak velký kontejner nést, byla potřebná jeho modifikace na verzi F-14/TARPS při zachování veškerých bojových schopností letadla. Mělo být konvertováno 34 strojů, ale nakonec jich vzniklo asi 50. Výcvik jejich posádek byl zahájen v roce 1980.

F-14B

Do sedmého prototypu F-14A-30-GR (č. 157986) byly namontovány dva lehké motory Pratt & Whitney F401-PW-400 o silnějším tahu než verze TF3. Toto leta-



NEJEFECTIVNĚJŠÍ ZBRÁŇ
 LETADEL F-14 TOMCAT – ŘÍZENÁ
 STŘELA DALEKÉHO DOLETU
 VZDUCH-VZDUCH
 AIM-54C PHOENIX.

◀ F-14A-100-GR TOMCAT ZE STÍHACÍ PERUTĚ VF-111 „SUNDOWNERS“ OPERUJÍCÍ KONCEM 80. LET Z LETADLOVÉ LODĚ USS *CARL VINSON* (CVN-70) TŘÍDY NIMITZ.



HUGHES AN/AWG-9 –
 RADIOLOKÁTOR LETADLA F-14
 SLOUŽÍ K NAVÁDĚNÍ STŘEL DALEKÉHO
 DOLETU AIM-54 PHOENIX. TENTO
 RADAR DOKÁŽE DO VZDÁLENOSTI
 220 KM OD LETADLA SOUČASNĚ
 LOKALIZOVAT A SLEDOVAT 24 CÍLŮ
 A NA ŠEST Z NICH NAVADĚT STŘEL
 PHOENIX.



F-14A VZDUŠNÝCH SIL ÍRÁNSKÉ ISLÁMSKÉ REPUBLIKY, JEDNO Z NEJEFEKTIVNĚJŠÍCH BOJOVÝCH LETADEL ÍRÁNSKO-ÍRÁCKÉHO KONFLIKTU. OFICIÁLNÍ ÍRÁNSKÉ ZPRÁVY UVÁDĚJÍ, ŽE OSÁDKY JEJICH TOMCATŮ SESTRĚLILY VÍCE NEŽ 200 NEPŘÁTELSKÝCH STROJŮ. TENTO POČET SE SICE JEVÍ NADSAZENÝ, JE VŠAK JISTÉ, ŽE DESÍTEK SESTRĚLŮ ÍRÁCKÝCH LETADEL BYLO DOSAŽENO NA VELKOU VZDÁLENOST STŘELAMI AIM-54 PHOENIX.

► SILUETA F-14 TOMCAT NA POZADÍ NOČNÍ OBLOHY V OKAMŽÍKU ZAPNUTÍ PŘÍDAVNÉHO SPALOVÁNÍ.



PALUBA LETADLOVÉ LODI USS SARATOGA (CV-60) TRÍDY FORRESTAL V POČÁTEČNÍ FÁZI PRVNÍ VÁLKY V PERSKÉM ZÁLIVU. NA FOTOGRAFII JE STÍHAČKA GRUMMAN F-14A+ Z PERUTĚ VF-74 „BE-DEVILERS“ MEZI BITEVNÍMI LETADLY GRUMMAN A-6E INTRUDER Z PERUTĚ VA-35 „BLACK PANTHERS“. ZE SARATOGY V TÉ DOBĚ OPEROVALO PALUBNÍ LETECKÉ KRÍDLO CVW-17, JEHOŽ SOUČÁSTÍ BYLY STÍHAČI PERUTĚ VF-74 „BE-DEVILERS“ A VF-103 „JOLLY ROGERS“.

dlo bylo zalétáno teprve 12. září 1973. Namísto radiolokátoru v něm byla instalována měřící aparatura. Po uskutečnění testovacího programu byl stroj zakonzervován. Vývoj motoru F401 byl ukončen v dubnu 1974. Letadlo bylo reaktivováno v roce 1981 jako F-14A+ s motory General Electric F101DFE (Derivative Fighter Engine) vyvinutými pro bombardér Rockwell B-1 Lancer. Série zkoušek zahájená v červenci byla již v září zastavena. Byl připravován ještě i druhý prototyp, jenž měl vzniknout přestavbou ze sériového F-14A-65-GR (č. 158630), ale ta se nakonec neuskutečnila.

F-14C

Současně s obnovením zkoušek verze F-14B nabídla firma Grumman stavbu vývojové verze s modernizovanou avionikou, novým radarem, systémem TCS a navigačním systémem. Také pro ni byly navrženy motory F101DFE o tahu 123 kN s přidávaným spalováním. Palubní počítače měly být vyměněny za novější s lepšími parametry a zdokonalen měl být rovněž systém identifikace cílů. K výrobě této verze nicméně nedošlo.

F-14A+ (F-14B)

Jisté úpravy navrhované pro zmíněnou verzi byly nakonec aplikovány podle smlouvy uzavřené mezi firmou Grumman a US Navy v červenci 1984. Nová verze F-14-FSD (Full Scale Development) vznikla jako výsledek spolupráce firem General Electric a Hughes – výrobce motorů a výrobce vyzbroje. Podle před-

pokladů měly být použity motory F110-GE-400 s modulární konstrukcí na 85 % shodnou s motory F101DFE a F110-GE-100. Tah těchto agregátů umožňoval start z paluby letadlové lodě bez přidávného spalování a zajišťoval lepší stoupavost. Tyto pohonné jednotky měly také menší spotřebu paliva. Nová měla být avionika a radiolokační výstražný systém AN/ALR-67 pro radarové navádění a výstrahu (RHAW – Radar Homing and Warning). Na popsaný standard bylo upraveno šest letadel včetně prototypu F-14B. V září 1986 odstartoval 558. sériový exemplář F-14 (č. 162910) coby první představitel verze F-14+. Sériová výroba se rozběhla v březnu 1987 a první stroj byl dokončen v listopadu. Dne 1. května 1991 bylo označení této verze změněno na F-14B. Bylo vyrobeno celkem 38 nových letadel, a navíc bylo na tento standard konvertováno 48 kusů F-14A. Koncem devadesátých let byla v 67 exemplářích F-14B modernizována avionika a zesílena konstrukce draku. Tato varianta dostala označení F-14B Upgrade.

riový exemplář F-14 (č. 162910) coby první představitel verze F-14+. Sériová výroba se rozběhla v březnu 1987 a první stroj byl dokončen v listopadu. Dne 1. května 1991 bylo označení této verze změněno na F-14B. Bylo vyrobeno celkem 38 nových letadel, a navíc bylo na tento standard konvertováno 48 kusů F-14A. Koncem devadesátých let byla v 67 exemplářích F-14B modernizována avionika a zesílena konstrukce draku. Tato varianta dostala označení F-14B Upgrade.

F-14D SUPER TOMCAT

Na poslední verzi byly provedeny nejrozsáhlejší úpravy. Jako prototyp posloužil jeden exemplář F-14A

(č. 161867) s kompletně vylepšenou výbavou, později přeznačený na NF-14D. K pohonu byly použity motory F110-GE-400 o tahu 120,1 kN. Inovována byla celá avionika a všechny analogové systémy byly nahrazeny digitálními. Radar AWG-9 byl nahrazen novějším AN/APG-71. Byly použity dva počítače nové generace AYK-14, programovatelné displeje, moderní systém inerciální navigace ASN-139, nový elektrooptický systém TCS, společný systém předávání taktických údajů (JTIDS – Joint Tactical Information Distribution System), společná katapultáž osádky letounu námořnictva (NACES – Naval Aircrew Common Ejection Seat), radiolokační výstražný systém AN/ALR-67 a vysíláč rušení pro vlastní ochranu (ASPJ – Air Self Protection Jammer). Pod přední částí trupu byl umístěn kontejner s elektrooptickým systémem TCS a infračerveným systémem IRSTS (Infra-Red Search and Track System). Letadlo mělo být upraveno k nesení řízených střel středního doletu AIM-120 AMRAAM. Prototyp byl dokončen v listopadu 1987 a první sériový exemplář F-14D byl připraven v březnu 1990. Do roku 1998 byla plánována výroba 127 nových letadel a přestavba 400 starších strojů. Přestavba první stíhačky F-14A byla zahájena



18. května 1990, ale výrobní plány byly nejdříve sníženy na 104 kusů a nakonec bylo vyrobeno 37 nových letadel a přestavěno 18 starších F-14A. V roce 1991 byly všechny stroje upraveny k nesení konvenčních bomb a začaly být předzdivány Bombcat. V roce 2005 byla plánována další přestavba části letadel F-14D, ale již v následujícím roce byl letoun F-14 definitivně vyřazen ze služby. Celkem bylo vyrobeno 712 kusů F-14, z toho 557 kusů F-14A pro US Navy. Výroba byla ukončena v roce 1991.

ÍRÁNSKÉ F-14

Jedním zahraničním uživatelem těchto letounů je Írán, který v roce 1974 zakoupil 30 letadel F-14A a v následujícím roce dalších 50 tomcatů s ochuzejší výbavou (dodáno bylo 79 kusů). Tomcaty pro Írán patřily do výrobních bloků F-14A-90-GR a F-14A-95-GR. V roce 1977 koupil ještě 70 strojů, která již nebyly dodány, protože v následujícím roce došlo k islámské revoluci a prudkému ochlazení vztahů mezi Íránem a Spojenými státy. Část letounů byla modifikována k využití sovětských raket Vypel R-33 (AA-9 Amos), které konstrukčně vycházejí z raket AIM-54 Phoenix. V osmdesátých letech byla tato letadla velmi úspěšně bojově nasazena ve válce proti Íráku. Do současnosti zůstalo v provozu několik tomcatů. Dva exempláře F-14 získal od Íránu Sovětský svaz.