

eduard

**LIMITED
EDITION**



STAVEBNÍ NÁVOD

HORNET LEGACY

1/48

11195-NAV 1



F/A-18 HORNET

OSOBNÍ VZPOMÍNKY

LtCol (v.v.) Jay A. STOUT

Poprvé jsem pilotoval letoun F/A-18 Hornet u VMFAT-101 Sharpshooters, přechodové letky, na letecké základně námořní pěchoty El Toro v jižní Kalifornii 28. srpna 1989, krátce poté, co mi bylo třicet. A byl to úžasný zážitek!

F/A-18 byl poslušný stroj, který reagoval na každý pohyb řízení, ale zároveň měl ladnost a fyzické přednosti temperamentního arabského koně. Byl to ostrý kontrast k F-4, ke svalnaté, vzpírající se bestii, kterou dokázal zvládnout jen silný a zkušený pilot.

Po prvním letu následovalo během následujících sedmi měsíců dalších 86 a moje láska – a to je to správné slovo – k Hornetu během výcvikového období jen rostla. Vedle letových vlastností i kokpit byl ergonomickým mistrovským dílem. Konstrukteři ve společnosti McDonnell Douglas, která letadlo vyráběla, kladli důraz na jednoduchost a efektivitu v míře, jaká do té doby neměla obdoby. Tři multifunkční displeje, tzv. digitální zobrazovací indikátory, poskytovaly pilotovi informace, které byly snadno dostupné, srozumitelné a prakticky využitelné. Head-Up Display, neboli HUD, byl v té době novinkou a umožňoval nám sledovat situaci a data bez přenášení pohledu do kokpitu v míře, jakou jsme dosud nezažili. Relativně málo přepínačů, knoflíků, ovladačů a tlačítek bylo chytře navrženo a promyšleně umístěno tak, aby šetřily pilotovi čas a zabráňovaly chybám.

Radar AN/APG-65, klíčový prvek pro vzdušný i pozemní boj, byl účinný, snadno ovladatelný a spolehlivý. Zatímco radar Phantomu II obsluhoval druhý člen osádky, modernější radar letounu Hornet mi umožňoval nejen pilotovat letadlo, ale také detekovat, třídit a sledovat vzdušné cíle na větší vzdálenosti. A zvládal jsem to snadněji a lépe než ti nejlepší operátoři v letounu F-4, oproti jehož radaru byl navíc APG-65 téměř bezporuchový.

Důraz na snadnou údržbu

Letoun F/A-18 byl poprvé nasazen do služby u americké námořní pěchoty v roce 1983, u námořnictva o rok později. Byl výsledkem úsilí společnosti McDonnell Douglas, která

společně s Northropem vytvořila nový stíhací letoun pro námořnictvo jako doplněk k těžšímu a dražšímu letounu F-14 a jako náhradu za letouny A-7E, F-4 a A-6.

Ačkoli se velmi podobal modelu YF-17 společnosti Northrop, který v programu Lightweight Fighter amerického letectva podlehl konkurenčnímu F-16, jednalo se o zcela odlišné letadlo. Byl navržen pro provoz na letadlových lodích, byl větší a těžší a vyznačoval se robustním trupem, výkonnějšími motory, zesíleným podvozkem, pevným zachytňným hákem a sklopnými křídly, stejně jako mnoha dalšími prvky nezbytnými pro provoz na moři.

Konstrukce Hornetu také kladla důraz na snadnou údržbu, čímž zvrátila trend, v jehož rámci se bojové letouny stávaly v tomto ohledu stále složitějšími a náročnějšími. Často opravované prvky byly snadněji přístupné a modularizace celých systémů, spolu s palubní diagnostikou, výrazně usnadnila vyhledávání závad a opravy. Snadnost výměny motorů byla pozoruhodná. Průměrná pozemní obsluha dokázala vyměnit motor za pouhé dvě nebo tři hodiny a zkušená to zvládla za šedesát minut. To bylo v ostrém kontrastu se dvěma až třemi dny, kterých bylo zapotřebí k demontáži a výměně motoru u starších typů letadel.

Zrozen k boji

Poté absolvování 115 hodin přechodového výcviku u VMFAT-101 jsem nastoupil v březnu 1990 ke své první operační letce s Hornety, VMFA-451 Warlords. Měli jsme 12 letadel, 16 pilotů a asi 140 členů administrativního a technického personálu. Každý den bylo k dispozici sedm až deset letadel pro letové operace a během následujícího jara a léta jsem létal v průměru asi 25 hodin měsíčně, zatímco jsme pokračovali ve zdokonalování našich dovedností. Většina našeho výcviku, zhruba dvě třetiny, byla za-



Autor vedle Hornetu vyzbrojeného střelami AIM-9M Sidewinder na základně Shaikh Isa v prosinci 1990.

S intuitivní odezvou letoun jako by mi četl myšlenky a reagoval ještě předtím, než jsem zasáhl do řízení. Výkonnost, plynulost manévrů a obratnost překonávaly vše, s čím jsem do té doby létal a výhled z kokpitu do všech stran byl až dechberoucí. Cítil jsem se, jako bych byl zavěšen na obloze a mohl z ní vypadnout. Zatímco za řízení F-4 Phantom II, se kterým do té doby létal, jsem neviděl ani na vlastní křídla, Hornet mi umožnil dívat se přímo dozadu skrz jeho dvojité směrovky. A létalo se s ním neuvěřitelně snadno!

měřena na vzdušný boj, zbytek byl věnován útokům na pozemní cíle. Hornet byl skvělý v obou činnostech. Na dlouhé vzdálenosti byl díky kombinaci radaru a střely AIM-7 velmi účinný proti všem typům letadel. Ale v čem opravdu vynikal, byl boj na krátkou vzdálenost. Pravidelně jsme cvičili proti různým typům letadel a snadno jsme dominovali nad F-14 Tomcat námořnictva i nad letouny A-4 a F-5E ovládanými piloty Top Gunu i dalšími protivníky. Stejně tak letouny AV-8B Harrier, pilotované našimi kolegy z námořní pěchoty, nepředstavovaly žádnou výzvu.

Nejtěžší souboje nám připravily letouny F-15 Eagle a F-16 Falcon USAF. Ani jeden z nich se nemohl vyrovnat manévrovatelnosti Hornetu při nízkých rychlostech, což bylo obzvlášť cenné, protože všechny vzdušné souboje, pokud trvají dostatečně dlouho, se zvrhnou v pomalé, vleklé boje zblízka. Ale běda pilotovi Hornetu, který nedokázal rychle zneškodnit některého z těchto protivníků pomocí jedné ze tří zbraní pro vzdušný boj, jimiž byl letoun vybaven: raketami AIM-7 Sparrow, AIM-9 Sidewinder, nebo 20mm kanónem M61 Vulcan. Jak F-15, tak F-16 měly lepší poměr tahu k hmotnosti než F/A-18, takže pokud jejich pilot manévroval chytře, mohl operovat nad a za nedostatečně ostražitým nebo příliš agresivním pilotem Hornetu, dokud nedosáhl palebné pozice.

F/A-18 byl také vynikajícím útočným letounem. Ačkoli v té době ještě nenesl přesnou munici naváděnou laserem nebo GPS, jeho palubní senzory a avionika spolu s HUD umožňovaly pilotům vizuálně nasazovat neřízené (tzv. „hloupé“) bomby s výrazně vyšší přesností než tomu bylo u letadel předchozích generací. Průměrný pilot v letce dokázal dosáhnout přesnosti lepší než 15 m. Někteří se vraceli z letů s přesností lepší než 6 m a přímé zásahy nebyly výjimkou. Síla bomb dopadajících tak blízko samozřejmě dokázala zničit nebo zneškodnit většinu cílů.

Méně přesných, ale stále účinných výsledků bylo možno dosáhnout v noci nebo za špatného počasí díky použití radaru nebo senzoru AN/AAS-38 Nite Hawk Forward-Looking InfraRed (FLIR), který byl nesen jako podvěs. Radar byl dostatečně přesný, aby umožnil útoky na velké stavby nebo zařízení, zatímco FLIR mohl být použit proti menším cílům, jako jsou vozidla nebo dělostřelecké zbraně. F/A-18 tak byl letounem pro operace ve dne i v noci.

Výčet zbraní, které mohl Hornet nést, by zaplnil celý malý katalog. Zdaleka nejběžnější byly univerzální bomby o hmotnosti 500, 1000 a 2000 liber, konkrétně Mk-82, Mk-83 a Mk-84. Rakety o průměru 2,75 i 5 palců byly uloženy v kontejneru zavěšeném pod křídly. A mohl nést také kazetovou munici Mk-20 Rockeye, nebo AGM-88 HARM, používanou k útokům na nepřátelská radarová stanoviště.

Oblíbenou zbraní pak byl 20mm kanón M61 Vulcan, umístěný v přídi. Měl zásobu 578 nábojů a střelil zhruba 100 ran za sekundu. S pomocí radarového zaměřování byl smrtelně přesný a střelil přesně tam, kam byl namířen. Byla to účinná a téměř neomylná zbraň, kterou piloti milovali.

Navigační systém letounu Hornet byl na svou dobu rovněž pokročilý. Kromě systému TACAN sledoval polohu letadla také inerciál-

ní navigační systém (INS) s odchylkou menší než jedna míle za hodinu. S ním jsme mohli plánovat trasy, identifikovat klíčové body nebo oblasti a sledovat náš postup na pohyblivé mapě promítané na náš HSI (Horizontal Situation Indicator). To usnadnilo prakticky všechny navigační úkoly, včetně odhozu bomb na cíl v časovém okně deseti sekund nebo méně.

Poprvé v akci

Dne 2. srpna 1990 napadl Irák Kuvajt. Zhruba o týden později dostala letka VMFA-451 rozkaz připravit se k nasazení na podporu koalice, jejímž úkolem bylo zabránit Iráčanům v postupu na jih do Saúdské Arábie. Dne 22. srpna se letka usadila na letecké základně Shaikh Isa v jižní části Bahrajnu.

Téměř pět měsíců jsme nad Perským zálivem absolvovali jednu bezproblémovou bojovou leteckou hlídku (CAP) za druhou, zatímco jsme čekali, zda diplomaté přesvědčí Irák, aby Kuvajt opustil. Irák odmítl a válka v Perském zálivu začala krátce po půlnoci 17. ledna 1991.

Tu noc jsem absolvoval svůj první bojový let. Já a můj parták John „Kato“ Marion,

vyskytnout. Pak nás ještě čekala zhruba hodina nervózního čekání, než jsme si s Katem oblékli leteckou výstroj, zkontrolovali a podepsali letounové knihy a vyrazili k našim strojům. Tam nás přivítali technici, kteří nám pomohli s předletovými prohlídkami. Pomocí baterky jsme zkontrolovali vnější část letadla a taky bomby, u kterých jsme se ujistili, že jsou bezpečně a správně zavěšeny.

V kokpitu F/A-18C Hornet



vynikající mladý poručík, jsme byli zařazeni do čtyřčlenné formace z VMFA-314 vedené majorem Bobem „Boomerem“ Knutzenem. Všichni jsme byli součástí většího úderného svazu asi padesáti letadel, který měl vzlétnout a společně dotankovat ve vzduchu, než se vydá k útoku na různé cíle v téže oblasti. Vše v rádiovém klidu. Naše šestice letadel měla za úkol zaútočit na iráckou elektrárnu Az Zubayr South asi deset mil jižně od Basry. Úderná skupina se skládala z letadel F/A-18, A-6E a EA-6B, podporovaných letadly KC-130.

Naše letouny byly vybaveny dvěma přídatnými nádržemi, což nám při startu poskytovalo celkem asi patnáct tisíc liber paliva, pěti bombami Mk-83 o hmotnosti tisíce liber (dvě na každém křídle a jedna pod trupem), jedním zaměřovacím kontejnerem FLIR, jednou střelou AIM-7M Sparrow, dvěma AIM-9M Sidewinder a plně nabitým kanónem. Pro nás oba to bylo poprvé, co jsme měli shodit jakoukoli munici pomocí kontejneru FLIR.

Briefing jsme absolvovali asi tři hodiny před startem – obzvlášť brzy kvůli složitosti plánu a také proto, abychom měli čas vyřešit případné potíže, které by se mohly

Během cesty ze skladu munice na letiště plochu byly pomalovány různými nápisy. Graffiti sahala od drsného „Fuck You, Saddam“ (Jdi do prdele, Saddámo) až po o něco vtipnější „Roses are red, violets are blue, U.S. Marines are here to kill you“ (Růže jsou červené, fialky modré, mariňáci jsou tu od toho, abys měl pohřeb; volný překlad, pozn. překl.). Nemalá část nápisů měla osobní charakter. Typická zpráva vypadala takhle: „Pro Saddáma, od tety Louise, St. Louis, Missouri.“

Vlezli jsme do kokpitů a připoutali se za pomoci našich techniků. Po nastartování se moje ruce v kokpitu pohybovaly téměř automaticky. Tady se projevil výcvik, zautomatizované ovládání často rozhodovalo o úspěchu nebo naopak neúspěchu mise kvůli přehlédnutému přepínači nebo nesprávně naprogramovanému systému.

Po startu jsem zkontroloval, zda oba motory pracují normálně, nastavil jsem si DDI a HUD, nastavil přepouštění paliva, zapnul rádia, radar, inerciální navigační systém (INS) a dokončil řadu menších úkolů. Poté jsem do svého INS zadal souřadnice navigačních bodů a cíle. Nakonec jsem vložil všechna data o zbraních, které jsem vezl,

F/A-18A Hornet na stojánce základny Shaikh Isa, Bahrajn, prosinec 1990

O autorovi

Lieutenant Colonel (v. v.) Jay A. Stout je bývalý stíhací pilot Námořní pěchoty. Pochází z Indiany a je absolventem Purdue University. Do hodnosti byl povýšen 1. června 1981 a 13. května 1983 získal kvalifikaci námořního letce. První operační zkušenosti sbíral jako pilot F-4S Phantom II na letecké základně MCAS Beaufort v Jižní Karolině. Po období působení v roli instruktora létání na letecké základně NAS Chase Field v Texasu

včetně typu úderu, který jsem měl provést, a způsobu, jakým jsem chtěl bomby svrhnout a odpálit.

Pro tuto misi jsem si pro část elektrárny, na kterou jsem byl přidělen, nastavil bomby tak, aby se odhazovaly po jedné a dopadaly tak v řadě s odstupem 20 metrů mezi jednotlivými explozemi. S pěti bombami by tak vznikla řada dlouhá 100 metrů, tedy o délce fotbalového hřiště. Byl to jeden z mála případů, kdy jsem měl zasáhnout plošný cíl, nikoli konkrétní kus techniky, jako je tank nebo dělo. Roznětky byly nastaveny tak, aby bomby explodovaly při nárazu, namísto toho, aby se odpálily o vteřinu či dvě později, aby mohly proniknout do cíle.

Zatímco jsem se činil v kokpitu, spolupracoval jsem s hlavním technikem letounu, který prováděl poslední kontroly. Také jsem sledoval letovou dráhu, mžoural do tmy a odškrtoval ostatní letadla útočného svazu, jak se přibližovala v časové ose nakreslené na mém kolenním držáku.

ročně, v nejhorším smrtelné. Možnost srážky ve vzduchu mě trochu znervózňovala. Štěstí nám však přálo, směr letu skupiny a náš směr přiblížení umožnily poměrně rychlé setkání a bez problémů jsme se zařadili za přidělený tankovací letoun. Jakmile jsme se ustálili za levou hadicí, přidal jsem trochu výkonu, navázal kontakt s košem a začal přijímat palivo. Katovi se navzdory turbulenci také podařilo zahájení tankování.

Jakmile jsme skončili, odpoutal jsem se od formace tankerů a zamířili jsme k bodu shromáždění a bodu odletu. Když jsme se blížili k úderné skupině, začal jsem třídit formace na svém radaru a jak jsme se přibližovali na vizuální dosah, snažil jsem se porovnat to, co jsem viděl na radaru, s tím, co jsem viděl na vlastní oči. Po chvíli zmatků jsem našel Boomerovu čtyřčlennou formaci, přidal trochu výkonu a asi za minutu jsme se spojili do šestičlenné letky.

Byl jsem nervózní. Vyděšený. Celá moje dosavadní kariéra byla zaměřena na to, abych

k ostrovu Bubiján, se vzdušný prostor před námi zaplnil neuvěřitelnou palbou protiletadlových raket (SAM) a protiletadlového dělostřelectva (AAA). Bylo to mnohem intenzivnější, než jsem si dokázal představit, že by Iráčané dokázali zvládnout. V každém okamžiku byly ve vzduchu tři nebo čtyři SAM. Létaly nepřetržitě. Pod námi, ve výšce dosahující jen asi poloviny naší výšky, se táhla clona červené a oranžové palby protiletadlového dělostřelectva. K hrůze celé té podivné přispívaly i naše vlastní protiradarové střely (HARM) odpálené z jiných letounů F/A-18, jejichž úkolem bylo potlačit nepřátelskou radarem naváděnou protivzdušnou obranu. Tyto střely přilétaly zezadu a shora a byly téměř stejně děsivé jako SAM, i když pro nás nepředstavovaly žádnou skutečnou hrozbu.

Protiletadlové rakety byly děsivé. Při každém odpálení jsme viděli oslnivý záblesk a poté jasnou modrobílou či žlutou stopu, jak raketa stoupala. Nejstrašidelnější chvíle nastaly poté, co raketám došlo palivo. Stále letěly velmi vysokou rychlostí a směřovaly k nám, ale ve tmě je nebylo vidět. Nevěděl jsem, jestli míří na mě, nebo ne, tak jsem se schoulil v kokpitu a čekal, jestli některá z nich zasáhne, nebo mě minou. Řada z nich se po určité době sama odpálila v autodestrukci.

Součástí naší úderné skupiny byla letadla elektronického boje EA-6B, která prováděla rušení na dálku, aby narušila nepřátelské vyhledávací a naváděcí radary. Měli jsme i vlastní rušičky, které byly účinné proti určitým typům radarů, a také fléry, tedy svazky klamných cílů. Jedná se o nespočetné množství kovových vláken vypouštěných z letadla, které měly zamlžit nepřátelské radary.

Radarová varovná zařízení, která jsme měli na palubě, nám signalizovala, že jsme zaměřeni, i když v praxi byla často přetížena a neustále nám prostřednictvím zvukových signálů a blikajících světel oznamovala, že jsme sledováni. Takže nám to bylo k ničemu.

Nejúčinnější obranou proti nepřátelským střelám bylo manévrování. To spolu se všemi ostatními faktory způsobovalo, že bylo obtížné nás zasáhnout. Naše manévrovací možnosti však byly omezené. Za prvé jsme byli těžce naloženi bombami i palivem, a proto jsme nebyli příliš obratní. Dalším faktorem bylo načasování přiblížení k cíli a přeletu nad ním, které by bylo rozsáhlým manévrováním narušeno. Pohyb mohl také vyvolat dezorientaci a s tím související problémy při pokusu o použití zbraňových systémů. Pravděpodobně nejdůležitější bylo riziko, že se navzájem ztratíme z dohledu, což zvyšovalo pravděpodobnost srážky ve vzduchu.

Při přeletu nad pobřežím jsem zahlédl raketu SAM, která stoupala směrem k nám a nezdálo se, že by se odkláněla. Mířila přímo ke mně. Pak jí shořel motor a zmizela. Prudce jsem se vyhnul a vypustil klamné cílové markery.

Kato mi později řekl: „Najednou jsem viděl, jak jsi začal bláznivě kličkovat. Pak jsem uviděl tu raketu a ozvalo se mi varovné zařízení!“ Kato tedy začal prudce manévrovat, a to bylo naposledy, co jsme měli vizuální kontakt, než jsme zamířili domů.

Ani jeden z nás nebyl zasažen. Jak jsem se blížil k cíli, pokračoval jsem v reakcích



S Hornetem F/A-18C nad Darwinem, Austrálie, 1996

v letech 1986 až 1989 přešel na letouny F/A-18 Hornet, se kterými létal ze základen na obou pobřežích a nakonec odešel do výslužby z letecké základny MCAS Miramar v roce 2001.

Během své dvacetileté kariéry nalétal více než 4 500 letových hodin, včetně 37 bojových misí během operace Pouštní bouře.

Stout je uznávaným odborníkem na vojenská témata. Objevil se na Fox News Network, Al Jazeera a National Public Radio, stejně jako v desítkách regionálních a místních televizních stanic. Je autorem deseti různých knih zaměřených na historii letectví druhé světové války.

Nakonec, když jsem dokončil všechny kontroly a dostal od Kata signál, že je připraven, vyrazili jsme na dráhu přesně na čas. Na čáře předběžného vzletu jsme zastavili, aby mohli zbrojní technici dokončit aktivaci našich bomb. Jakmile bylo hotovo, najeli jsme na dráhu a vzletli s desetisekundovým odstupem. Za našimi letouny se táhly fialové stopy kouře z přídavného spalování. Kvůli bojovému nákladu jsme byli těžší než kdykoli předtím, a tak nás překvapil i delší rozjezd a vzlet.

Kato se zařadil vedle mě a já jsem nastavil kurz k místu dotankování. Po vzletu jsme měli 71 minut na to, abychom urazili 140 námořních mil na sever přes Perský záliv, natankovali, připojili se ke zbytku naší letky, uletěli 160 námořních mil k cíli a svrhli bomby. To, co jsme viděli při přiblížení k tankování, bylo impozantní. Galaxie blikajících světel. V tu chvíli tam byly čtyři tankery a nejméně dvacet letadel, která tankovala za letu, všechna volně seskupená v té či oné fázi tankování. Zapojit se v noci do takové formace může být v nejlepším případě ná-

byl připraven na tuto misi a na ty, které budou následovat. Hlavně jsem nechtěl nic pokazit. Nezemřít bylo také vysoko na seznamu priorit... Kdokoli, kdo tvrdí, že nebyl nervózní při své první bojové misi, je buď emocionálně „posunutý“, nebo lže.

Kroužili jsme nad výchozím bodem a minuty pomalu ubíhaly. Jak se čas blížil, provedli jsme poslední přípravy na let k cíli. Roztáhli jsme se do třech dvojic, přičemž mezi jednotlivými skupinami byla vzdálenost čtyř mil. Naše antikorozní světla byla vypnutá a ostatní vnější osvětlení jsme ztlumili. Číslo byla oproti vedoucím posunuta o třicet až čtyřicet pět stupňů s odstupem asi pěti set až tisíce stop. To jim umožnilo sledovat vedoucího, ale přesto ovládat zbraňové systémy bez obav, že do něj narazí. Zkontrolovali jsme kamery FLIR, stejně jako náš „spotřební materiál“, radarové varovné zařízení, rušičky a kamery.

Nastal rozhodující okamžik. Ve výšce 29 000 stop a v rychlosti 0,9 Machu jsme se řídili nad Perským zálivem směrem k cíli. Asi čtyřicet mil od pobřeží, když jsme se blížili



na SAM, které jsem považoval za skutečnou hrozbu, zatímco jsem se věnoval hledání a bombardování cíle. Nejprve jsem zadal cíl do INS, pak jsem nastavil radar v režimu vzduch-země na souřadnice cíle. Zpočátku to na obrazovce vypadalo jen jako šum. Pak se začala jasně rýsovat vodní cesta sousedící s elektrárnou. Přepnul jsem do rozšířeného režimu a elektrárna se zřetelněji vynořila. Nejdřív trochu rozmazaně, pak s ostrým obrysem a budovami a rozvodnými sítěmi uvnitř. Perfektní!

Přepnul jsem na FLIR. To už tak perfektní nebylo. Cíl zakrývala vrstva mraků, a tak jsem jej nemohl k bombardování použít. Ale nebylo to příliš důležité. Radar byl pro tak velkou stavbu dostatečně přesný a určitě jsem něco důležitého zničil.

Když jsem se blížil k místu, kde jsem měl zahájit útok, neměl jsem ani tušení, kde je Kato nebo kdokoli jiný z mé letky. Všichni jsme spoléhali na zásadu „velká obloha, malé letadlo“, abychom se navzájem nestržili. Scéna kolem mě byla děsivá. Viděl jsem záblesky bomb pod mraky, jak letouny z jiných letek zasahovaly své cíle. Do nebe stoupalo několik protiletadlových raket a pod sebou jsem měl všude kolem sebe clonu protiletadlové palby.

V odvalu jsem potlačil a řítil se k zemi. Na chvíli jsem ztratil orientaci a nějakou dobu mi trvalo, než jsem zjistil, kde je nahoře a kde dole. Řídil jsem se pokyny na displeji HUD a čekal. Protiletadlová palba se rychle přibližovala. Najednou pod mým zaměřovačem explodovaly bomby Boomerovy letky. Přinejmenším jsem měl díky tomu jistotu, že jsem určil správný cíl. Slyšel jsem, jak jedno z jeho čísel hlásí hrozbu SAM. Protiletadlová palba se ještě zintenzivnila, jak jsem se řítil dolů. Trasovací střely se stále blížily. Všichni se vrátili se stejným popisem situace: „Vypadalo to, jako by ty střely stříkaly z velké zahradní hadice.“

Přiblížil jsem se k místu odhozu, zmáčkl červené tlačítko pro uvolnění bomb a prove-

dl manévr podle pokynů. Cítil jsem, jak letadlo poskočilo, když bomby odpadly, pak jsem zapnul forsáž a stoupal tak rychle, jak to jen letadlo dokázalo. Ohlédl jsem se přes rameno a s uspokojením viděl, jak moje bomby explodují pod tenkou vrstvou mraků.

Obrovský skok oproti Phantomu II

Tuto misi, můj první bojový let, bych s Phantomem II nikdy nemohl provést. Technologie se přirozeně vyvíjí a F/A-18 představoval další a nutno říci že vynikající krok na cestě k dokonalosti. Během následujících několika týdnů jsem absolvoval dalších 36 misí, během nichž jsem spolu se svými

kolegy efektivně využil svůj Hornet k ničení tanků, nákladních vozidel, dělostřeleckých zbraní, raketometů a řady dalších cílů. Tato činnost byla součástí mimořádně úspěšné letecké kampaně, která připravila bojiště pro osvobození Kuvajtu.

S letounem F/A-18 jsem létal dalších deset let, než jsem v roce 2001 odešel do výslužby. Aby letoun zůstal stále na výši, byla zaváděna kontinuální vylepšení. Patřily mezi ně mimo jiné výkonnější motory, lepší radary, zvýšená odolnost, přesné zbraně a lepší komunikační systémy. O úspěchu tohoto konstrukčního řešení svědčí fakt, že zůstává ve službě i více než čtyřicet let po svém zave-

Za letu s Hornetem od VMFA-232 Hornet nad Grand Canyonem v roce 2000.

Můj poslední let s Hornetem



ATTENTION



UPOZORNĚNÍ



ACHTUNG



ATTENTION



注意



Carefully read instruction sheet before assembling. When you use glue or paint, do not use near open flame and use in well ventilated room. Keep out of reach of small children. Children must not be allowed to suck any part, or pull vinyl bag over the head.



Před započetím stavby si pečlivě prostudujte stavební návod. Při používání barev a lepidel pracujte v dobře větrané místnosti. Lepidla ani barvy nepoužívejte v blízkosti otevřeného ohně. Model není určen malým dětem, mohlo by dojít k požití drobných dílů.

INSTRUCTION SIGNS * INSTR. SYMBOL * INSTRUKTION SINNBILDEN * SYMBOLES * 記号の説明

OPTIONAL
VOLBABEND
OHNOUTSAND
BROUSITOPEN HOLE
VYVRTAT OTVORSYMETRICAL ASSEMBLY
SYMETRICKÁ MONTÁŽREMOVE
ODRÍZNOUTREVERSE SIDE
OTOČITAPPLY EDUARD MASK
AND PAINT
POUŽIT EDUARD MASK
NABARVITPLEASE CHECK THE LATEST VERSION OF THE INSTRUCTIONS ON www.eduard.com

PARTS



DÍLY



TEILE



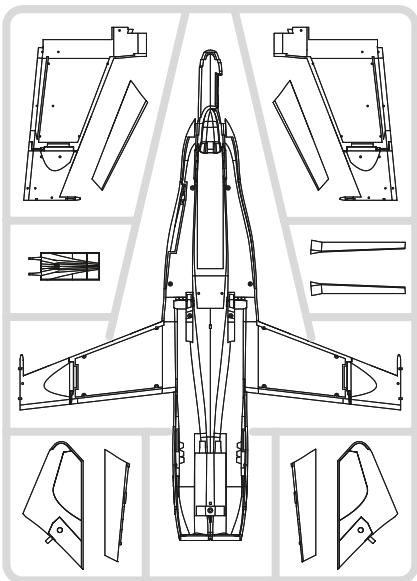
PIÈCES



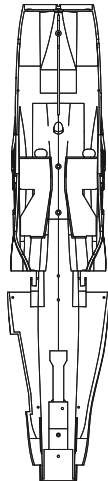
部品

PLASTIC PARTS

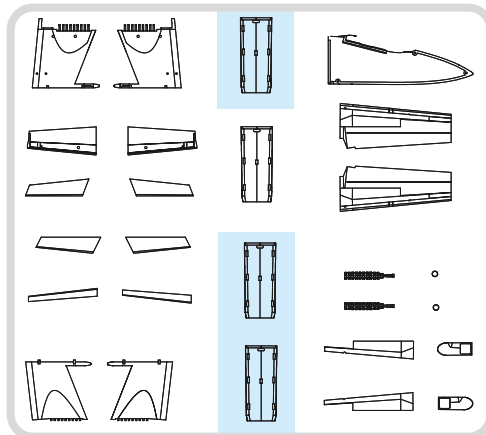
A>



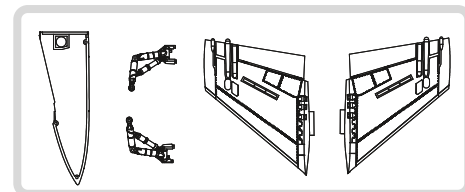
B>



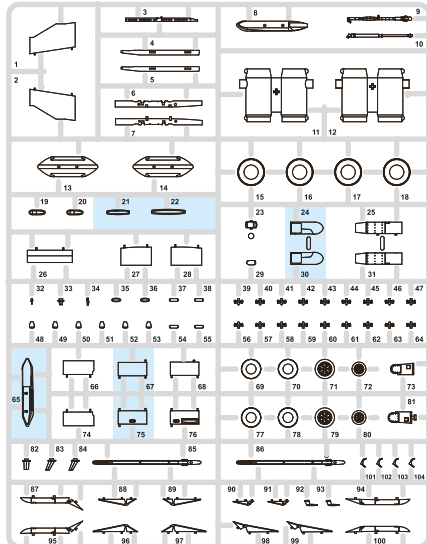
C>



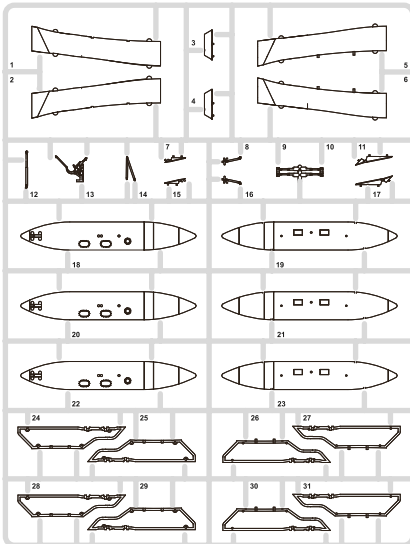
D>



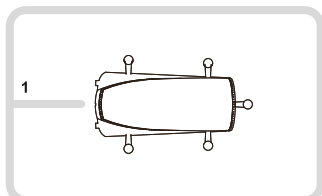
E>



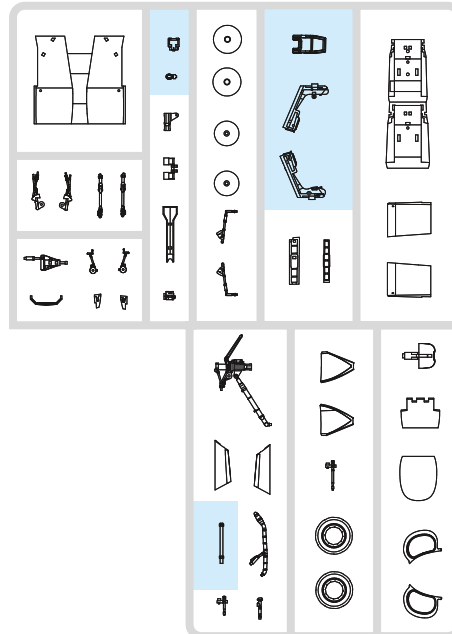
F>



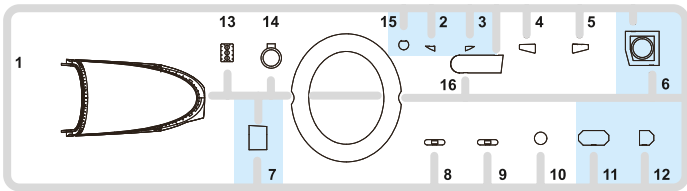
G>



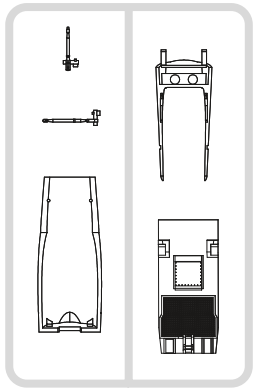
H>



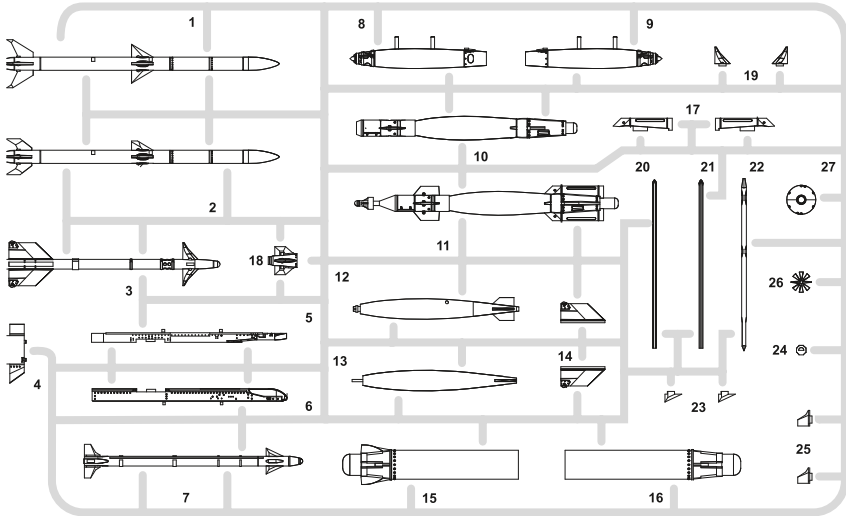
L>



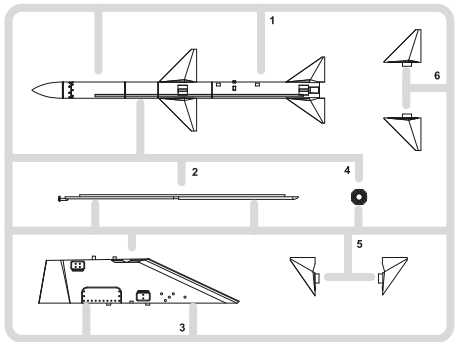
I>



M> 2 pcs.

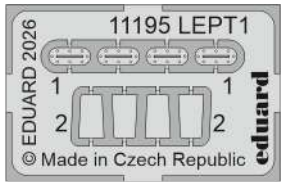
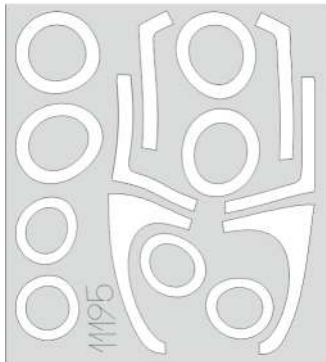


FF> 2 pcs.

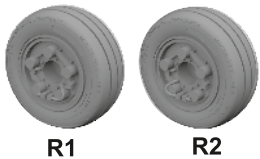


PE - PHOTO ETCHED DETAIL PARTS

eduard
MASK



RP - RESIN PARTS



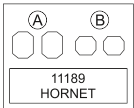
R3 2 pcs.



R4



FILM



-Parts not for use. -Teile werden nicht verwendet. -Pièces à ne pas utiliser. -Tyto díly nepoužívejte při stavbě. - 使用しない部品

COLOURS



BARVY



FARBEN



PEINTURE

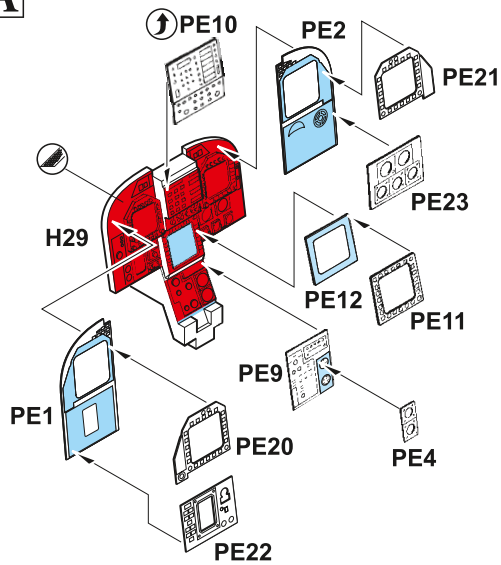


色

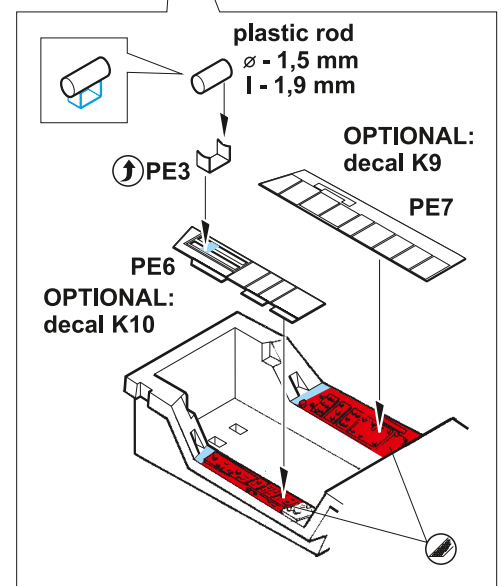
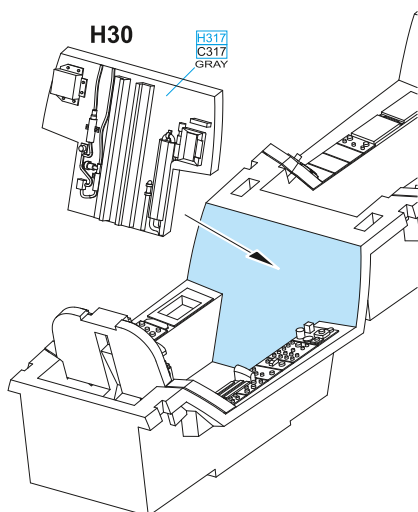
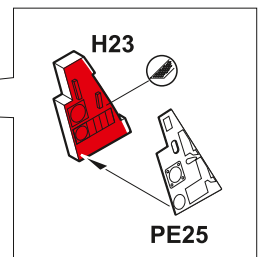
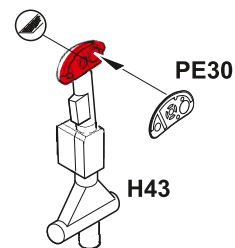
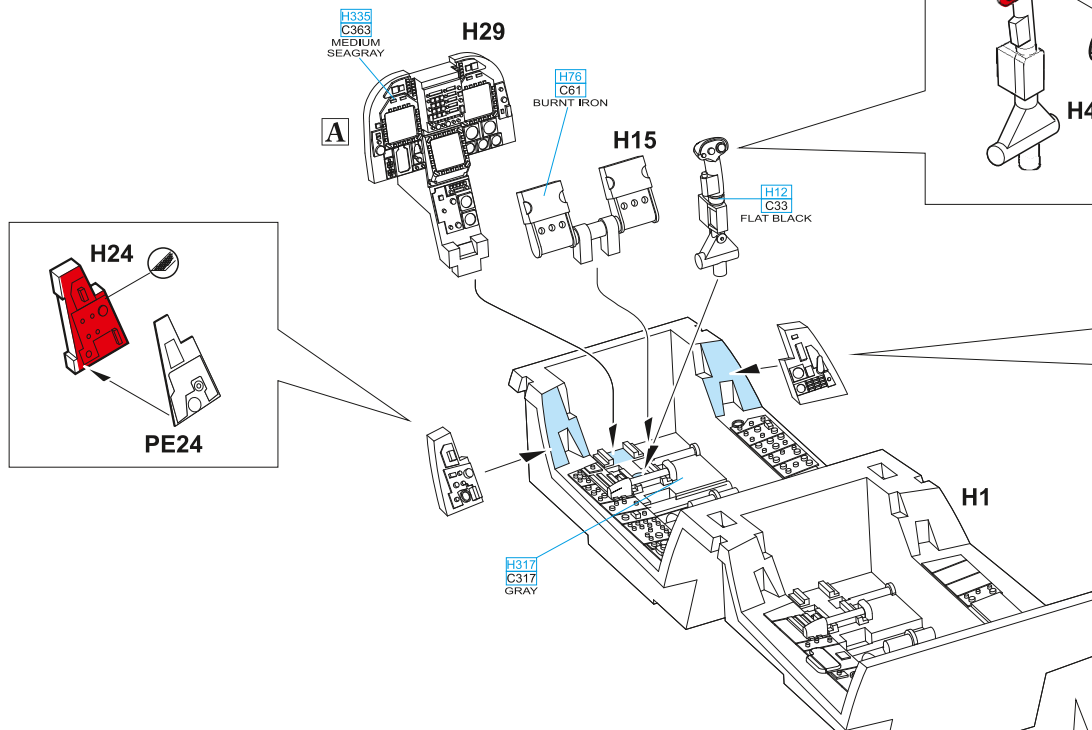
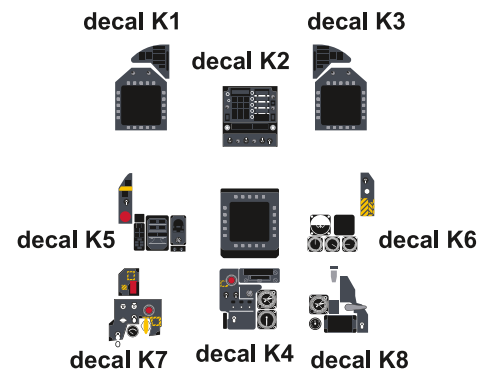
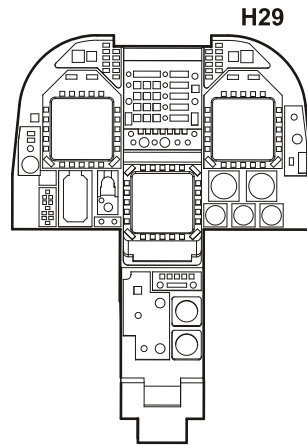
GSI Creos (GUNZE)		
AQUEOUS	Mr.COLOR	
H1	C1	WHITE
H2	C2	BLACK
H5	C5	BLUE
H8	C8	SILVER
H11	C62	FLAT WHITE
H12	C33	FLAT BLACK
H15	C65	BRIGHT BLUE
H24	C58	ORANGE YELLOW
H32	C40	FIELD GRAY
H35	C80	COBALT BLUE
H52	C12	OLIVE DRAB
H54	C365	NAVY BLUE
H68	C36	RLM74 DARK GRAY
H76	C61	BURNT IRON
H77	C137	TIRE BLACK
H90	C47	CLEAR RED

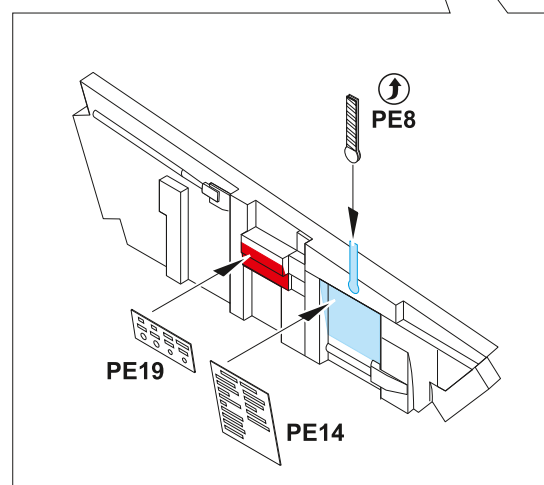
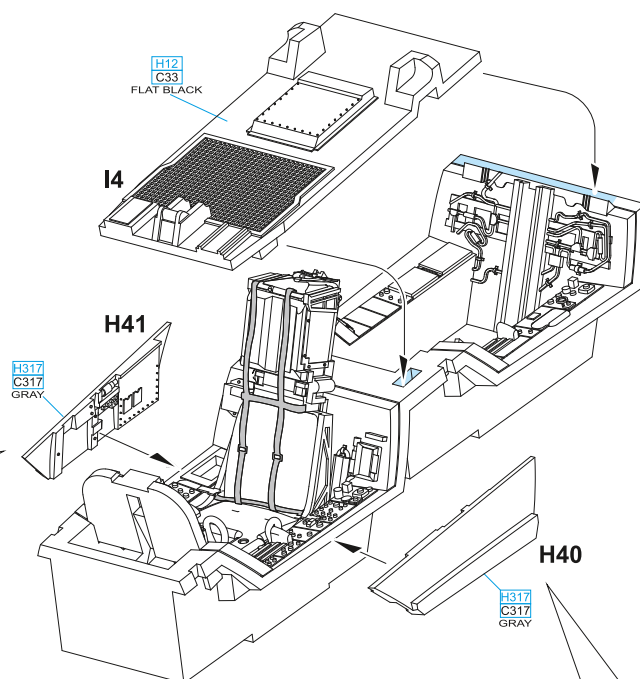
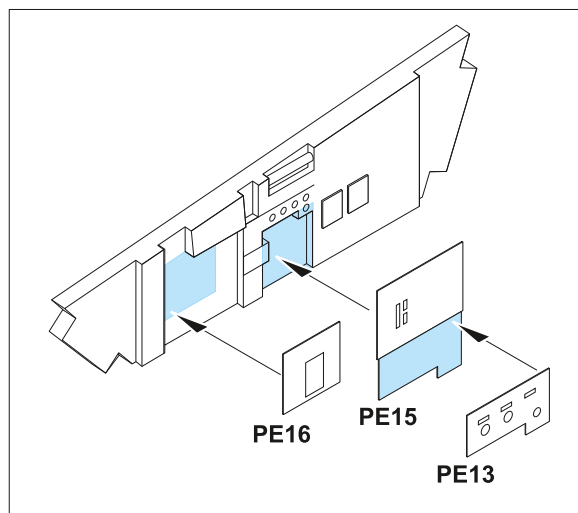
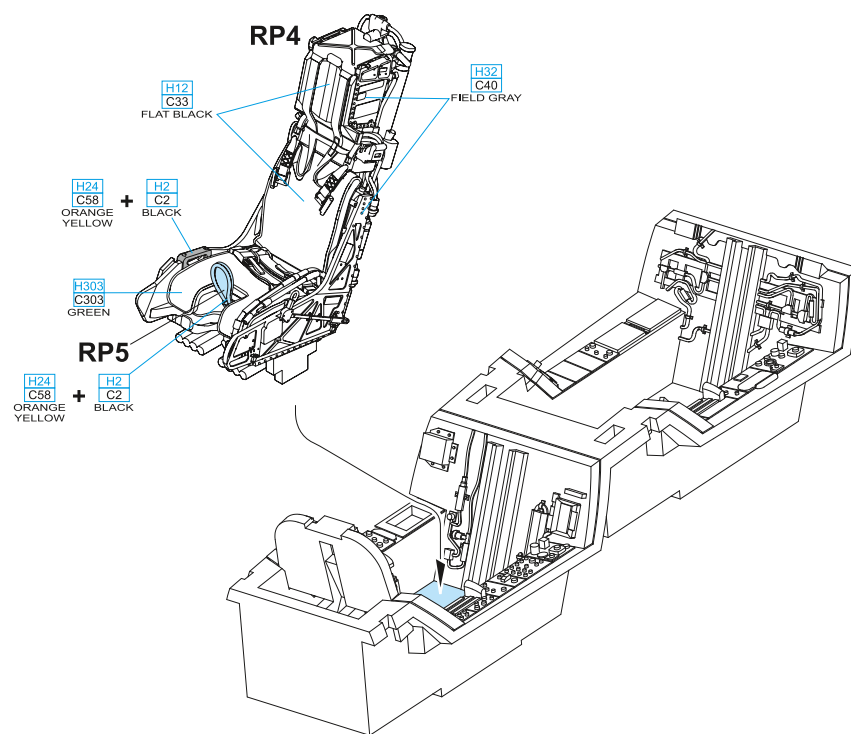
GSI Creos (GUNZE)		
AQUEOUS	Mr.COLOR	
H92	C49	CLEAR ORANGE
H93	C50	CLEAR BLUE
H94	C138	CLEAR GREEN
H303	C303	GREEN
H308	C308	GRAY
H317	C317	GRAY
H324	C324	LIGHT GRAY
H331	C331	DARK SEAGRAY
H335	C363	MEDIUM SEAGRAY
Mr.COLOR SUPER METALLIC		
SM201		SUPER FINE SILVER
SM202		SUPER GOLD
SM204		SUPER STAINLESS
SM206		SUPER CHROME SILVER
SM209		COOPER
SM212		ALUMINIUM

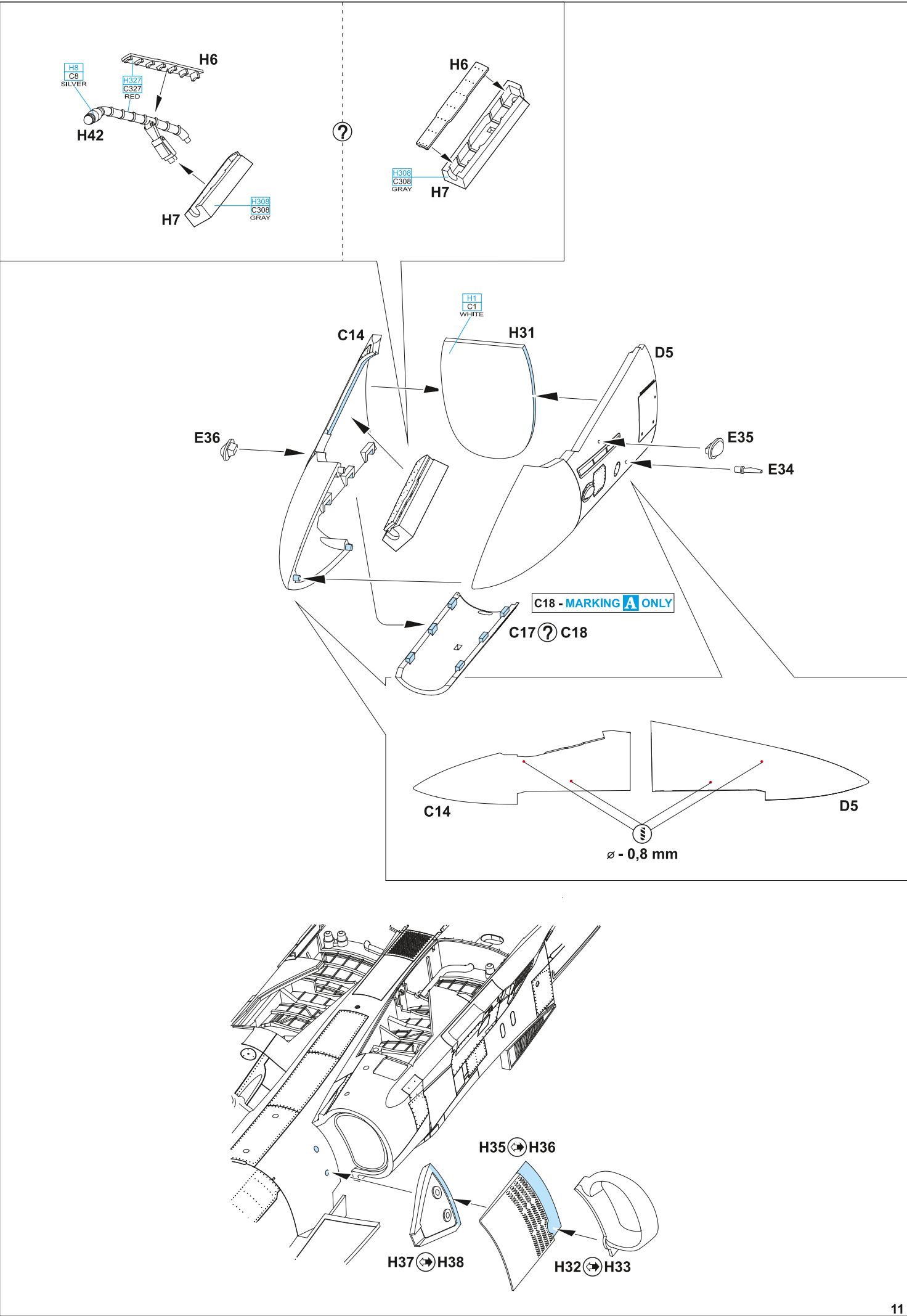
A

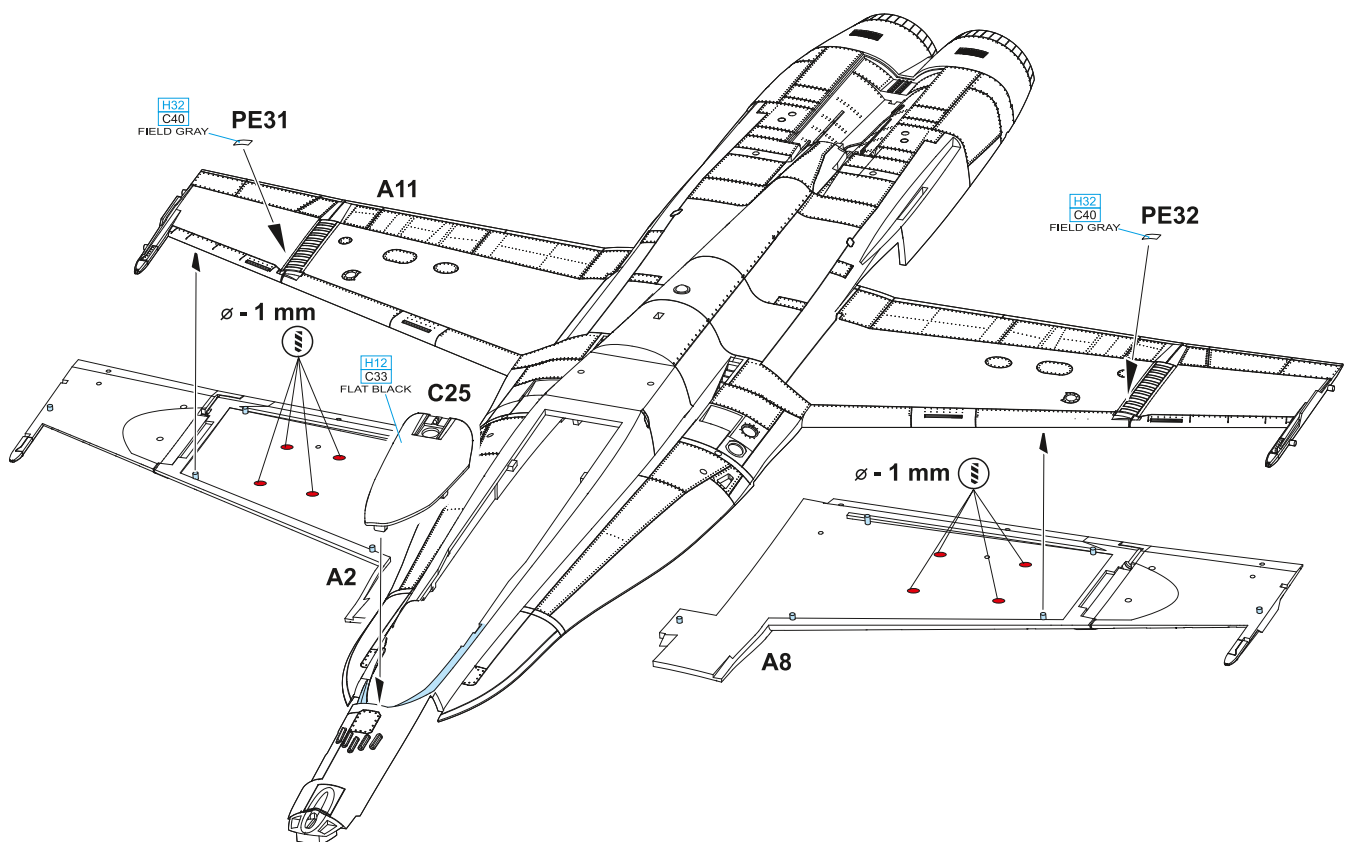
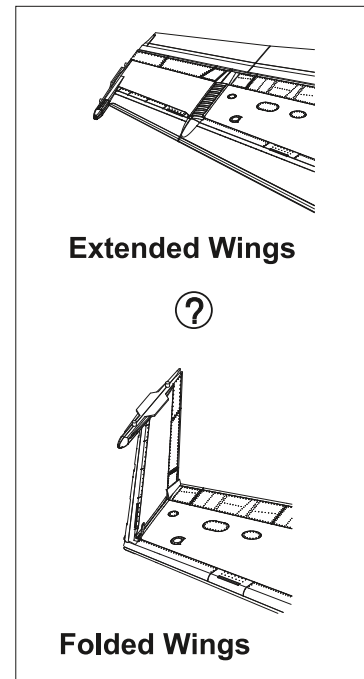
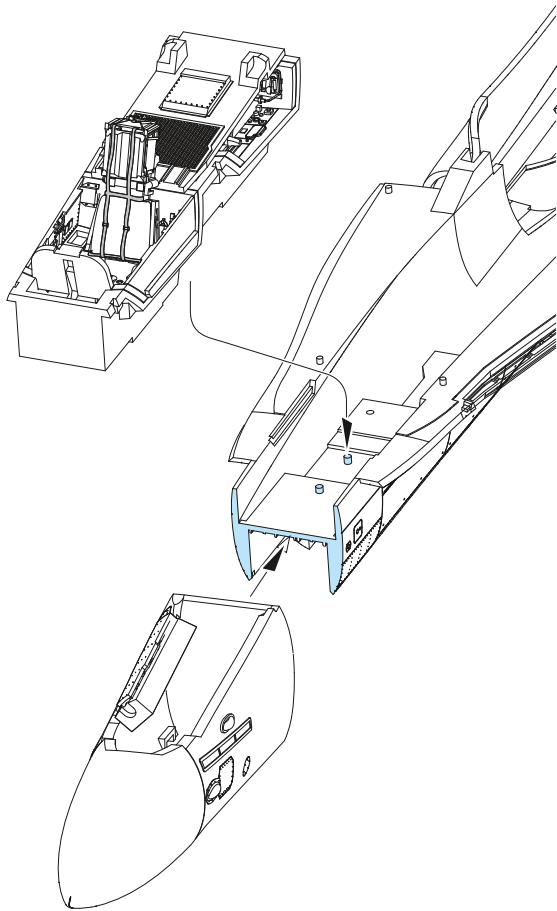


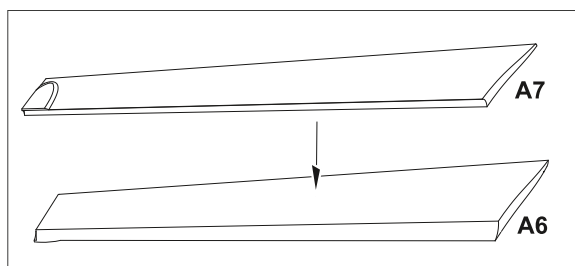
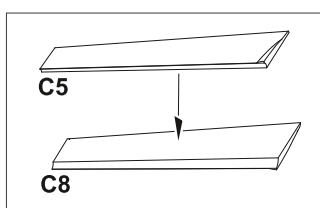
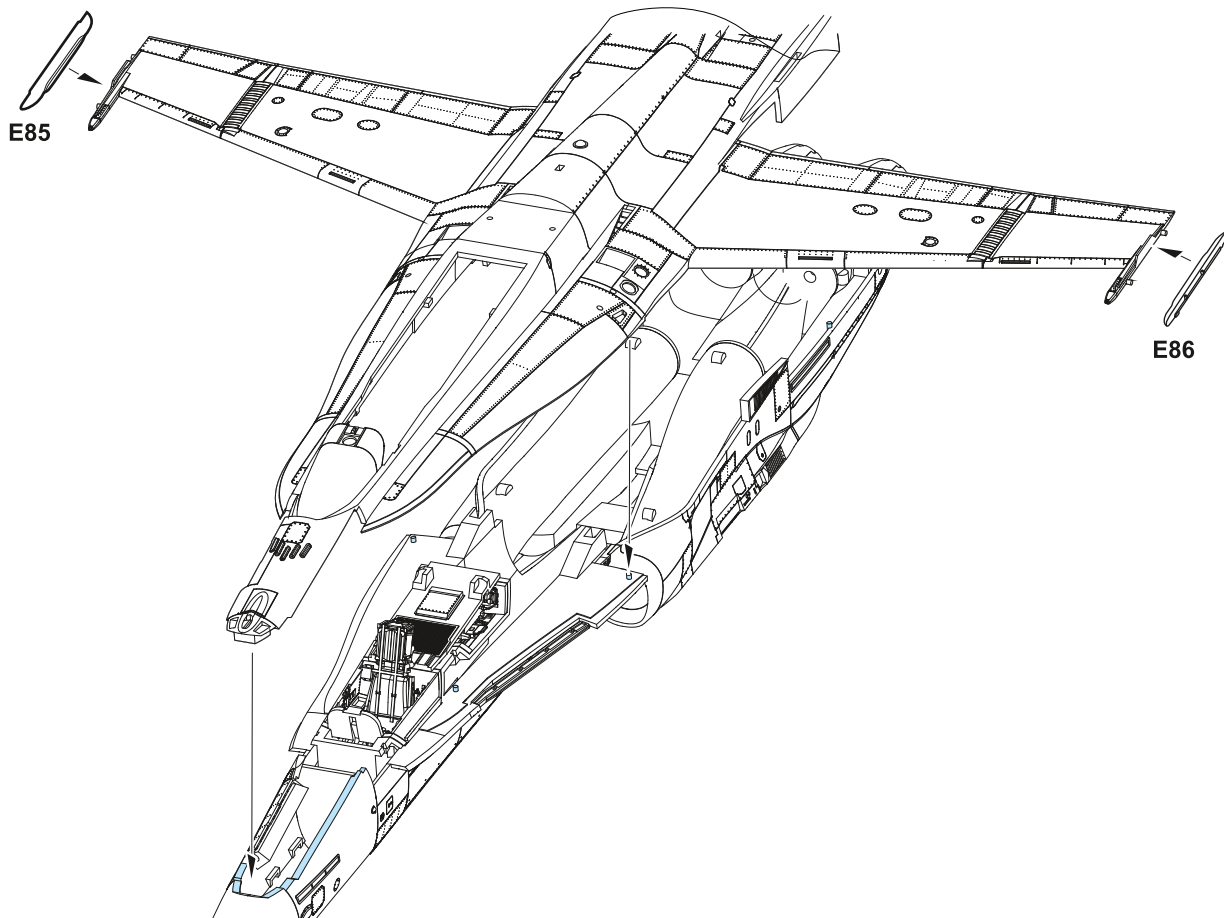
OPTIONAL DECALS



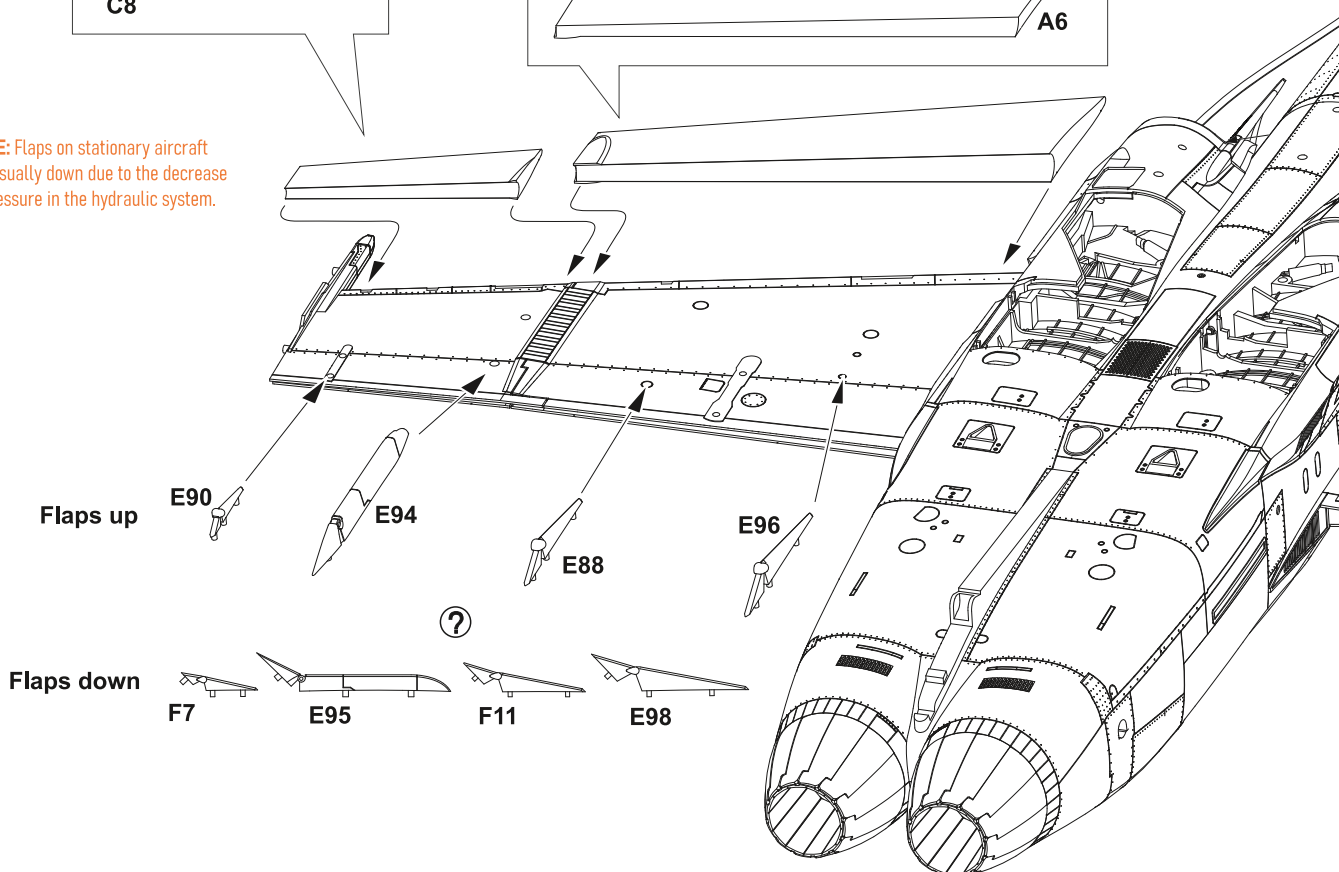


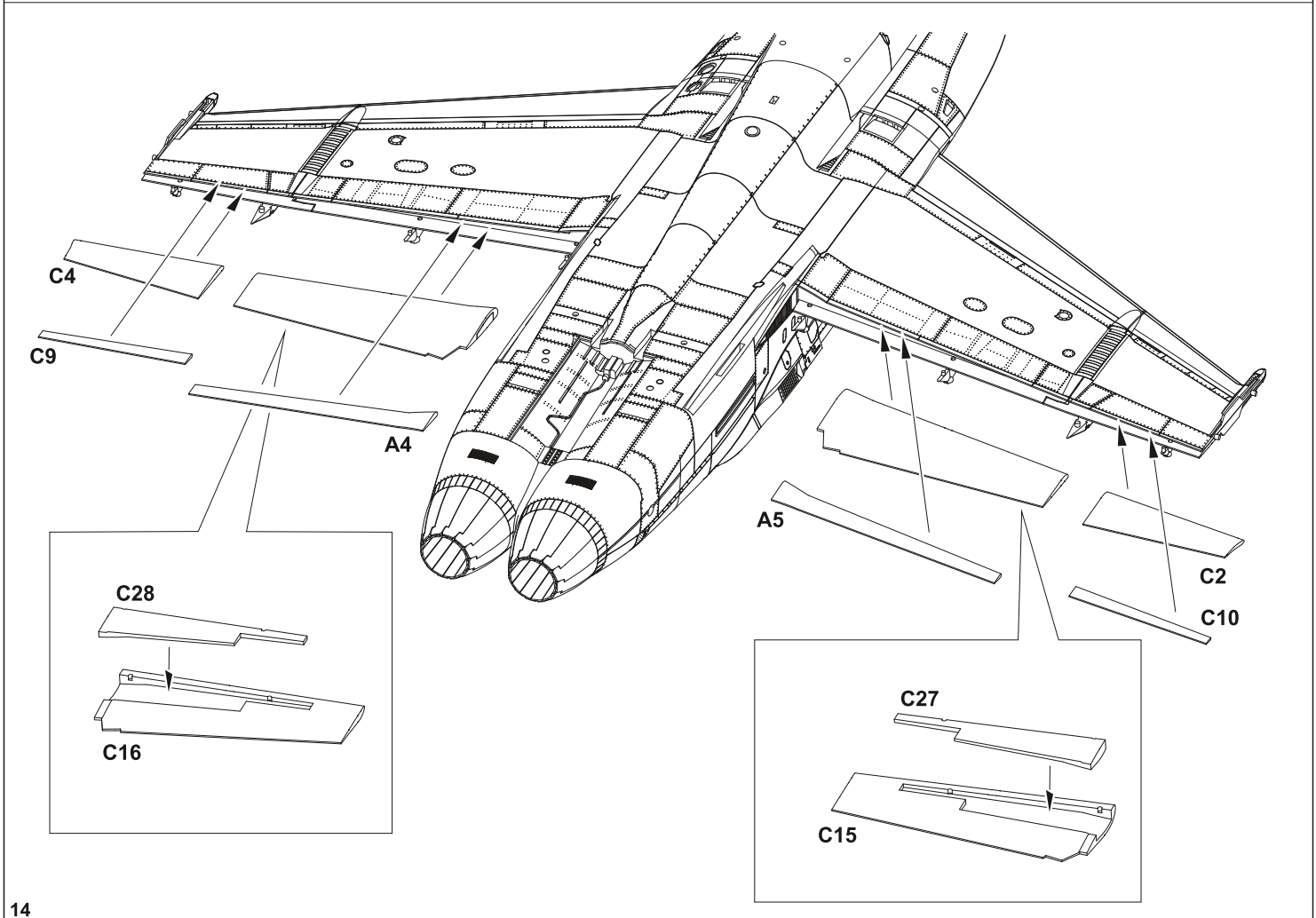
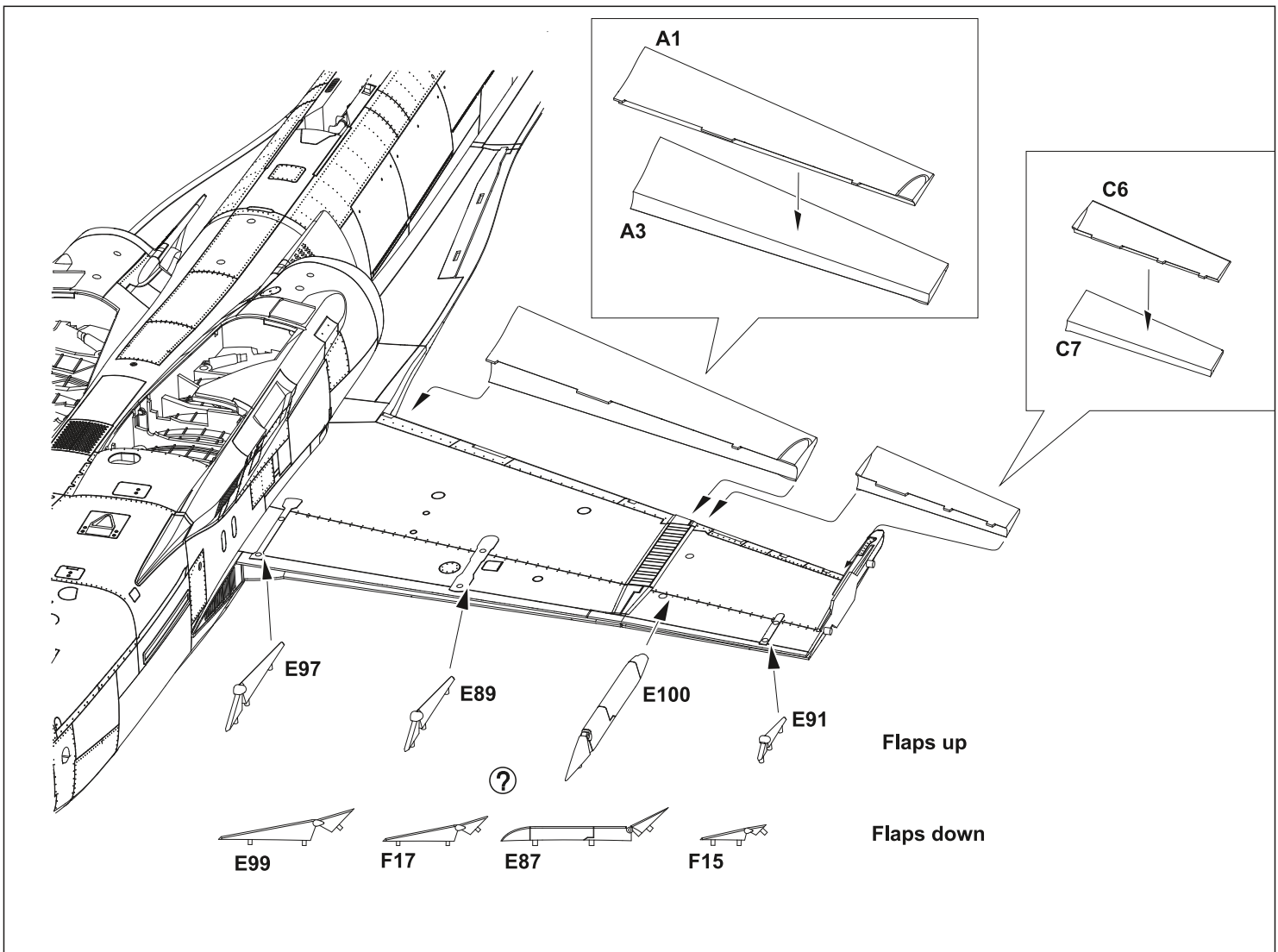


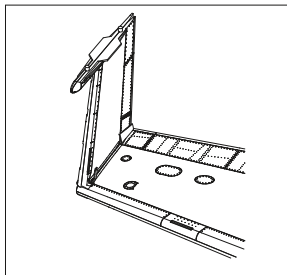




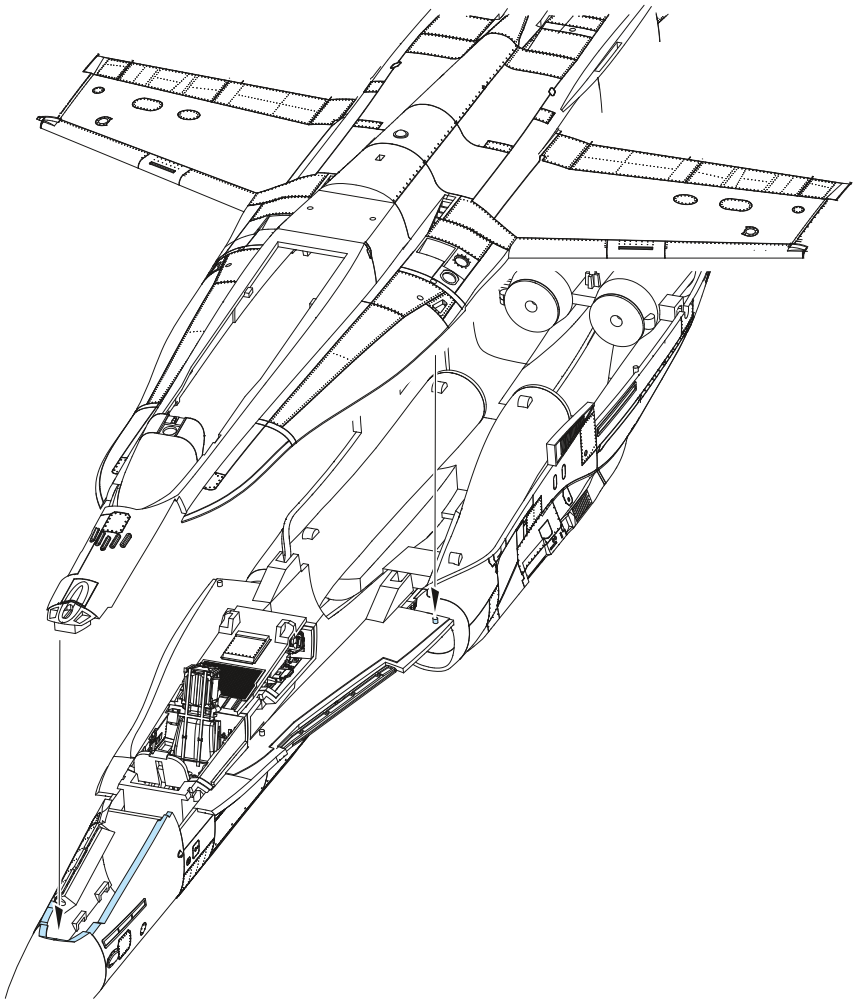
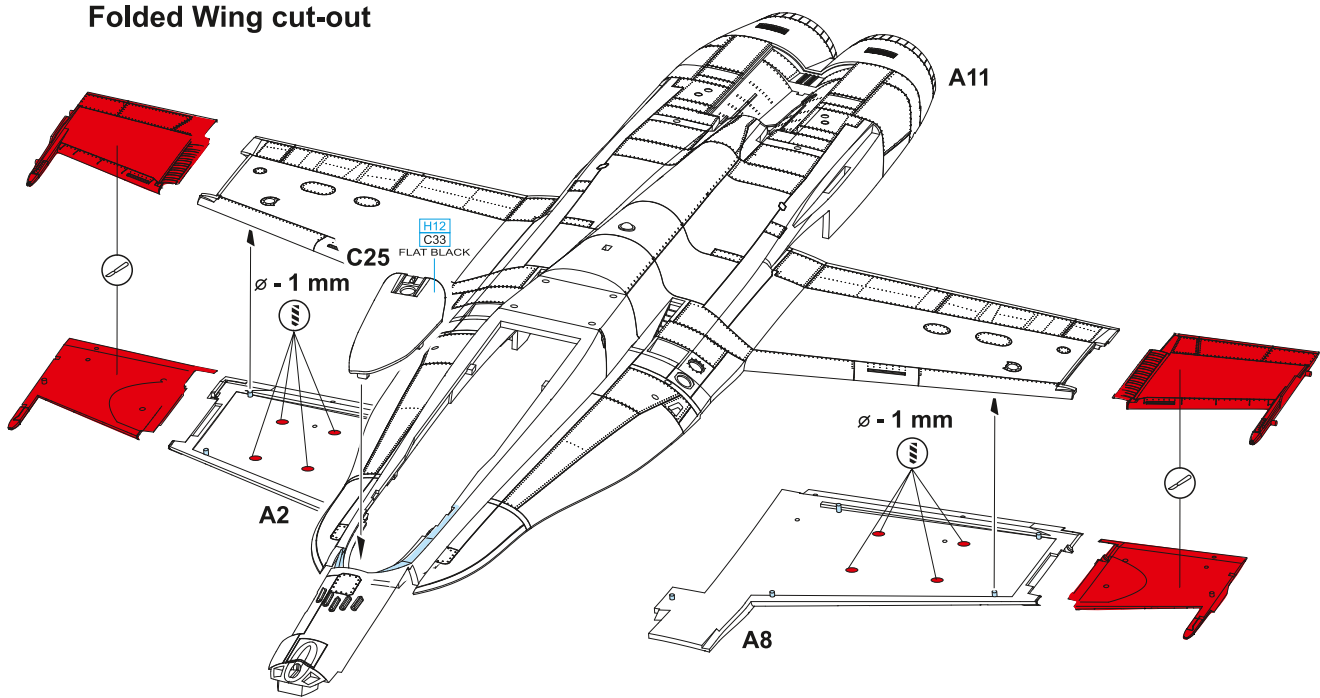
NOTE: Flaps on stationary aircraft are usually down due to the decrease of pressure in the hydraulic system.

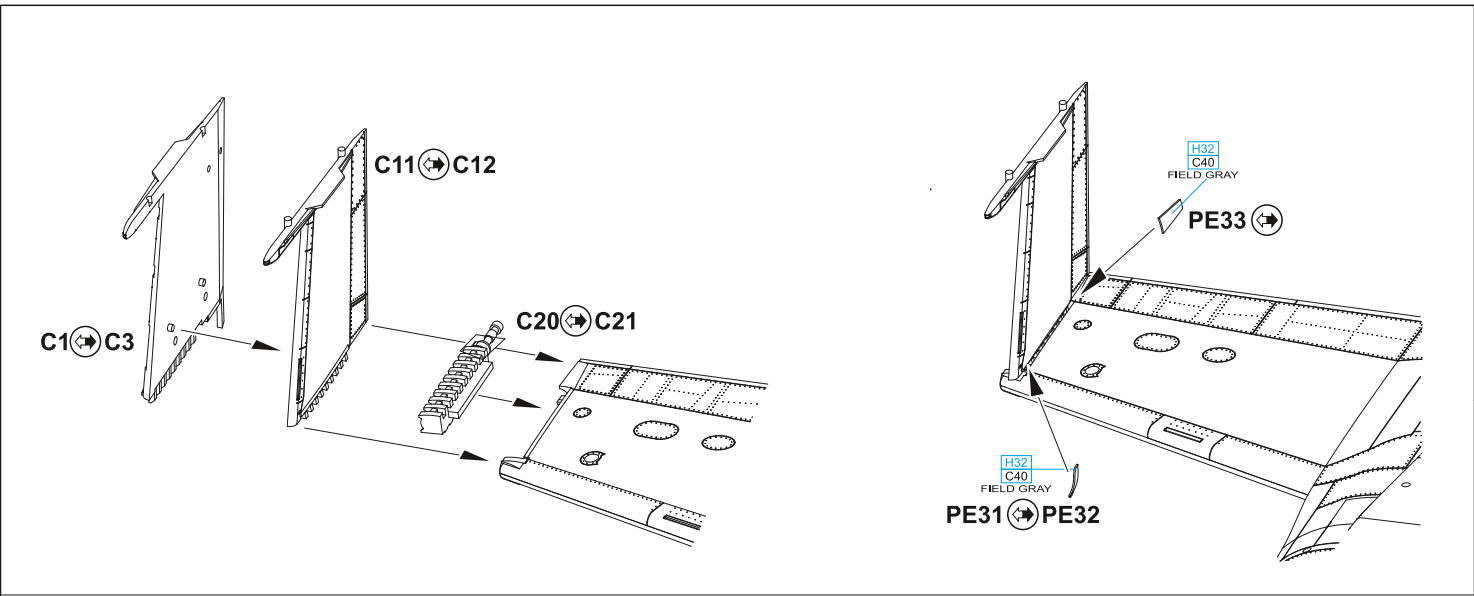




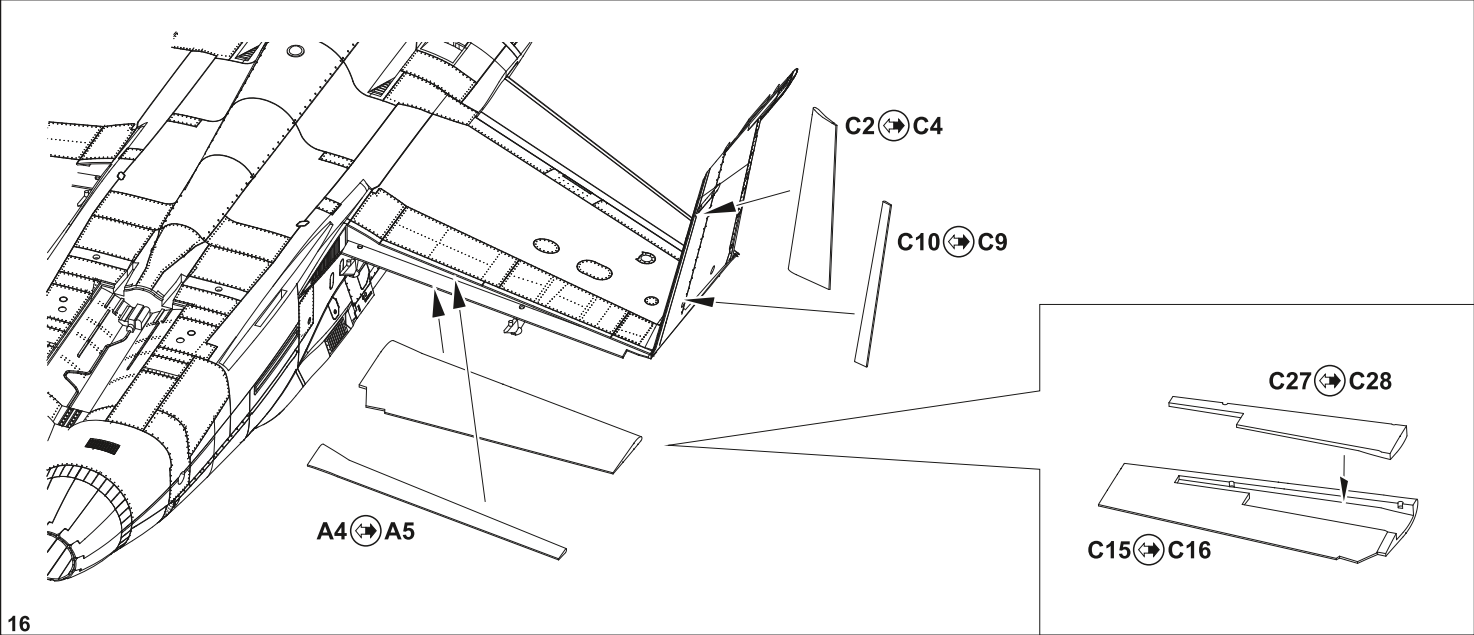
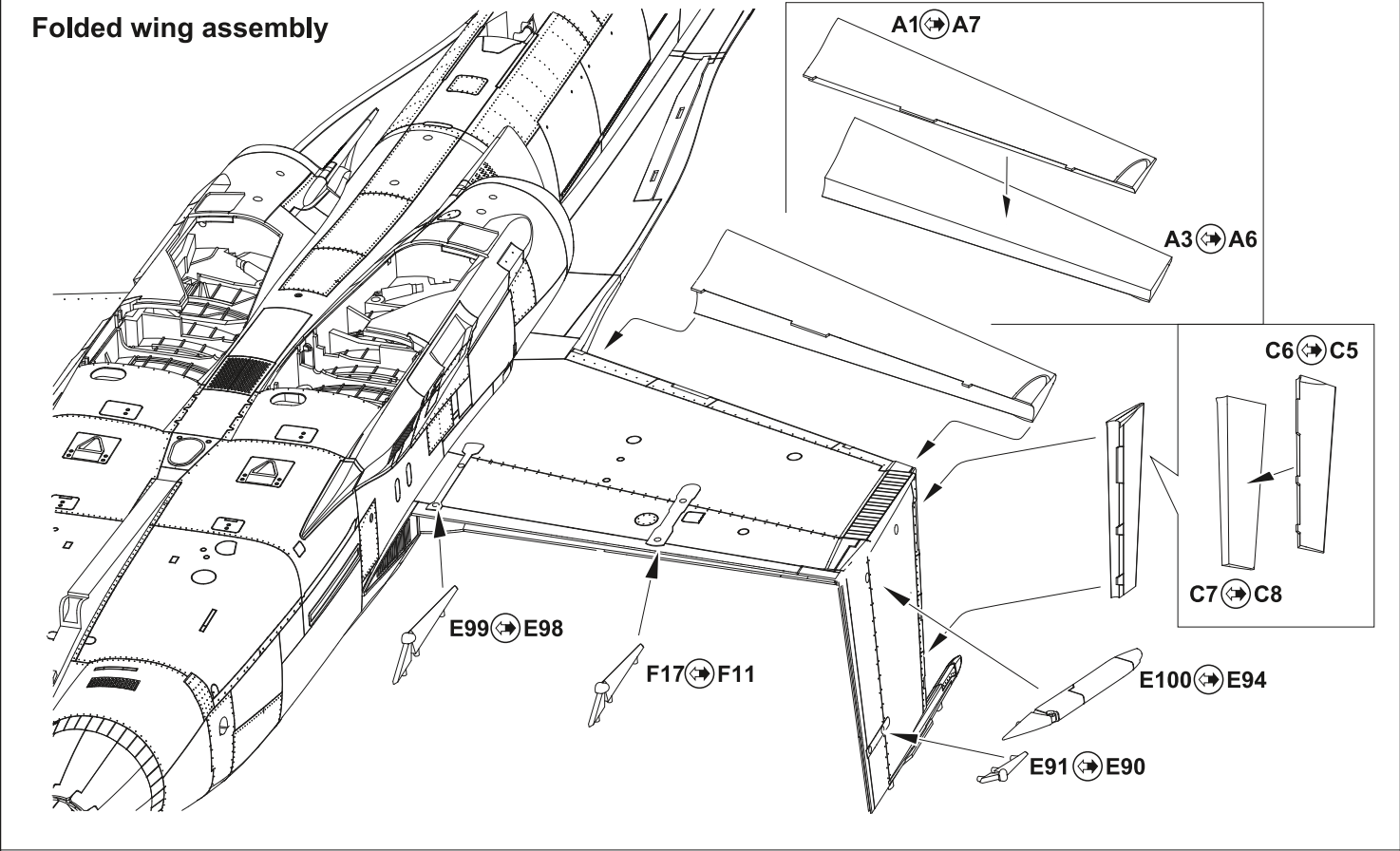


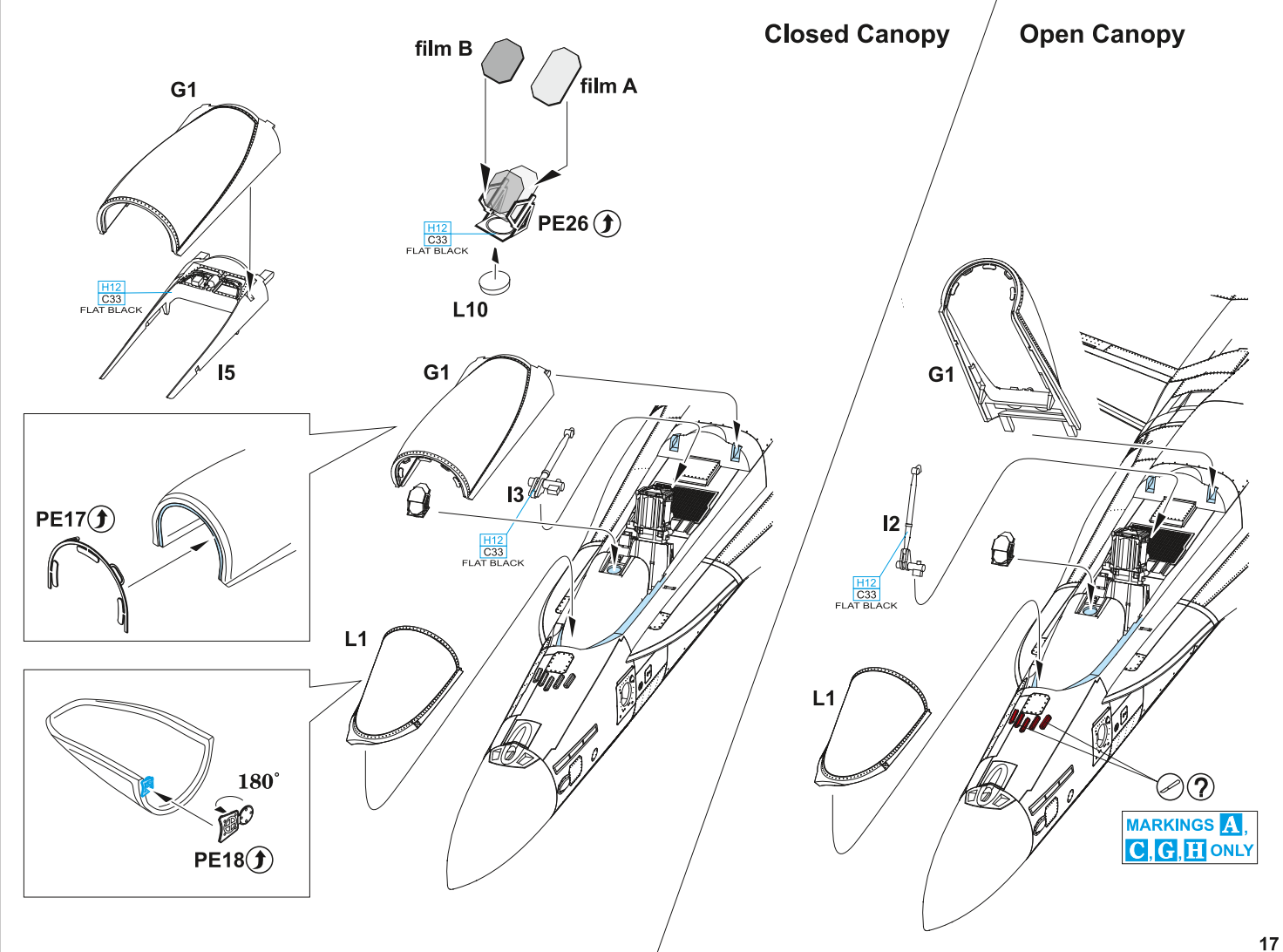
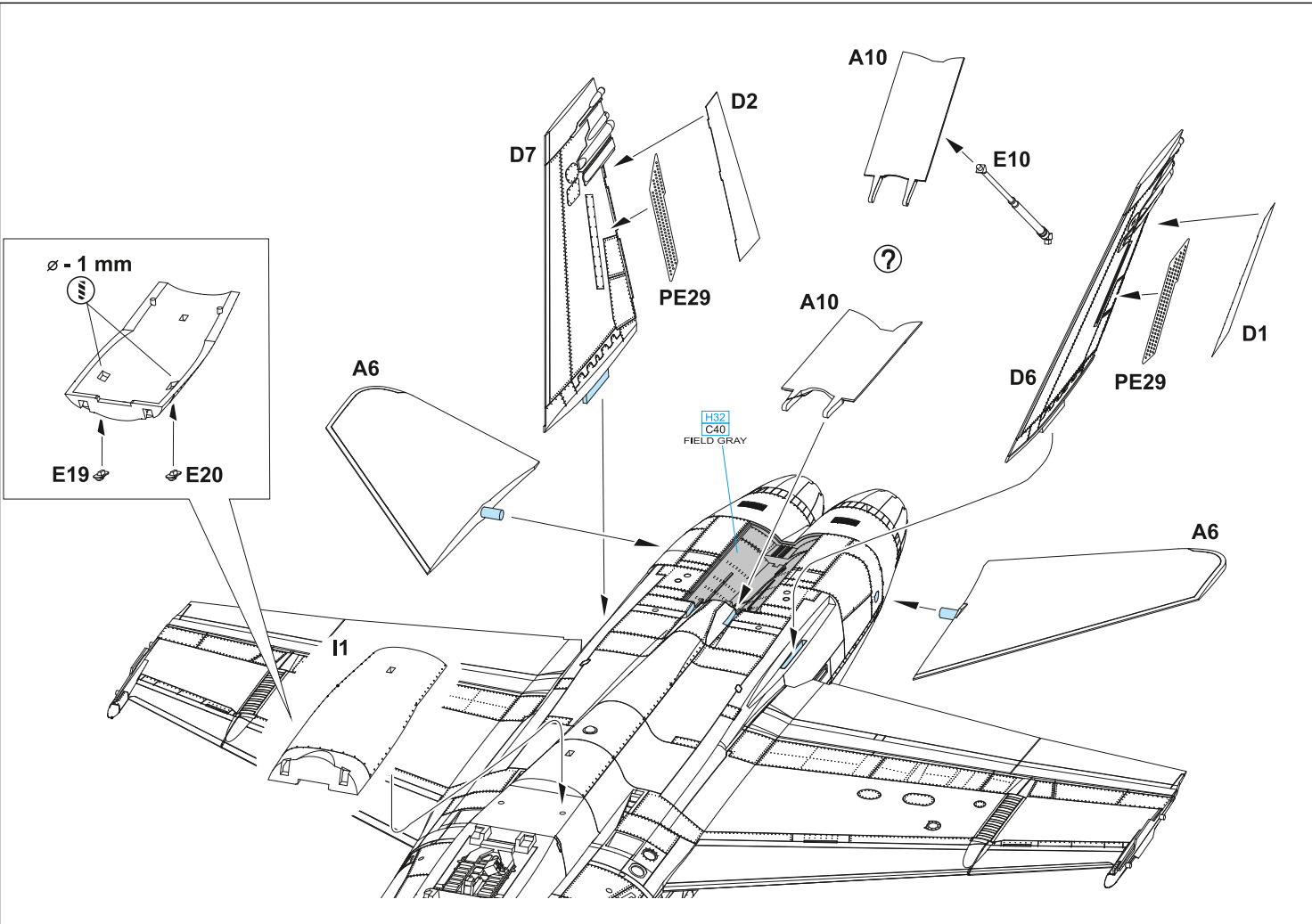
Folded Wing cut-out

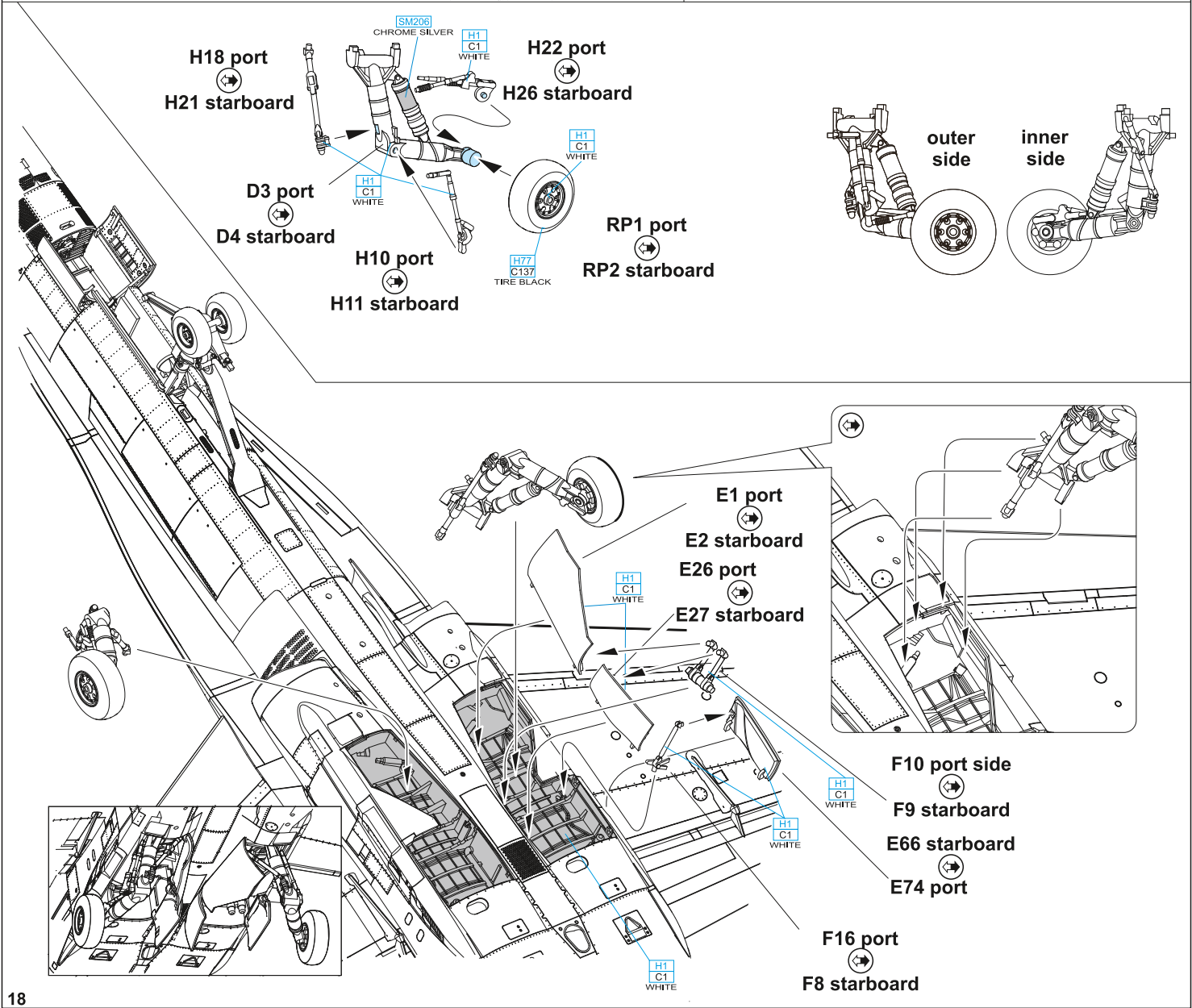
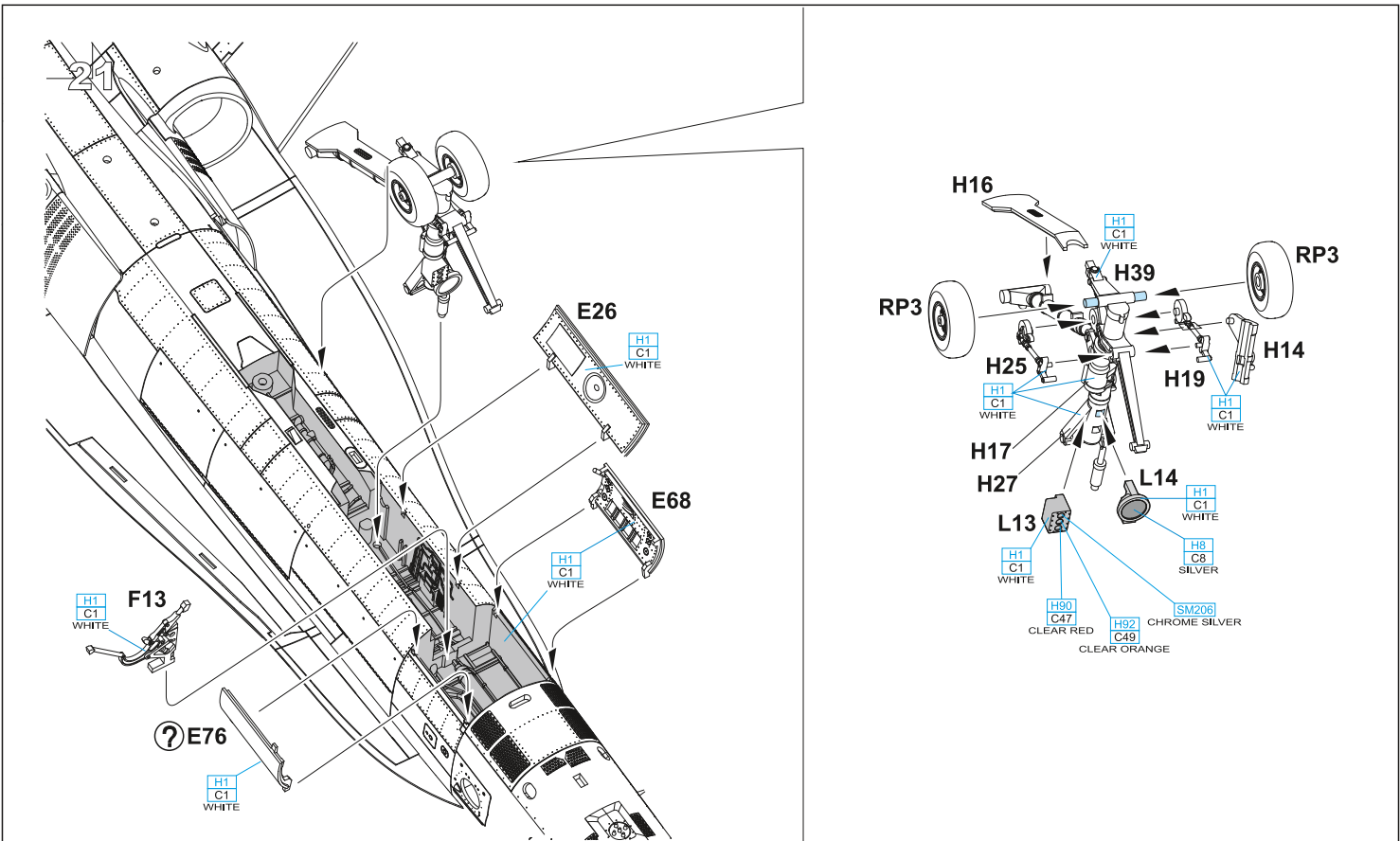


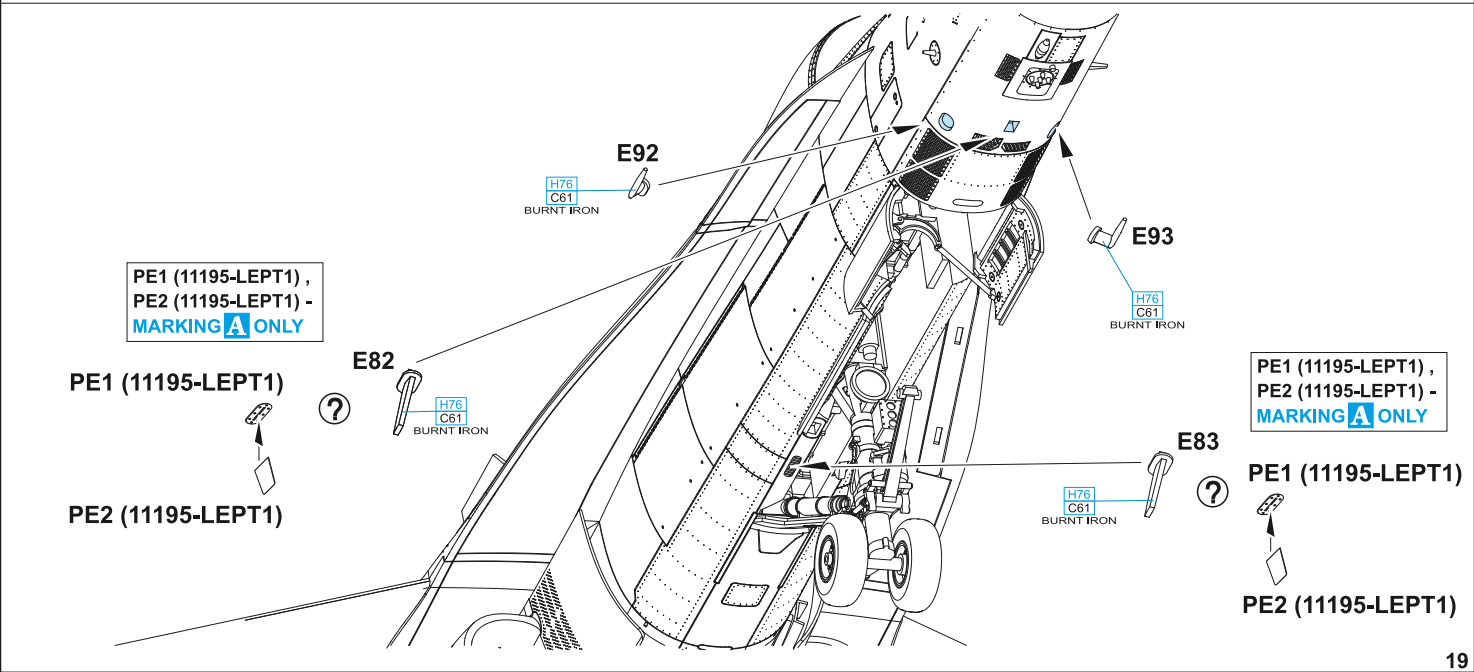
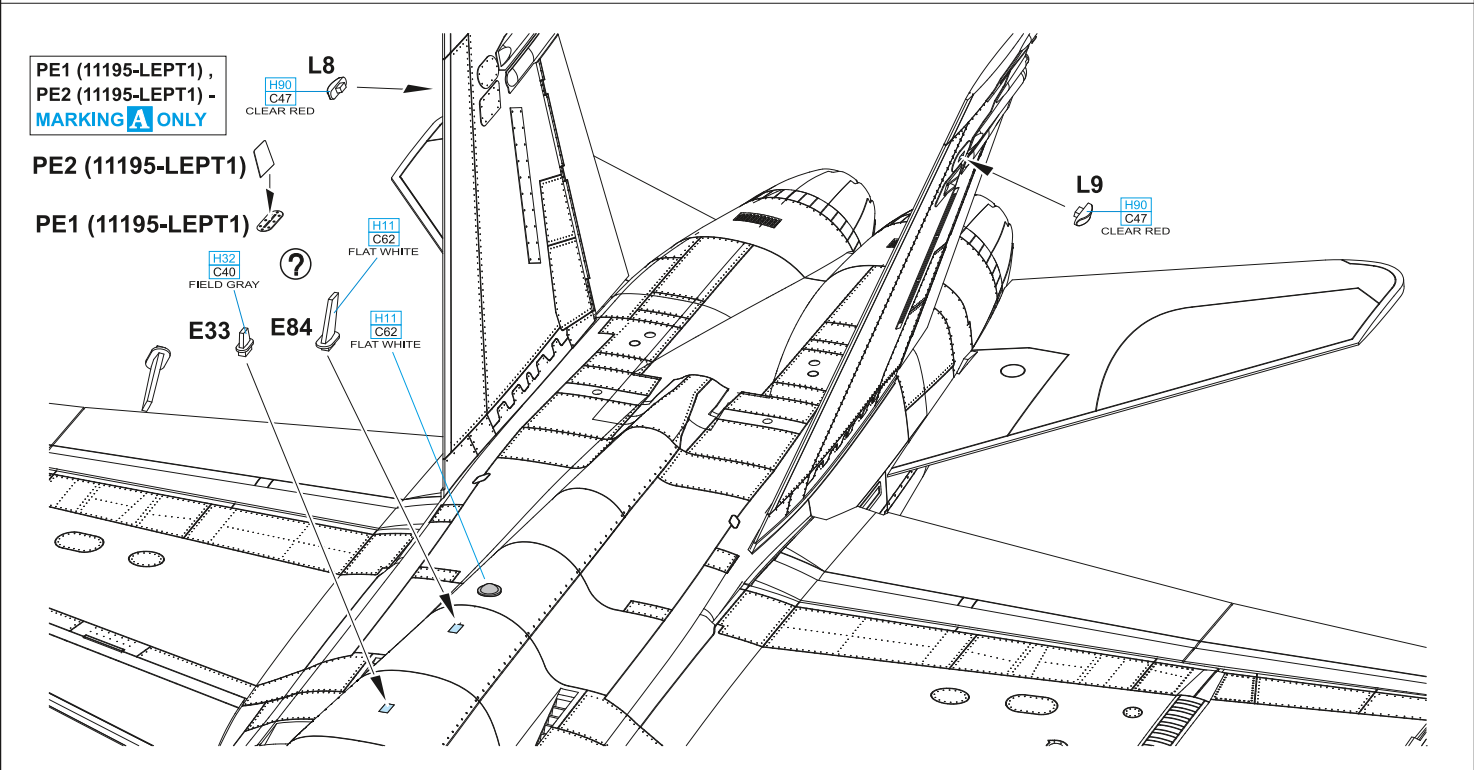
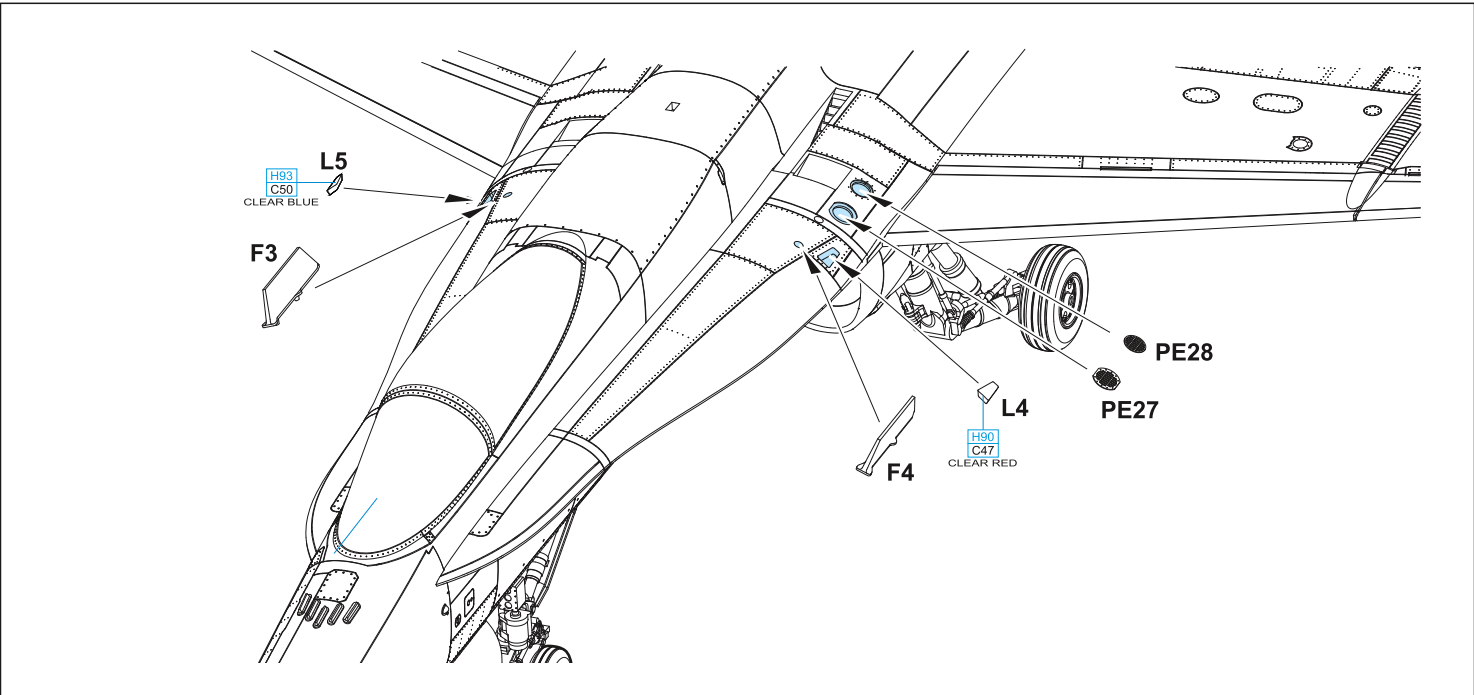


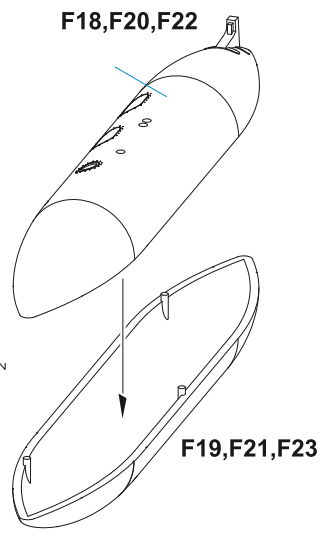
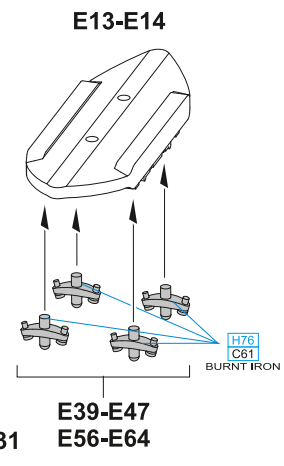
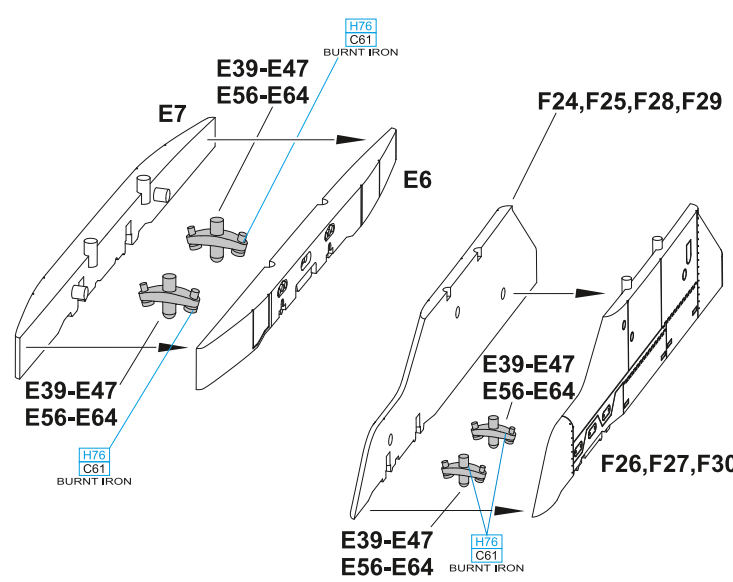
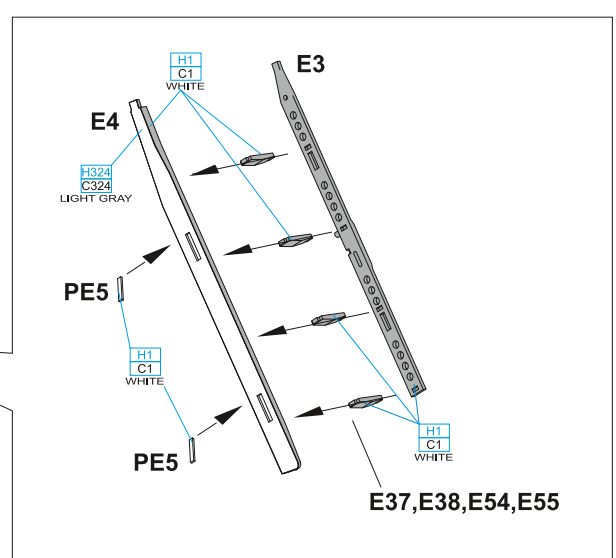
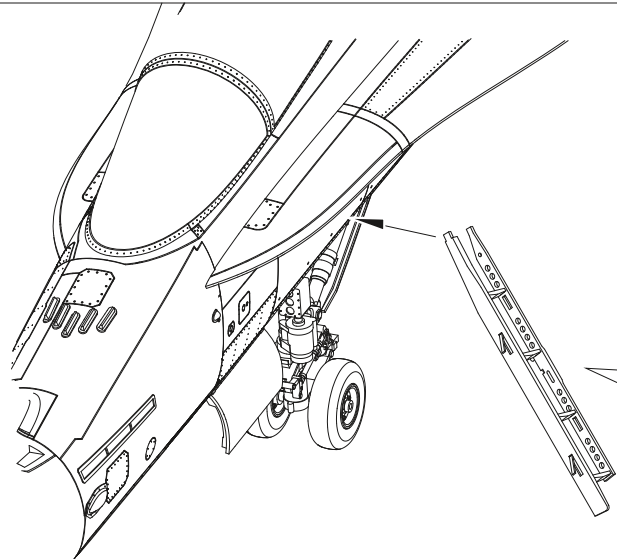
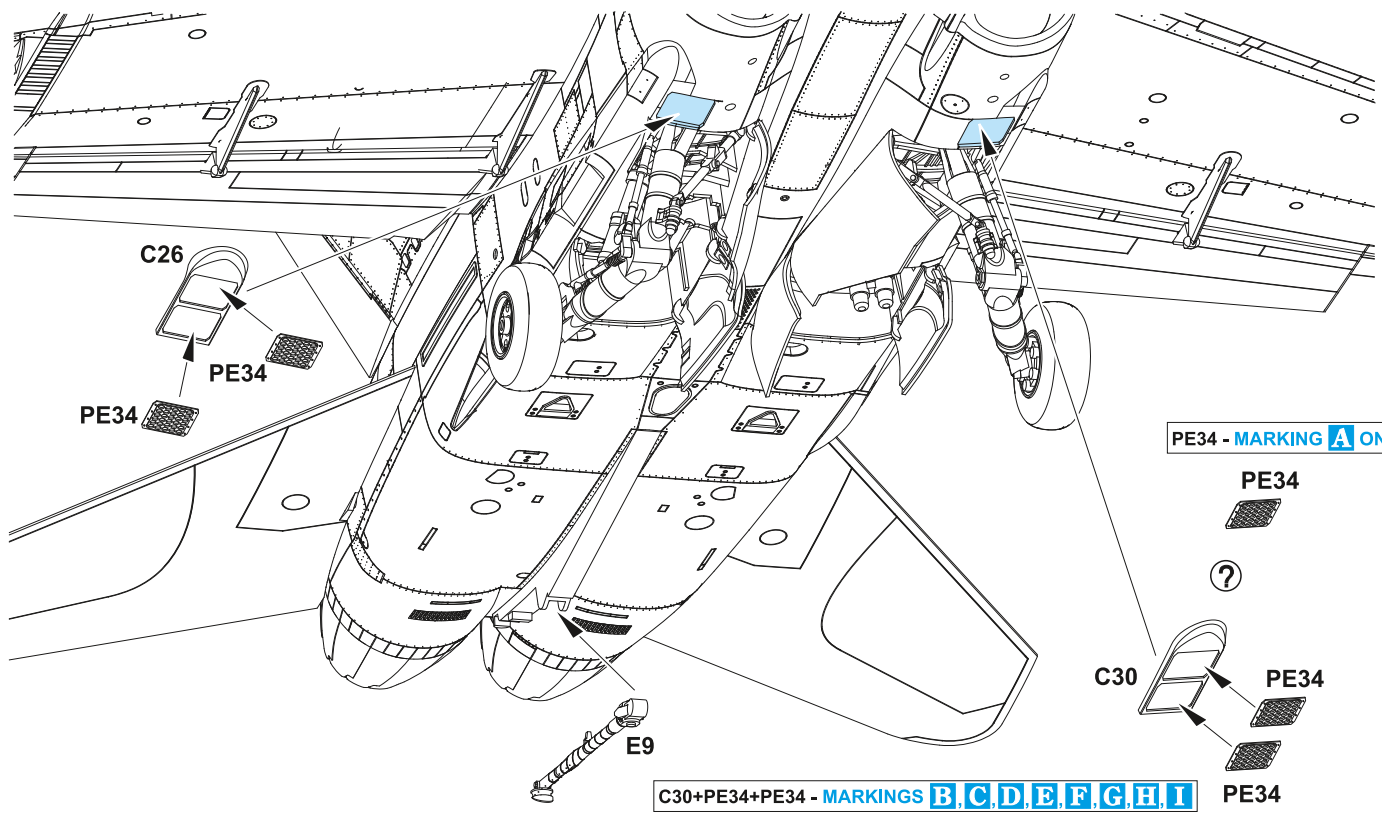
Folded wing assembly

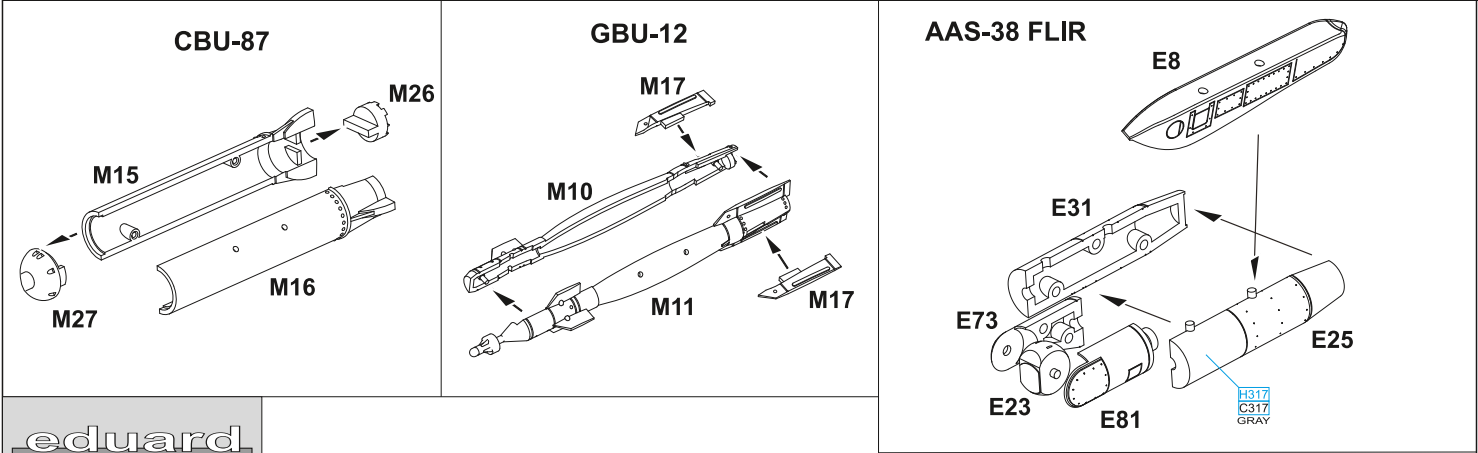
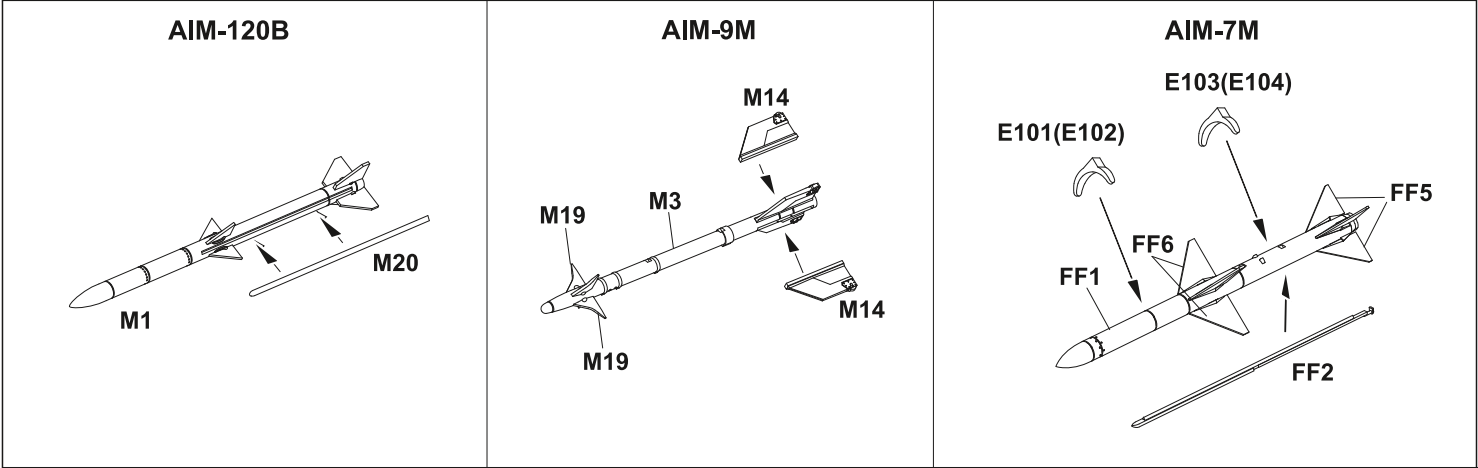








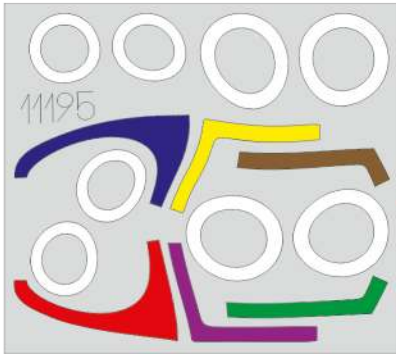
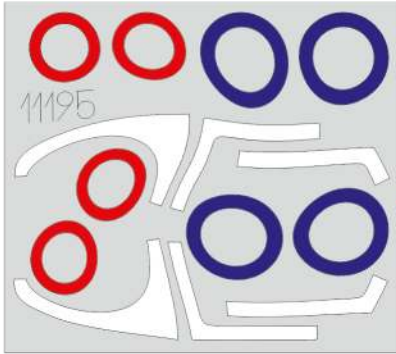
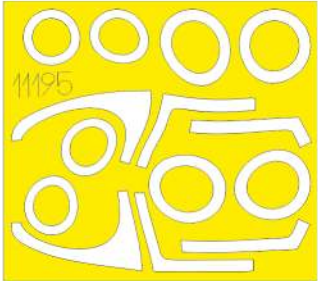




eduard

MASK

11195



RP3



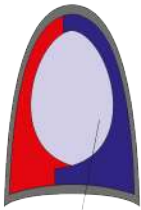
RP1

?

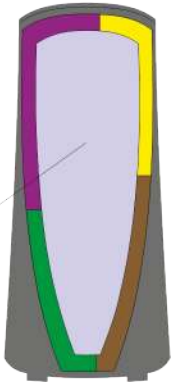
RP2



L1



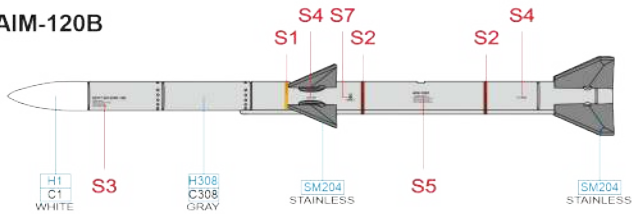
G1



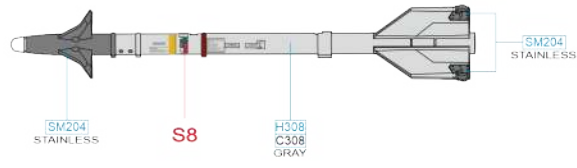
LIQUID MASK

External Stores
Painting and Decal Placement

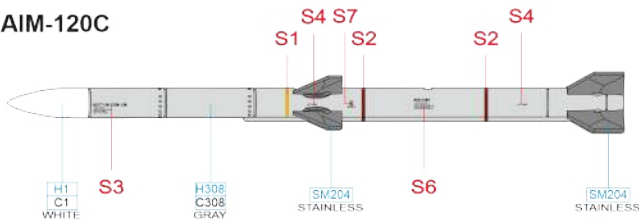
AIM-120B



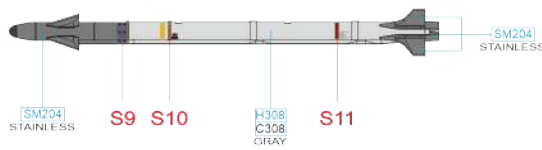
AIM-9M



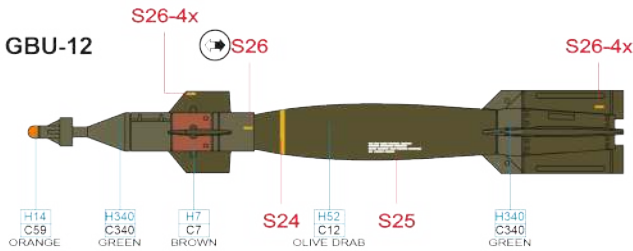
AIM-120C



AIM-9X



GBU-12



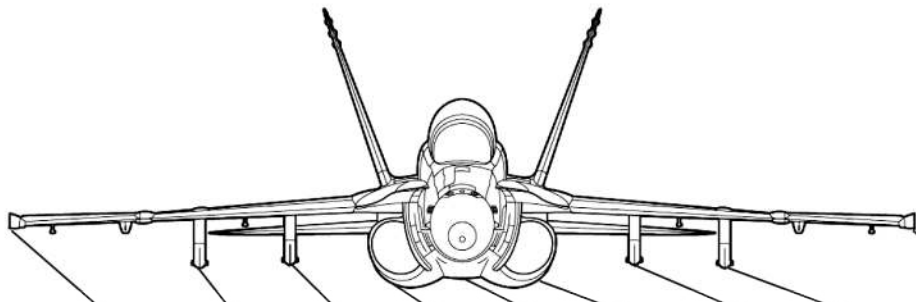
CBU-87



GBU-38



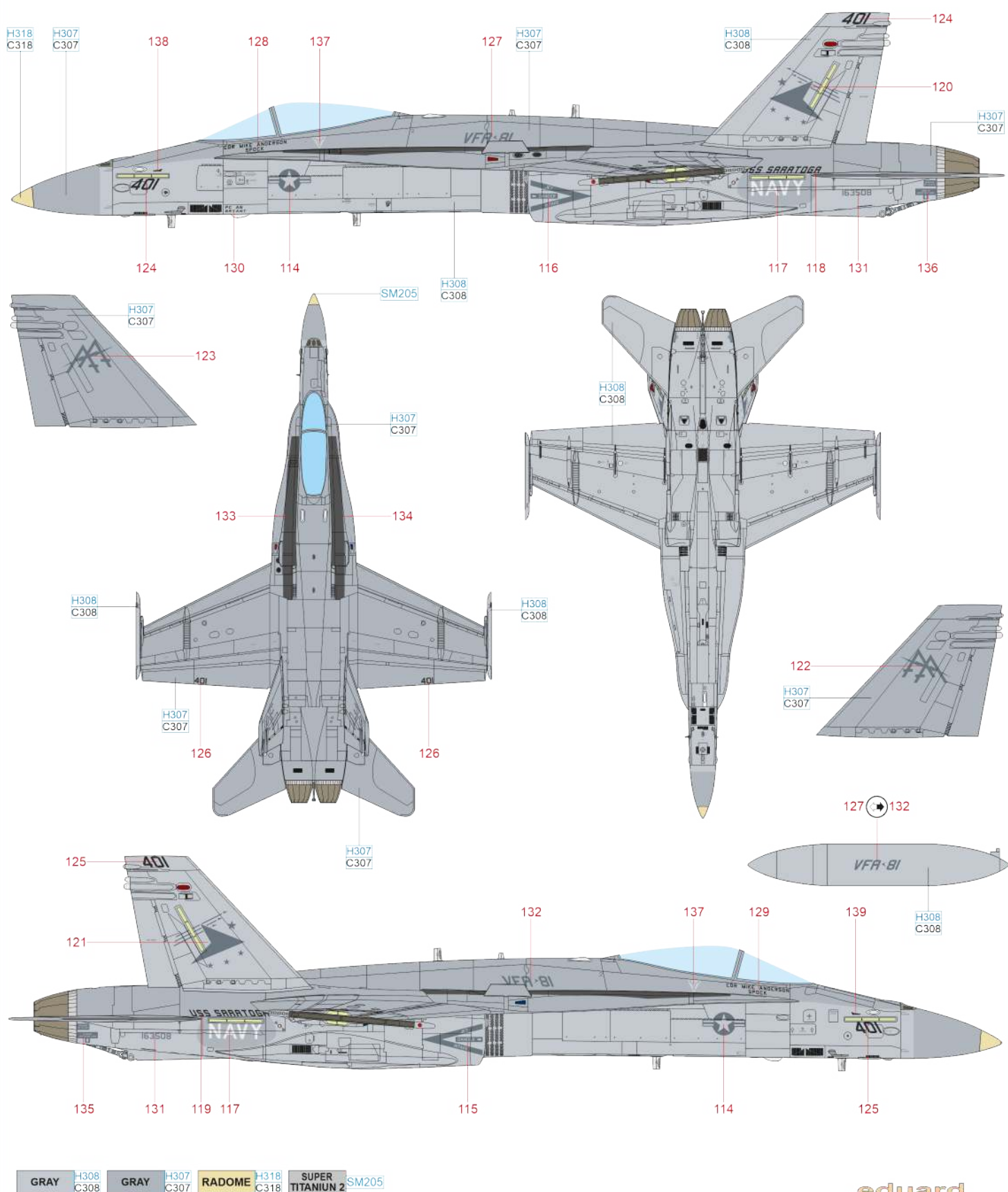
EXTERNAL STORES



Weapons	Sta. No.	<9>	<8>	<7>	<6>	<5>	<4>	<3>	<2>	<1>
AIM-9M/X		●	● ●						● ●	
AIM-7F/M					●		●			
AIM-120			● ●		●		●		● ●	●
330 gal. Fuel Tank				●		●		●		
GBU-12			●	●				●		
AGM-88			●	●				●		
AN/ASQ-173 LDT/SCAM					●				●	
AN/AAR-50 TINS					●				●	
AN/AAS-38 FLIR							●			
AAQ-32							●			
AAQ-28					●					
CBU-10			●	●				●	●	

A BuNo. 163508, Lt/Cdr Mark Fox, VFA-81 Sunliners, USS Saratoga (CV-60), leden 1991

Mark Irby Fox se narodil 1. března 1956 v Abilene v Texasu. Po absolvování Námořní akademie Spojených států byl v červnu 1978 jmenován důstojníkem a v březnu 1980 se stal oficiálně námořním letcem. Během své kariéry byl Fox nasazen na obou pobřežích USA v rámci pěti flotilových turnusů, přičemž pilotoval letouny A-7E Corsair II a F/A-18 Hornet ve více než 100 bojových a pohotovostních misích u pobřeží Libanonu a Libye, nad Balkánem a Irákem. Dne 17. ledna 1991, na cestě k bombardování iráckého letiště, sestřelil jako první pilot US Navy irácký letoun v rámci operace Pouštní bouře. Jeho obětí se stal MiG-21. Vedl také úvodní úder operace Iraqi Freedom 21. března 2003. Během své kariéry postoupil do hodnosti viceadmirála a zastával mnoho funkcí až po velitele Centrálního velitelství námořních sil Spojených států (CENTCOM). Fox odešel z námořnictva v dubnu 2016 a pracoval jako viceprezident pro vztahy se zákazníky ve společnosti Huntington Ingalls Industries, největší společnosti zabývající se stavbou vojenských lodí v USA.



B BuNo. 165403, Capt. Gregory Newkirk, VFA-34 Blue Blasters, USS Carl Vinson (CVN-70), leden 2018

Gregory Newkirk, rodák z Mediny v Ohio, absolvoval Námořní akademii Spojených států v roce 1993. V květnu 1996 byl jmenován námořním letcem a po dokončení výcviku na letounu F/A-18 v roce 1997 se připojil k jednotce Blue Diamonds z VFA-146. Absolvoval několik nasazení na palubě letadlových lodí USS Nimitz (CVN-68) a USS John C. Stennis (CVN-74) během operace Southern Watch proti Iráku v roce 1992. V říjnu 2000 byl Newkirk převelen k jednotce VFA-122 jako součást prvního kádru instruktorů pro nový letoun F/A-18E/F Super Hornet. Poté nastoupil k jednotce VFA-137 Kestrels, již v hodnosti kontradmirála, později přešel k jednotce VFA-122 Flying Eagles jako instruktor pilotů a poté k jednotce VFA-147 Argonauts, kde od prosince 2010 působil jako velitel. V roce 2012 nastoupil Newkirk na Národní obrannou univerzitu ve Washingtonu, D.C. jako součást prvního ročníku Dwight D. Eisenhower School for National Security and Resource Management. V roce 2016 nastoupil k Carrier Air Wing TWO (CVW-2) na palubě letadlové lodi USS Carl Vinson (CVN-70) a absolvoval dvě mise v západním Pacifiku. Předpokládá se, že to byl právě on, kdo přišel o svůj letoun F/A-18E při havárii 21. dubna 2017, kdy pilot nebyl schopen udržet úhel náběhu při dané rychlosti kvůli poruše hydrauliky. V dubnu 2024 převzal velení nad Task Force 70 a Carrier Strike Group 5, které byly vyslány do Yokosuky v Japonsku. Kontradmirál Newkirk má za sebou více než 4 000 letových hodin, 1 000 přistání s brzdou dráhou na 10 letadlových lodích a působil jako velitel úderné letky ve čtyřech leteckých křídlech.

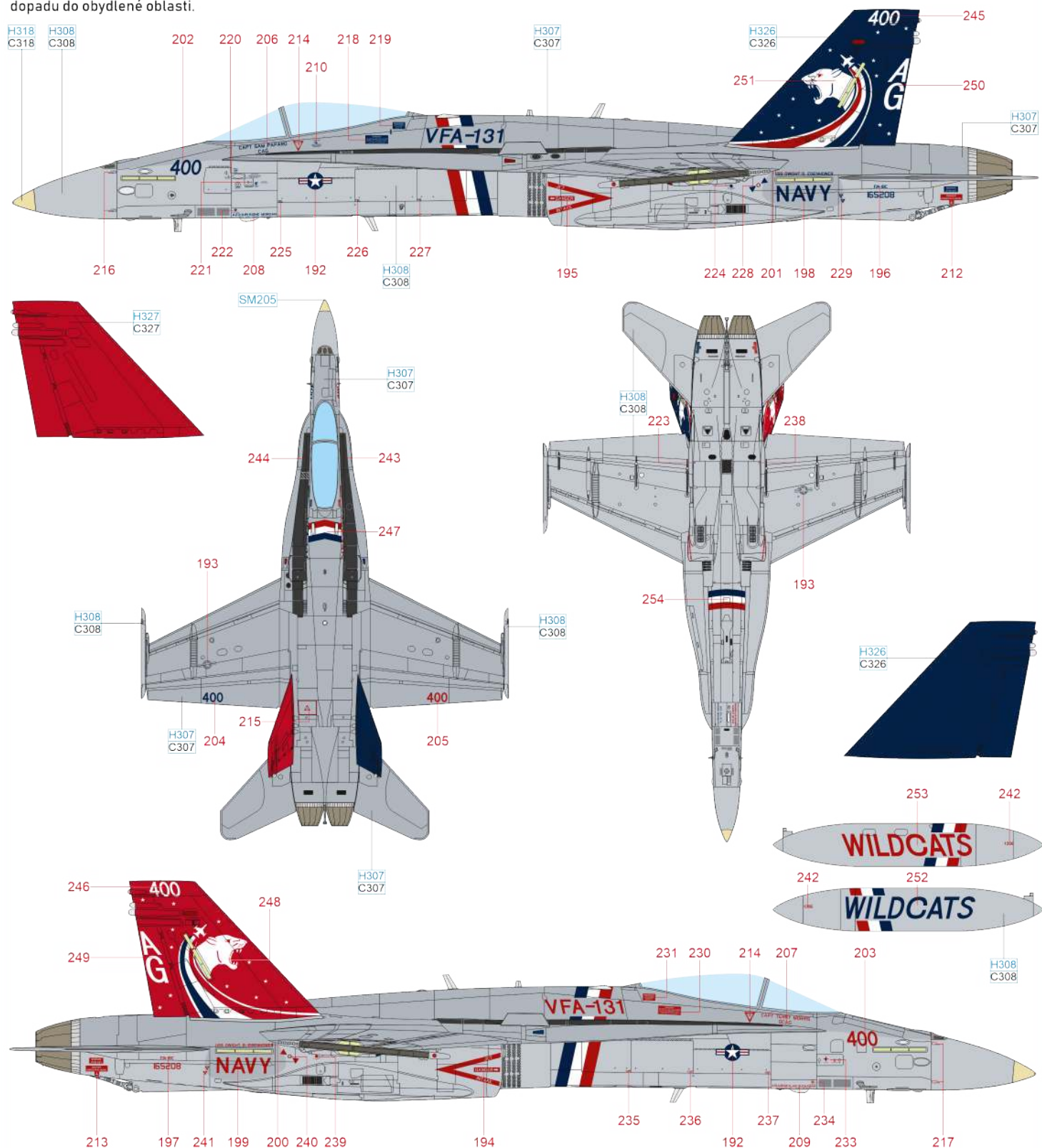


GRAY H308 GRAY H307 RADOME H318 BLUE H328 SUPER TITANIUM 2 SM205

eduard

C BuNo. 165208, VFA-131, USS Dwight D. Eisenhower (CVN-69), srpen 2012

Squadrona VFA-131 Wildcats byla založena 3. října 1983 na námořní letecké základně Lemoore v Kalifornii. V květnu 1984 obdržela jednotka své první letouny F/A-18A Hornet. V lednu 1985 se přesunula na námořní leteckou základnu Cecil Field na Floridě a stala se první jednotkou F/A-18 Atlantické flotily. V dubnu 1986 se zúčastnila operace El Dorado Canyon proti libyjským raketovým základnám, při které byly letouny F/A-18 poprvé nasazeny v boji. V únoru 1998 se jednotka připojila k letadlové lodi USS John C. Stennis (CVN-74) při jejím prvním nasazení na podporu operace Southern Watch v Iráku. V únoru 2002 byla VFA-131 nasazena v severní části Arabského moře, aby se zúčastnila operace Enduring Freedom, při které létala bojové lety nad Afghánistánem, a od ledna do července 2004 byla VFA-131 nasazena na palubě letadlové lodi USS George Washington (CVN-73) na podporu operace Freedom. Mezi červnem a prosincem 2016 byla squadrona nasazena na palubě USS Dwight D. Eisenhower (CVN-69) na podporu operace Inherent Resolve, kde létala bojové mise v Iráku a Sýrii. Dne 22. září 2017 létala VFA-131 s letouny F/A-18C Hornet naposledy z letecké základny NAS Oceana, než přešla na letouny Super Hornet. Tento letoun nesl jméno kapitána Terryho S. Morrise, který byl v té době zástupcem velitele letecké skupiny (DCAG) Carrier Air Wing (CVW) 7. Morris později převzal velení CVW-7 a vedl ji v letech 2012 až 2014. Působil jako taktický operátor u letounů E-2C Hawkeye a jako mladý důstojník musel tento stroj opustit poté, co začal hořet. Jakmile se osádka dostala do bezpečí, byl hořící, ale stále letící letoun sestřelen, aby se zabránilo jeho dopadu do obydlené oblasti.



GRAY H308 GRAY H307 RADOME H318 BLUE H326 RED H327 SUPER TITANIUM 2 SM205

eduard

D BuNo. 164673, CONA, VFC-12, námořní základna Oceana, USA, únor 2011

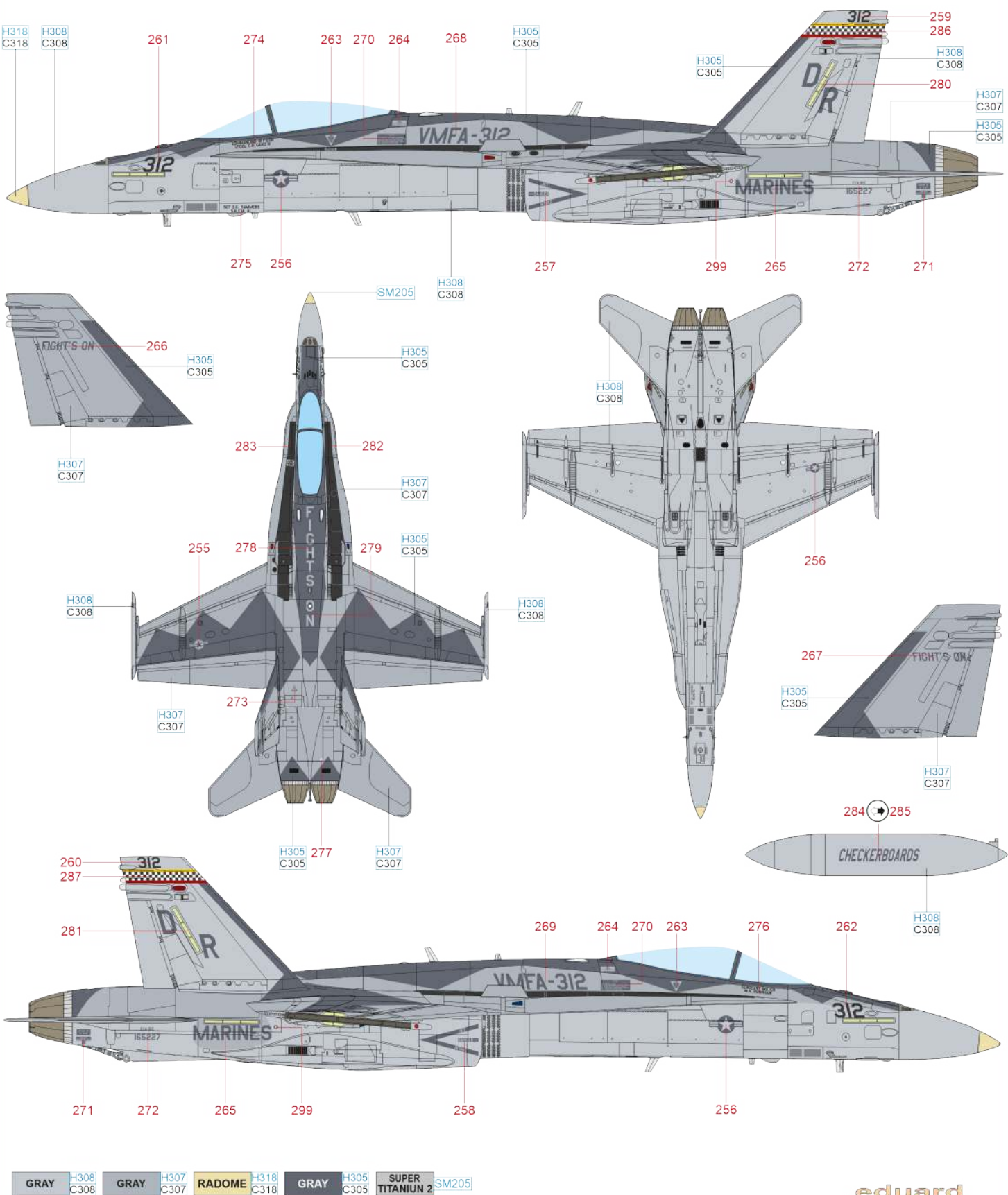
Historie squadrony VFC-12 Fighting Omars začala 6. října 1943, kdy byla zřízena smíšená squadrona VC-12 vybavená letouny F4F Wildcat a TBF Avenger, která operovala z paluby letadlové lodi USS Card (CVE-11) v západním Pacifiku. Dne 7. června 1945 byla jednotka rozpuštěna. O tři roky později byla zřízena jednotka včasného varování VAW-2, která byla 1. září 1948 přejmenována na VC-12. Jednotka provozovala letouny TBM-3W Avengers, AF-2W Guardians a AD-5W Skyraiders. Během korejské války se oddíl VC-12 zúčastnil bojů při operacích z paluby letadlové lodi USS Bon Homme Richard (CV-31). V červenci 1956 byla jednotka přejmenována na VAW-12 a 1. dubna 1967 byla rozpuštěna. Současná VFC-12 byla založena 1. září 1973 na letecké základně NAF Detroit v Michiganu jako první smíšená squadrona rezervní flotily námořnictva s letouny A-4 Skyhawk a dvoumístnými TA-4J pod označením VC-12. V roce 1975 se přestěhovala do svého současného sídla na letecké základně NAS Oceana ve Virginia Beach v Kalifornii. V červnu 1988 byla přejmenována na VFC-12 a v roce 1994 přešla na letouny F/A-18A/B Hornet. Ty byly v roce 2004 modernizovány na standard A+ a o dva roky později vyměněny za letouny F/A-18C od VFA-87. V roce 2012 se VFC-12 vrátila a sama si ponechala letouny F/A-18A+ až do roku 2021, kdy přešla na F/A-18E/F Super Hornet. Zde zobrazený Hornet byl natřen barvou Sea Blue s doplňkovými bílými znaky Hellcatů, které operovaly během druhé světové války z paluby letadlové lodi USS Randolph (CV-15). Speciální barevné provedení bylo součástí oslav stého výročí amerického námořního letectva v roce 2011.



!!! All Antennas= H308 C308 !!!

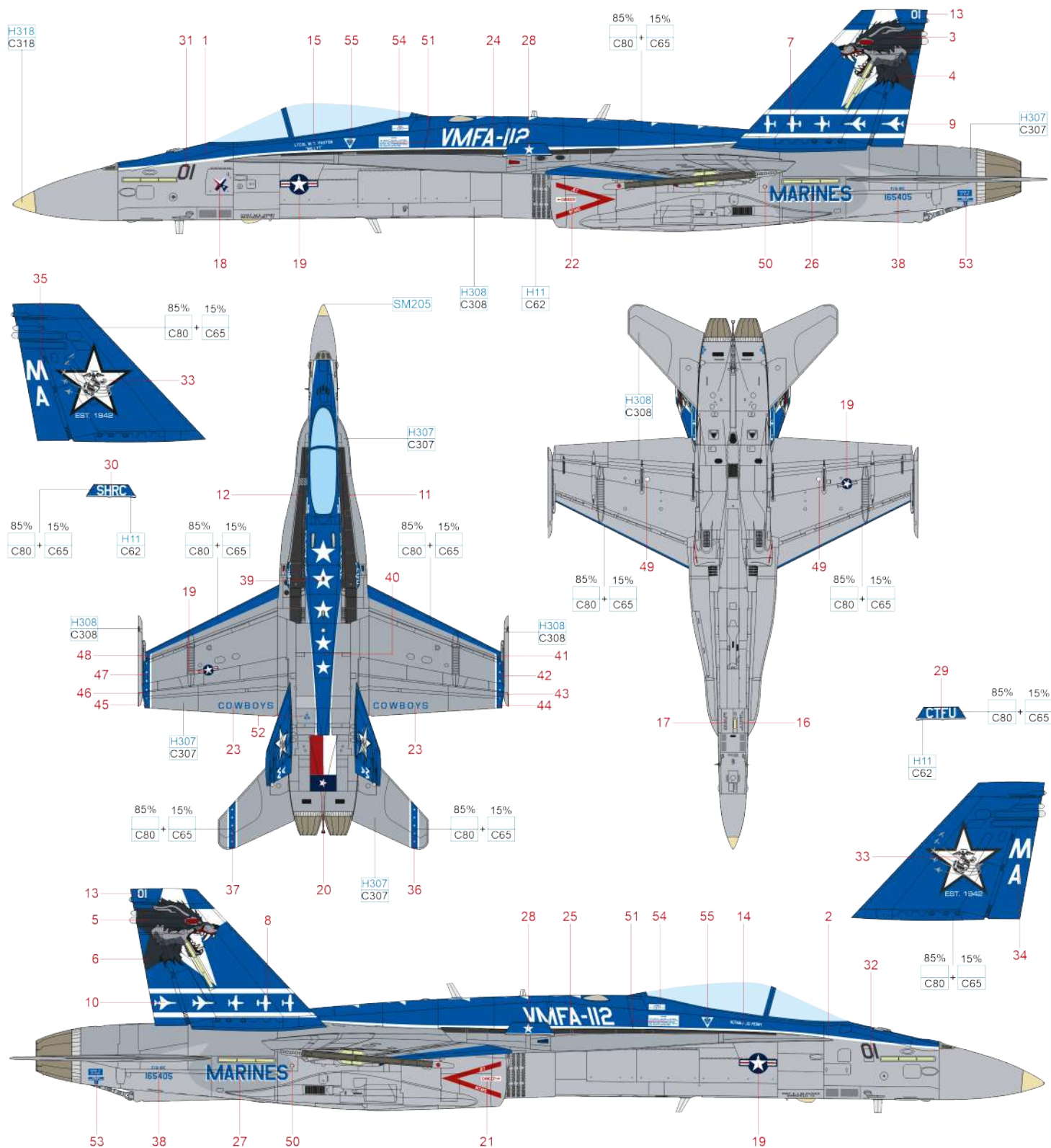
E

Clay

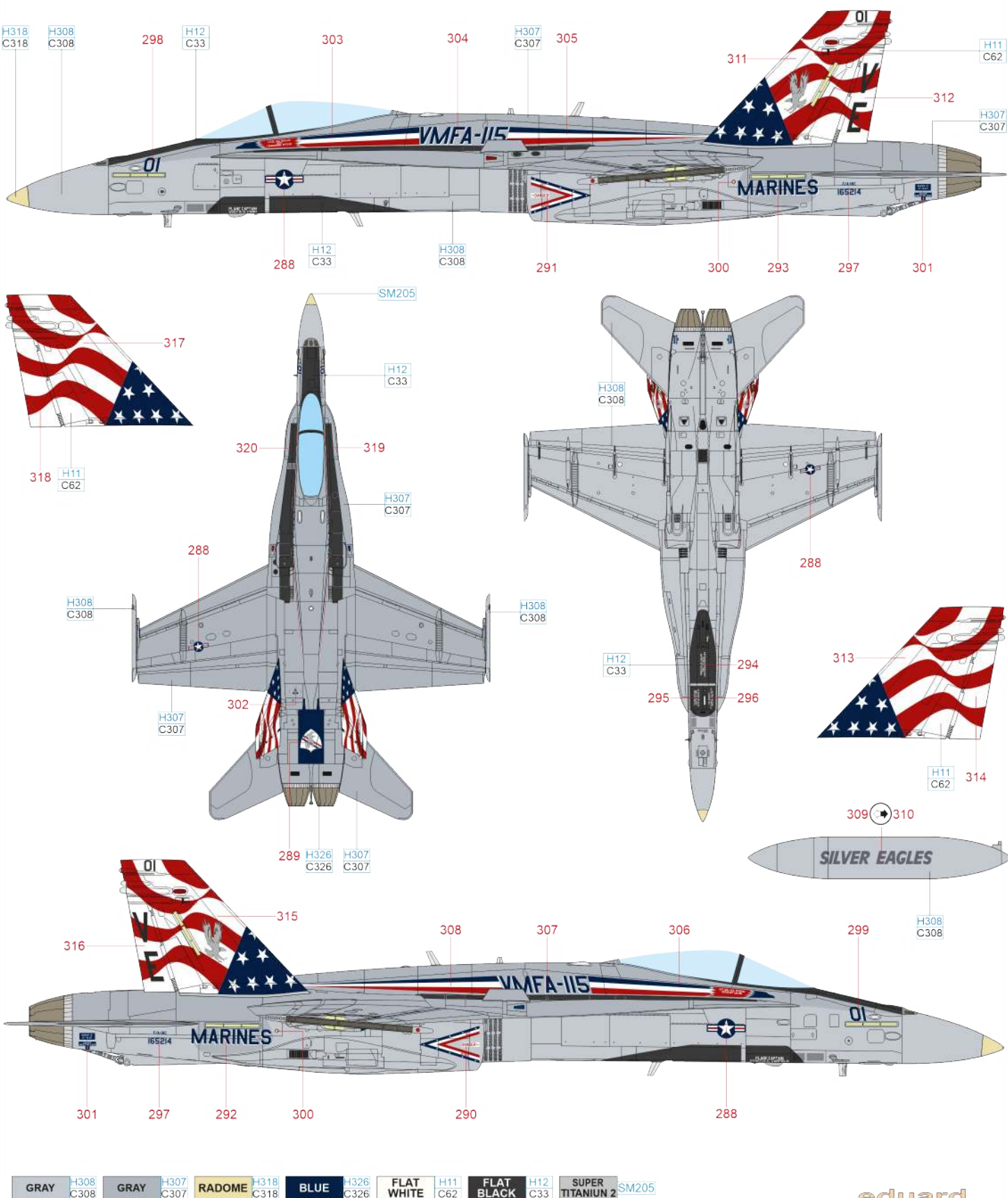


F BuNo. 1645405, LtCol William T. Paxton, VMFA-112 Cowboys, letecká základna NAS/JRB Fort Worth, USA, 2024

William Thomas Paxton pochází z venkovské zemědělské oblasti Berlin v Pensylvánii. Studoval na Námořní akademii Spojených států a v roce 2005 získal titul bakaláře v oboru oceánského inženýrství. Po absolvování studia byl jmenován poručíkem a v červenci 2005 nastoupil do základního leteckého výcviku. V červenci 2008 byl jmenován námořním letcem a v srpnu 2008 nastoupil k VFA-106 ve Virginia Beach, kde se školil na F/A-18 Hornet. V červenci 2009 nastoupil Paxton na MCAS Beaufort v Jižní Karolině, kde byl přidělen k VMFA-312, která byla součástí CVW-3. Na jaře 2010 byli Checkerboards nasazeni z paluby letadlové lodi USS Harry S. Truman (CVN-75) k podpoře koaličních sil v Afghánistánu v rámci operace Enduring Freedom. Tuto misi dokončil Paxton v roce 2012 jako důstojník pro výcvik pilotů a připravoval jednotku na následné nasazení na letadlové lodi. V listopadu 2013 se Paxton vrátil z mise představeného leteckého návodčího a připojil se k VMFA-251. Thunderbolts se nalodili na USS Theodore Roosevelt (CVN-71) a podporovali operaci Inherent Resolve. V květnu 2024 převzal velení nad VMFA-112.



Předchůdce VFA-115, jednotka VMF-115, byla založena 1. července 1943 v Santa Barbaře v Kalifornii. O šestnáct dní později převzal její velení jeden z nejslavnějších pilotů námořní pěchoty, major Joseph Foss, eso s nejvyšším počtem sestřelů (26) v rámci námořní pěchoty za druhé světové války. Letka si rychle vysloužila přezdívku Joe's Jokers. V prosinci 1949 se VMF-115 stala první letkou námořní pěchoty, která obdržela do výzbroje proudové Grumman F9F-2 Panther, a po dlouhém období s letouny Skyray byla 1. ledna 1964 přejmenována na VMFA-115 a přešla na letouny Phantom II. Po více než 20 letech létání s nimi zahájila VMFA-115 1. ledna 1985 přechod na letouny F/A-18A Hornet a 16. srpna 1985 byla oficiálně zformována se 14 letadly. Následující rok se letka stala oficiálně známou jako Silver Eagles. Koncem roku 2001 získala letka první letouny v modifikaci F/A-18A+. Úspěchy VMFA-115 potvrdily historii letectva námořní pěchoty, protože se rozsáhle zapojila do téměř všech konfliktů, v nichž námořní pěchota bojovala.



H BuNo 164709, VFA-146, Blue Diamonds, USS Nimitz (CVN-68), červenec 2014

Attack Squadron 146 byla založena 1. února 1956 jako nejnovější bojová squadrona amerického námořnictva. Původní přezdívka byla Blacktails (Černé ocasy), což bylo odvozeno od její přidělené barvy jakožto šesté letky letecké skupiny. Letka VA-146 začínala s hrstkou letounů F9F-8 Cougar a její první nasazení v západním Pacifiku nastalo 21. ledna 1957 v rámci skupiny CVG-14, kdy vyplula ze San Diega na palubě letadlové lodi USS Hornet (CVA-12). Po návratu v červenci začali Blacktails přecházet na nové stroje FJ-4B Fury. V roce 1959, pod velením W. W. Alldredge, jednotka přijala přezdívku Blue Diamonds (Modré diamanty). V prosinci 1968 byla VA-146 kompletně přezbrojena na letouny A-7B Corsair II. Na jaře 1989 byla přeznačena na VFA-146 a přešla na stroje F/A-18C. Blue Diamonds byli první řadovou squadronou, která tuto novou verzi Hornetu obdržela. Své první nasazení s Hornety absolvovala na palubě USS Nimitz (CVN-68) v roce 1991, kdy dorazila na pozici, aby se zapojila do posledních dnů operace Desert Storm. V dubnu 2013 byla VFA-146 spolu s CVW-11 nasazena na palubě USS Nimitz (CVN-68). Odsud létala bojové mise na podporu operace Trvalá svoboda (Enduring Freedom) a navíc se zapojila do mezinárodních cvičení s Jižní Koreou, Japonskem, Francií a Velkou Británií. Dne 26. května 2015 získali Blue Diamonds kvalifikaci na letouny Super Hornet. Od té doby testovali některé nové systémy a schopnosti Super Hornetu a během několika odvelení prováděli s křídlem CVW-11 ostré raketové střelby.

