

# 10 nejlepších strategických bombardovacích letadel na světě

---

 [worldofaircraft.blog/the-10-best-strategic-bomber-aircraft-in-the-world](https://worldofaircraft.blog/the-10-best-strategic-bomber-aircraft-in-the-world)

November 12, 2023

Role strategického bombardování vystoupila do popředí během 2. světové války se zvýšenou potřebou vojenských letadel přepravovat velké náklady munice na středně dlouhé vzdálenosti do nepřátelského území, což snižuje operační schopnosti cílů.

Na konci 2. světové války byly konvenční zbraně s volným pádem nahrazeny atomovým věkem, přičemž vrchol strategických bombardovacích misí vyvrcholil útoky na Hirošimu a Nagasaki. Rozpoutala dosud nevídanou úroveň devastace a zahájila globální závody ve zbrojení o vývoj pokročilejších letadel schopných létat výš, rychleji a dále s těžkým nákladem.

Základní návrhy fyzicky dosáhly fáze, kdy jakékoli budoucí aktualizace mají tendenci být elektronickými záležitostmi, které zlepšují navigaci letadla, radar a přesnost, zatímco draky zůstávají nezměněny.

## 10. Medvěd Tupolev TU-95

---



Na rozdíl od moderních stíhaček mají strategické těžké bombardéry delší provozní životnost, v případě Tupolevova TU-95 Bear z roku 1956. Pod vlivem úspěšného B29 Tupolev změnil konstrukci a vytvořil „Bear“, čtyřmotorový mezikontinentální bombardér. . Poháněný čtyřmi turbovrtulovými motory Kuzněcov NK12 poskytuje působivý výkon, který je schopen dosáhnout rychlosti až 574 mph při dosahování cílů ve vzdálenosti přesahující 9 000 mil.



Běžný pohled na západě s typem nasazeným na výcvikových cvičeních TU-95 je snadno rozpoznatelný díky unikátnímu uspořádání dvojité vrtule proti otáčení.

## 9. Boeing B52 Stratofortress „BUFF“

---



Boeings B-52 s láskyplným názvem „Big Ugly Fat Fella“ zůstává v provozu i 70 let po svém představení a nahrazuje flotilu těžkých bombardérů SAC s pístovými motory. Jedinečné umístění motoru s osmi motory Pratt & Whitney řady TF33 namontovanými ve dvojitých pouzdrech, které poskytují kombinovaný tah 136 000 liber, což umožňuje smíšené užitečné zatížení až 70 000 liber. Vyšší cestovní rychlost 650 mph s podobným dojezdem jako jeho konkurenti ze sovětské éry odráží flexibilitu a robustnost konstrukce typů.



Očekává se, že zůstane v provozu do roku 2040, Boeing neustále aktualizuje stávající flotilu B52 o 58 jednotkách, čímž prodlužuje její provozní životnost.

## 8. Tupolev TU-16 Badger

---



Tupolevův TU-16 Badger, který sloužil více než 60 let u bývalých sovětských států, byl uveden do provozu v roce 1954 v reakci na vynikající strategické bombardovací platformy amerických sil. Zpočátku byl představen v konvenčním bombardování s volným pádem, později v polovině 50. let se objevil Badger B s jadernou schopností určenou k nesení sovětských řízených střel AS-1. Dvojitě proudové motory RD-3M poskytovaly tah 41 000 liber, který stačil k jízdě kolem 600 mph na vzdálenost 4 500 mil.



Sovětské státy vyřadily Badger z aktivní služby v roce 1993, ačkoli jiní zahraniční operátoři stále provozují TU-16. Stále jsou to licencované, upravené a nové označení.

## **7. General Dynamics F-111 Aardvark**

---



Křídla s proměnnou geometrií v kombinaci s motory Pratt & Witneys TF30 poskytly F-111 General Dynamics úroveň výkonu stíhačky schopné dosáhnout 2,5 Mach ve velkých výškách. Působivý výkon ohrozil užitečné zatížení a výdrž F-111 s vnitřním limitem doletu paliva na 3 100 mil s maximální vzletovou hmotností 100 000 liber. Již není v aktivní službě, poslední operační letoun u RAAF byl vyřazen v roce 2010, 43 let po zavedení tohoto typu.



První požadavky zahrnovaly varianty specifikace „B“ pro použití na nosičích, ačkoli USN později přijalo Grummanův F-14 Tomcat, který se ukázal jako schopný nést větší zbraňový systém Phoenix, takže F-111B není potřeba.

## 6. Tupolev TU-22M Backfire

---



Počáteční konstrukční nedostatky vedly Tupoleva k návratu do větrného tunelu, aby zlepšil ovladatelnost letadla a rozsáhle aktualizoval svůj design na specifikaci Tu-22M, která byla konečně schopna splnit svou navrženou roli. Neobvyklá variabilní geometrie aplikovaná na vnější polovinu profilu křídla dává TU22M jeho charakteristický vzhled a zároveň zlepšuje schopnosti krátkého vzletu. Operace ve vysokých nadmořských výškách až 43 000 stop umožnila Backfire dosáhnout maximální rychlosti 1100 mph, ačkoli typicky křižování kolem 500 mph pro maximální dosah.



Vyrobena v letech 1969-1997 bylo dokončeno přes 490 exemplářů, přičemž typ prošel modernizací na počátku 2000, více než 100 letadel zůstává ve výzbroji ruského letectva.

## 5. Tupolev TU-160 Blackjack

---





Nadzvukové schopnosti a variabilní geometrie křidel poskytují Tupolevům TU-160 velmi podobné konstrukční vlastnosti programu Rockwell B1 Lancer, přičemž Backfire má celkově hranatější vzhled. Do služby vstoupil v roce 1987 a stal se největším a nejtěžším nadzvukovým vojenským letounem o hmotnosti 242 000 liber při zachování schopnosti dosáhnout rychlosti téměř 1 400 mph.



Překvapivě v roce 2018 konstruktéři Tupolev navrhli vyvinout a postavit verzi civilního dopravního letadla TU-160, která by vytvořila moderní superzvukový transport, žádné další zprávy o vývoji nebyly oznámeny.

#### **4. Avro Vulcan B2**

---



Vulcan od AV Roe, který byl původně zamýšlen pro nesení jaderných střel Blue Steel, tvořil součást britských bombardérů „V“ s typem nejpokročilejšího ze tří konstrukcí. Design křídla Delta se čtyřmi proudovými motory Rolls-Royce Olympus. Vulcan's disponoval vynikajícím vysokorychlostním výkonem a manévrovatelností, což negovalo potřebu obranné výzbroje spoléhající na jeho maximální rychlost 644 mpg, aby se vyhnula zachycení.



Ukázalo se, že je to neocenitelné během falklandského konfliktu v roce 1982, když provedl 7 náletů proti Argentinovým cílům, v té době nejdelších bombových náletů v historii. Bodování přímých zásahů na kritických letištích snížilo rychlé proudové operace.

### 3. Xian H-6

---



Vypadá povědomě? Mělo by to být, Xian H-6 je licenčně postavená varianta Tupolevova TU-16, s pozdějšími modely H6A navrženými tak, aby byly schopné jaderné energie, používané k testování čínských balistických jaderných střel. Externě identický s Tupolevovým designem vybaveným výkonnějšími proudovými motory D-30KP s většími přírady vzduchu, které byly jediným vodítkem pro jeho aktualizace, zatímco Xian zcela přepracoval letovou palubu tohoto typu.



Zajištění zahraničních objednávek z Egypta a Iráku Xian dokončil 180 H6 před ukončením výroby v roce 1969, přičemž jediným zbývajícím provozovatelem bylo PLAAF.

## 2. Rockwell B1 Lancer

---



Lancery jako přechodná provizorní konstrukce vstupující do služby v roce 1986 stále tvoří důležitou součást arzenálu SAC kombinující těžké užitečné zatížení a nadzvukové letové schopnosti. Vysoký výkon lze připsat dvěma oblastem: křídla s proměnnou geometrií poskytují lepší aerodynamiku při vysokých rychlostech, zatímco čtyři motory General Electric F101 poskytují kombinovaný tah 120 000 liber. Mezikontinentální dosah, maximální rychlost 1,2 Mach při tažení vnitřní zátěže 70 000 liber dělá z Lanceru impozantní nástroj.



Vždy oblíbená atrakce na leteckých dnech, B1 navzdory jejich designu z roku 1974 stále vypadají moderně, často vystavené v hrozivém matném černém laku, který návštěvníky přivádí k přesvědčení, že jde o nový produkt.

## **1. Northrop Grumman B2 Spirit**

---



B2 futuristického vzhledu poprvé vzlétl v roce 1989, než v roce 1997 definitivně vstoupil do operační služby, přičemž tento typ byl aktivně nasazen nad Kosovem v roce 1999. B2, navržený jako strategický jaderný bombardér, využívá technologii stealth ke „skrytí“ před nepřátelským radarem. zůstává dnes přísně střeženým tajemstvím. Vzhledem k tomu, že USAF je jediným provozovatelem, bylo dokončeno pouze 21 exemplářů s plány zůstat v provozu do roku 2032.



Integrace čtyř motorů General Electric F118-GE-100 do povrchu horního křídla pomáhá maskovat tepelný podpis a zároveň poskytuje cestovní rychlost na velký dosah 630 mph.