



Půlstoletí „osmičky“

Text: Jakub FOJTÍK
Foto: autor a jeho archiv

V příštím roce oslaví vrtulník Mi-8 a z něj odvozené deriváty včetně Mi-17 a Mi-171 padesátileté výročí svého vzniku. Jistě stojí za zmínku připomenout si historii tohoto dnes již legendárního vrtulníku, který tvořil a dosud tvoří páteř transportní flotily leteckých složek všech po pádu železné opony přistoupičších členských zemí k NATO, Českou republiku nevyjímaje.

Již krátce po zavedení pístových transportních vrtulníků Mi-4 do řadové služby začali čelní představitelé tehdy sovětského průmyslu a armádního letectva přemýšlet o jejich budoucí náhradě. Mi-4 tehdy představoval technologickou



Prototyp V-8 s jedním motorem AI-24

špičku vrtulníkového průmyslu, ale bylo zřejmé, že prudký rozvoj proudových motorů poznamená i vrtulníky. Po dokončení motoru AI-24, který pohání turbovrtulové dopravní letouny An-24, se konstrukční kancelář Michaila Leontějeviče Mila rozhodla instalovat upravenou variantu této pohonné jednotky s označením AI-24V (V jako vertoletnyj – vrtulníkový) do přestavovaného trupu Mi-4. Kvůli rozměrům byl motor přemístěn z přídě nad kabinu posádky, čímž v trupu vznikl velmi objemný a ničím nezastavěný prostor. Turbohřídelový motor nabízel vyšší výkon, nižší spotřebu a zároveň i kompaktnější rozměry.

Je úsměvné, že neúspěšnější vrtulník východní proveniencí málem nevznikl.

V době prací nad výkresovou dokumentací budoucího Mi-8 totiž vedení sovětského leteckého průmyslu dávalo absolutní přednost raketovým kompletům a také vesmírnému programu. Zbylé finance putovaly do oblasti vývoje klasických letadel. Milova kancelář proto musela Mi-8 vydávat za pouhou modernizaci Mi-4 s turbohřídelovým motorem, která by umožnila provozovat tyto vrtulníky o deset až patnáct let déle. Jedině tak bylo možné získat prostředky nezbytné pro vývoj. Protože Mil považoval za perspektivnější dvoumotorovou variantu, přiměl čelní představitele sovětského průmyslu k zadání vývoje malých motorů o výkonu přes 1 000 kW. Udělal to velmi obratně s poukazem na potřebu zajistit bezpečnost převážných pasažérů, tedy stranických a státních činitelů SSSR. První jednomotorový létající prototyp V-8, jak se Mi-8 v období testů označoval, byl dokončen v červnu roku 1961 a měsíc nato poprvé vzlétl. Dvoumotorová varianta V-8A pak první letěla o rok později.

MASOVÁ PRODUKCE

Již krátce po zahájení státních technických zkoušek zvítězila dvoumotorová varianta, která byla nadále považována za jedinou vhodnou k sériové produkci. V roce 1965 byly úspěšně zakončeny státní zkoušky a výrobní závod v Kazani zahájil stavbu prvních sériových kusů. O pár týdnů později se připojil i druhý podnik v Ulan Ude. Kromě základní verze Mi-8T vzniklo množství různých variant. Mezi nejrozšířenější patřily salonní stroje Mi-8P, Mi-8PS a Mi-8S, vzdušná velicí stanoviště Mi-8VKP (pro export označovaná jako Mi-9) nebo radioelektronická rušící stanice Mi-8PPA. Vyjmenované verze sloužily v Československé lidové armádě a objednaly je v různých počtech všichni členové tehdejší Varšavské smlouvy



Několik Mi-17 bylo v posledních letech dodáno i do Iráku.

Maďarsko modernizovalo pouze dva Mi-17, zbylých strojů a typu Mi-8 se změny nedotkly.



i mnoho dalších zemí. Sovětský svaz a některé další státy zařadily do výzbroje též ozbrojené varianty. Ta s označením Mi-8TV nesla šest bloků s celkem 192 nerižovacími raketami, šest protitankových raket a kulomet v přídě. Po dlouhou dobu šlo o nejsilněji vyzbrojený vrtulník na světě. Kromě vojenského sektoru sloužily stovky Mi-8 i v civilu. V Kazani sjížděly z výrobní linky Mi-8 až do roku 1986, v Ulan Ude dokončili poslední kus až v roce 1999. Celková doba produkce

tak dosáhla neuvěřitelných 34 let a jenom v Kazani postavili 4 540 vrtulníků.

NOVÝ MOTOR

V roce 1964 začala konstrukční kancelář OKB Mil pracovat na projektu hluboké modernizace vrtulníku Mi-8, na jeho tzv. druhé generaci. Už zkušenosti s prvními Mi-8 ukázaly, že výkon motorů TV2-117 nebude stačit. Při porovnávání letů ve vysokohorském prostředí mnohdy dosahovaly lepších výkonů i olétané pístové Mi-4, tedy stroje, které měly Mi-8 nahradit. Nedostatečný výkon turbohřídelového motoru se projevoval tím zřetelněji, čím vyšší byla teplota okolního vzduchu. Proto chtěl Mil použít nové pohonné jednotky, na jejichž vývoji usilovně pracovala Izotovova konstrukční kancelář. Ačkoli se původně počítalo s opravdu hlubokou modernizací, nakonec zvítězila jednodušší cesta instalace silnějších motorů, nového reduktoru a startovacího motoru.

Vyrovnávací rotor se přesunul z pravé na levou stranu kýlu, změnil se i směr otáčení. Nově se listy pohybovaly nahoru

proti nosnému rotoru. Toto řešení výrazně přispělo k lepší ovladatelnosti a stabilitě vrtulníku. Upravený prototyp získal označení Mi-8MT, exportní kusy se nazývají Mi-17. Nové motory s reduktorem lze rozeznat podle delší kapoty, oválných výfukových rour a kapkovitého vybrání v levém krytu reduktoru. Díky startéru a motoru AI-9V nese Mi-8MT pouze dva akumulátory (u Mi-8 se totiž motory roztáčely elektrickým startérem, kdežto u Mi-8MT/Mi-17 se spouští pouze malý startovací motor AI-9V, který poté nastartuje oba hlavní motory).

První let proběhl v roce 1975, sériová výroba byla zahájena o dva roky později. Souběžně ale fungovala i výrobní linka na původní Mi-8. Žádné vojenské zkoušky by neprověřily kvality Mi-8MT tak jako nasazení v afghánském konfliktu. Od roku 1987 zde Sověti postupně nasadili přes tři tisíce vrtulníků. Ztráty Mi-8/Mi-8MT dosahují 180 strojů. I přes toto hrozně vyhlížející číslo jde o důkaz

A fakta

Vrtulníky Mi-8, Mi-17 a Mi-171 v zemích NATO

Země	Verze Mi-8	Počet
Albánie	Mi-8T	1
Bulharsko	Mi-8T, Mi-8PS, Mi-17-1V, Mi-17PP	15
Česká republika	Mi-8PS, Mi-8T (ex. Mi-9), Mi-17, Mi-171Š	31
Estonsko	Mi-8T, Mi-8S	2
Chorvatsko	Mi-8T, Mi-171Š	13
Litva	Mi-8T, Mi-8PS, Mi-8MT	9
Lotyšsko	Mi-8T, Mi-8MTV-1	5
Maďarsko	Mi-8T, Mi-8PS, Mi-17, Mi-17PP, Mi-17N	22
Polsko	Mi-8T, Mi-8P, Mi-8PS, Mi-8RL, Mi-17, Mi-17AE, Mi-17-1V	35
Slovensko	Mi-8PS, Mi-17, Mi-17LZPS	15

odolnosti a spolehlivosti Mi-8, uvážíme-li, že více než 70 % vrtulníkových misí připadlo na Mi-8. Naprostá většina akcí se odehrála na nepřátelském území a často i pod palbou. Svou reputaci Mi-8

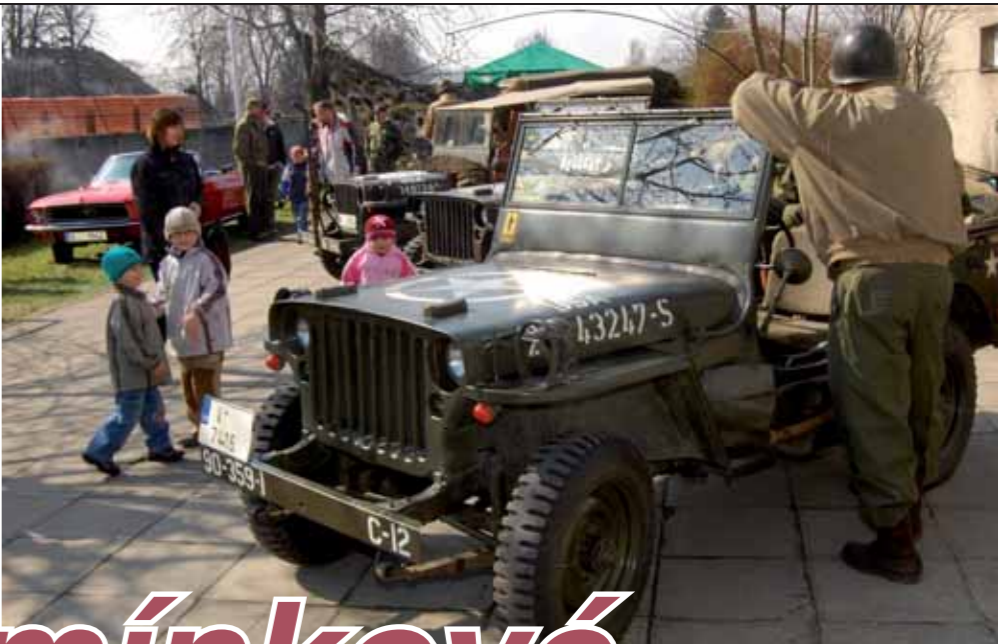
potvrdily také v dalších konfliktech a i dnes patří v zahraničních misích mezi nejoblíbenější stroje. Jen na okraj dodejme, že dosud vzniklo přes 11 200 vrtulníků řady Mi-8/Mi-8MT a následujících variant.

TŘETÍ DECH

Ačkoli se v polovině devadesátých let minulého století zdálo, že Mi-8 i Mi-8MT patří mezi doběhové typy, které budou nahrazeny novým transportním Mi-38, nové varianty „osmičky“ jsou produkovány dodnes. Oba výrobní závody se osamostatnily a nadále vyvíjejí každý svou větev Mi-8MT/Mi-17. Nejnovější kazaňský model nese označení Mi-17V-5, ulanudský pak Mi-171. Oba přinášejí mnoho volitelných doplňků, jako například špičatou příď ukrývající povětrnostní radiolokátor, záďovou rampu umožňující nakládání vozidel i rychlý výsadek vojáků, boční dveře na obou stranách trupu nebo silnější motory. Obě varianty na vojenském i civilním trhu uspěly. Stroje z Ulan Ude slouží například v české armádě, u slovenské policie nebo chorvatského letectva. Kazaňský výrobce zase prorazil v Pákistánu nebo Venezuele.

V loňském roce ruská vláda rozhodla o vývoji třetí generace „osmičky“ s názvem Mi-8GM. Ta získá výkonnější motory a odolnější reduktor, kompozitové listy rotorů se sníženou váhou a zvýšenou životností, odlišné zasklení kokpitu a tu nejmodernější avioniku. Po zahájení produkce plánované na rok 2013 budou z výrobní linky sjíždět stroje s životností 30 let. Celkem tak bude Mi-8 a jeho následující generace sloužit neuvěřitelných sedm desítek let, což je v letectví naprostá rarita. ■

Text: kpt. Ladislav SVOBODA
Foto: kpt. Rostislav PODROUŽEK



Vzpomínkové a modelářské akce na Hané



Předvelikonoční sobota byla v Tovačově a Prostějově ve znamení modelářských „klání“. Místní modelářské kluby ve spolupráci se Svazem letců z Prostějova a Přerova na obou místech uspořádaly soutěže plastických a papírových modelů. Tovačovská „Kit show“ byla navíc spojena s ukázkou hasičské a záchranářské výzbroje a hlavně vojenské techniky. Svoji dokonalou dobovou výzbroj a výstroj zde předvedly i kluby vojenské historie z Olomouce. Již během ranních hodin se stoly v prostějovském Domě služeb a tovačovské Sportovní hale zaplnily modely letadel, bojové techniky a diorám různých měřítek. K vidění byly opravdu mistrovské kousky. Návštěvníci tak mohli porovnat „aparáty“ z Velké války (1914–18) až po nejmodernější stroje 21. století.

Venkovní ukázka obrněné techniky zaujala hlavně nejmenší. Ti dříve narození zase obdivovali vzorně udržovaná legendární americká vozidla Jeep Willys. Ovšem největší zájem poutala technika naprosto nebojová, a to polní kuchyně. Kdo by si totiž nechal uniknout příležitost ochutnat pravou frontovou polévku? Tovačovská akce měla i svoji vážnější část. V dopoledních hodinách v rámci projektu, který mapuje vojenské hroby a památníky, proběhly za přítomnosti starostů obcí a pozvaných hostů vzpomínkové pietní akty. Položením věnců a kytic tak byla u pomníku v Tovačově uctěna památka padlého sovětského pilota poručíka G. E. Kucenoka, v obci Troubky amerických pilotů ze sestřeleného bombardéru B-24 Liberator a ve Věrovaněch velitele 313. stíhací perutě RAF škpt. Jaroslava Himra u jeho rodného domu. ■

Více o akcích naleznete na www.plasticpeopleoftovacov.wbs.cz



Ruský civilní Mi-17V-5



Chorvatské vrtulníky slouží i při hašení lesních požárů.