

Maketa létajícího BVP – tak si ruští konstruktéři představovali nový bitevní vrtulník.

Čtyřicet let Mi-24

Text: Jakub FOJTÍK
Foto: autor a archiv autora

Letos uplynulo čtyřicet let od zahájení sériové výroby velmi rozšířeného bitevního vrtulníku Mi-24, který známe i z naší oblohy. Bez nadsázky šlo o stroj, jenž měnil vojenské dějiny na mnoha místech a jeho historie jistě stojí za zmínku.

Krátce po druhé světové válce, kdy už sovětský průmysl zvládl sériovou výrobu vrtulníků, začali vedoucí představitelé armády přemýšlet o dovybavení těchto strojů výzbrojí. Inspiraci našli v nasazení francouzských, dodatečně vyzbrojených helikoptér v Alžírsku. V Rusku následně vznikly ozbrojené varianty pístových Mi-1 a Mi-4. Poté, co Američané dokončili a ve Vietnamu bojově nasadili nový bitevní typ AH-1 Cobra, začali i Rusové přemýšlet o stavbě zcela nového útočného vrtulníku.



Prototyp V-24 během zkoušek. Všimněte si tvaru kabiny i křídel.



První sériově vyráběná verze Mi-24A sloužila hlavně ve vojenském letectvu SSSR.

Podobně jako u typu AH-1 i v SSSR využili dynamických prvků z již existujícího transportního typu Mi-8 a Mi-14 – vyzkoušený motor, reduktor, rotory i transmise znatelně zkrátily vývoj. Původně odborníci Milovy konstrukční kanceláře OKB postavili maketu podobnou americkým výsadkovým UH-1 Huey doplněnou o křídla pro nesení výzbroje. Právě Michail Leontějevič Mil byl hlavním zastáncem kombinace schopnosti nést výzbroj i výsadek. Proti záměru se ale ostře postavila generalita v čele

A fakta

Vrtulníky Mi-24 v zemích NATO

Země	Verze Mi-24	Počet strojů
Česko	Mi-24DU, Mi-24V, Mi-35	24
Slovensko	Mi-24D, Mi-24V	8
Maďarsko	Mi-24D, Mi-24D+, Mi-24V, Mi-24P	21
Polsko	Mi-24D, Mi-24V	28
Bulharsko	Mi-24D, Mi-24V	14



Mi-24 si našly cestu i do exotických zemí, latinskoamerickou Kubu nevyjímaje.

s tehdejším ministrem obrany maršálem R. J. Malinovským. Michail Mil i přesto neustoupil. Šlo o hodně odvážný krok, uvážíme-li, jak skončili mnozí přední konstruktéři, kteří se postavili proti názoru nadřízených. Mil vycházel z rozboru vietnamských operací, kde létaly transportní stroje doprovázené bitevními, a chtěl oba typy spojit. Podařilo se mu přesvědčit některé mladší funkcionáře ministerstva obrany a posléze i maršála Malinovského. Nová maketa vrtulníku, jemuž se přezdívá „létající BVP“, pak byla zástupcům ministerstva koncem šedesátých let několikrát předváděna.

PROTOTYP V-24

Nakonec však jeho skutečná podoba vypadala úplně jinak než původní maketa. Do prototypu se promítly nejnovější poznatky z oblasti konstrukce helikoptér. Stroj získal označení V-24 (V jako vertoljot – vrtulník). Měl jinak tvarovaný trup, mohutnější ocasní nosník, kolový zatahovací podvozek místo lyžového, pětistý nosný rotor místo třílistého a tak podobně. V září 1969 v Milově závodě dokončili první létající prototyp. Šlo o neuvěřitelné pracovní tempo a Michail Mil opět hodně riskoval, když začal stavět létající prototyp ještě před schválením makety státní komisí.

Dne 19. září 1969 se první V-24 vznesl do vzduchu. Pracovníci OKB Mil průběžně dostávali od odborníků podílejících se na zkouškách seznam nedostatků. Měli je urychleně odstraňovat, do rozběhnutí sériové produkce jich ale stihli vyřešit jen minimum. Armádní velitelé a ministerstvo obrany totiž zároveň vyvíjeli značný tlak na urychlené zavedení komplexu Mi-24, jak byl nový vrtulník oficiálně nazván, do výzbroje prvoliniových jednotek.

Ještě před ukončením státních zkoušek zahájili v roce 1970 sériovou produkci verze Mi-24 v Arseněvském výrobním závodě, přičemž výbavou odpovídaly prototypům V-24.

SÉRIOVÁ PRODUKCE

Následující vyráběná verze Mi-24A vznikla až v roce 1972. Teprve na ní se podařilo odstranit část vytýkaných nedostatků. Celkem 240 vrtulníků zpočátku sloužilo pouze v armádním letectvu SSSR, teprve po dokončení následujících verzí Sovětský svaz svolil s exportem do některých asijských a afrických zemí. Dnes Mi-24A nalezneme pouze v muzeích a od současného typu ho můžeme rozeznat podle hranaté kabiny posádky. „Áčka“ se zapojila i do bojových činností v pohraničních oblastech SSSR, zejména na čínské a mongolské hranici.

Ani tato varianta ale nesplnila očekávání, a proto vznikl jakýsi pokusný „mezityp“ Mi-24B, který nesl v předí rotační čtyřhlavňový kulomet JakB-12,7. Následující variantu Mi-24D známe i z našeho letectva. Jako první byla vybavena oddělenými kabinami pro pilota a zbraňového operátora a v předí rovněž nesla čtyřhlavňový kulomet JakB-12,7. Tato verze se stala první opravdu masově vyráběnou „dvacetčtyřkou“ a vycházejí z ní všechny následující deriváty. Verze Mi-24V přinesla silnější motory a novější protitankovou výzbroj, Mi-24P

zase používal pevně uchycený dvojhlavňový kanon ráže 30 mm na pravé straně přídě. Nepočtená verze Mi-24VP

byla vybavena dvojhlavňovým pohyblivým kanonem ráže 23 mm. Pro výcvik sloužily varianty Mi-24U (pro stroje s hranatou kabinou Mi-24A a Mi-24B) a Mi-24DU (pro všechny ostatní typy).

Kromě nich vznikla celá řada speciálních typů od vzdušných prostředků chemického, radiačního a biologického průzkumu Mi-24RChR až po varianty pro řízení dělostřelecké palby Mi-24K.

OSTRÉ NASAZENÍ

Mi-24 budily právem respekt u nepřátel. Ve srovnání se soudobými typy byl stroj silně pancéřován i vyzbrojen. Navíc široké spektrum podvěsných prvků umožňovalo plnit celou škálu operací od boje s pěchotou či obrněnou technikou až po evakuaci sestřelených posádek.

Doslova křtem ohněm si Mi-24 prošly v Afghánistánu. Sovětský kontingent zde s těmito stroji plnil všechny bojové

Česká armáda provozuje nejnovější Mi-24 ze všech zemí NATO.

úkoly, které vůbec připadaly v úvahu. Také většina vylepšení tohoto vrtulníku, včetně výškových motorů, oddělených

kabin, nové výzbroje či pasivních ochranných prostředků, má základ v tomto válečném nasazení. I když zde SSSR ztratil 130 kusů Mi-24 (což při počtu více než 35 000 letových akcí v bojové zóně není příliš mnoho), konflikt jednoznačně prokázal odolnost a užitečnost tohoto stroje. Následovaly desítky střetů po celém světě, v nichž hrál Mi-24 klíčovou roli. Namátkou jmenujme iránsko-iráckou válku, čečenské tažení či nedávné akce v Gruzii.

MODERNIZOVANÉ? NE, NOVÉ!

I když je Mi-24 ve výzbroji více než šesti desítek států, už má své nástupce. Ani modernizační programy firem z celého světa mu nepomohly. Vzhledem k omezené životnosti draku již vyrobených vrtulníků se rozsáhlá modernizace příliš nevyplatí. Na odbyt tak šly pouze nově vyrobené

Ruská armáda dodnes provozuje téměř 300 kusů Mi-24.

K bitvám neodmyslitelně patří i ztráty. Přes 200 vrtulníků Mi-24 bylo sestřeleno v desítkách konfliktů po celém světě.

modernizované varianty s označením Mi-35. Výrobní závody nyní dokončují pouze omezené množství techniky pro konkrétní zákazníky.

Zatím poslední modernizované Mi-35M získala Brazílie. Hlavní uživatel, ruské letectvo, oznámil vyřazení všech zbývajících Mi-24 kromě dvou tuctů modernizovaných Mi-24PN do konce roku 2014.

Vyjma Chorvatska a Albánie tvoří Mi-24 páteř bitevního vrtulníkového letectva ve všech postkomunistických členských zemích NATO. Avšak ani zde nelze očekávat, že by technika přežila konec desetiletí (kromě nově dodaných českých Mi-24/35). I přesto například Polsko nasadilo Mi-24 v Iráku a Afghánistánu. Bude jistě zajímavé sledovat, jakým směrem se jednotlivé vzdušné síly uberou při výběru nástupce. ■

Text a foto: Martin KOLLER

S historií naší armády jsou neoddělitelně spjaty automobily Tatra. Tato značka však má delší trvání než naše republika.

TATRA slavila 160 let

V srpnu 1850 založil Ignác Šustala firmu na výrobu kočárů v Nesseldorfu, což byl tehdejší německý název Kopřivnice. O sedmačtyřicet let později byl zkonstruován první automobil v zemích Koruny české.

Sedlár Šustala se vyučil oboru u dvorního dodavatele kočárů Filipa Kollera

ve Vídni. Jako úspěšný výrobce vozidel, byť koněspřežných, včas zachytil dopravní trend a v polovině osmdesátých let 19. století zahájil výrobu železničních vagonů. Napomohl mu fakt, že v tamním regionu existovaly hutě a železárny schopné dodávat materiál. Vagony byly zásadním strategickým vojenským materiálem, podstatně zvyšujícím mobilitu armád. Roku 1891 byla rodinná firma akcionována vídeňskými bankéři a změnila jméno na Nesseldorfer Wagonbau NW-Fabrikgesellschaft. Roku 1921 následovala fúze s pražskou strojírnou Ringhoffer. Technologickým vrcholem výroby v oboru železnic se stal rychlovlak Slovenská strela. Pro zajímavost lze uvést, že do roku 1926 Tatra vyrobila 150 000 vozů pro hipotraci a 50 000 vagonů.

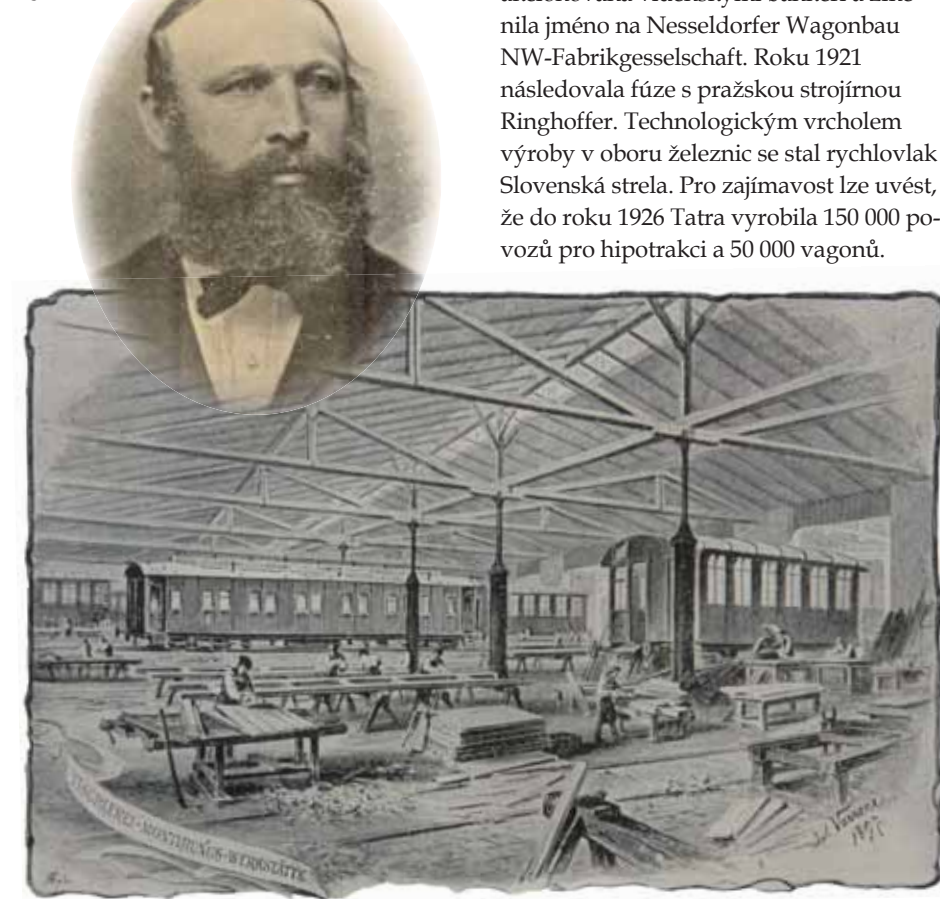
Na sklonku století se Moravan Šustala s úspěchem pustil do výroby automobilů. V severomoravském multietnickém prostředí úzce spolupracoval s německými a židovskými odborníky. Jednalo se např. o Hanse Ledwinku, který uplatnil slavný podvozek Rumpler s nezávisle zavěšenými kyvnými polonápravami, a Rudolfa Úbelackera, jenž zkonstruoval několik automobilů.

Nové české jméno společnosti Tatra je slovenského původu. Vzniklo roku 1915 při testech nákladních automobilů U v prostoru Štrba a Tatranská Lomnica. Horalé jim začali říkat tatra a tento lidový název se po vzniku samostatné republiky stal oficiální značkou.

Ze slavných tatrováckých automobilních konstrukcí lze jmenovat Tatry S, 11, 12, 72, 57, 57K, 82, 87, 92, 97, 111, 805, 600, 603, 138, 148, 813 a 815. Například Tatry 138 a 148 byly exportovány do 43 zemí v 52 modifikacích. Podvozky Tatra s atypickými, vzduchem chlazenými motory slouží jako základ specializovaných vozidel od samohybné kanonové houfnice vz. 77 Dana přes izraelský protiletadlový systém Spider po různé pancéřové verze dodávané americké a brazilské armádě.

Po neúspěšné privatizaci počátkem devadesátých let minulého století zachraňoval světoznámou značku akciový podíl indické společnosti Vectra a novým impulzem se stal od roku 2003 většinový podíl americké společnosti Terrex. V posledním období se Tatra stala dodavatelem nového středního nákladního automobilu T 810. ■

Ignác Šustala



Rytina zobrazující výrobu vagonů