

# SPOLEČNÉ financování

Text: Pavel LANG  
Foto: Jan KOUBA

**Další významné jednání aliančních expertů, jež se uskutečnilo v České republice. Tentokrát se jednalo o Zdrojovou konferenci NATO (Inaugural NATO Resource Conference), která se konala ve dnech 4. a 5. listopadu v Praze pod záštitou ministra obrany ČR Alexandra Vondry.**

## O efektivním využívání dostupných zdrojů jednali před summitem Aliance v Lisabonu experti NATO

Konferenci organizovalo Strategické velitelství NATO pro transformaci (ACT – Allied Command Transformation) v úzké spolupráci s Mezinárodním vojenským štábem NATO (IMS – International Military Staff) a Hlavním úřadem pro zdroje (NOR – NATO Office of Resources). Česká republika zajišťovala prostřednictvím Ministerstva obrany ČR organizační podporu v roli tzv. hostitelské země, což obnášelo zajištění konferenčních prostor, ubytování a stravování cca dvě stě osob. V panelových diskusích vystupující položili důraz zejména na otázky probíhající zdrojové reformy NATO, dále řízení společných zdrojů a s tím související rozvoj schopností a jejich realizace do strategického prostředí.

## REAKCE NA EKONOMICKOU RECESI

Konkrétní výše národních příspěvků je schvalována všemi členskými státy Aliance v závislosti na politickém konsensu a ekonomických možnostech dané země. Příspěvek České republiky do společně financovaných rozpočtů NATO, například do vojenského

rozpočtu, Programu bezpečnostních investic (NSIP) nebo do rozpočtů různých agentur, organizací, programů a prvků vojenské struktury NATO, jsou hrazeny ze státního rozpočtu kapitoly Ministerstva obrany ČR. „Setkání představitelů Severoatlantické aliance, kteří mají na starost společné financování, je samozřejmě velmi důležité i pro české Ministerstvo obrany,“ řekl první náměstek ministra obrany Jiří Šedivý, který Zdrojovou konferenci NATO v hotelu Crowne Plaza Prague zahájil, a poukázal na to, že diskuse o efektivním využívání prostředků je velice aktuální také v souvislosti s připravovanou „Bílou knihou o obraně“, jež se má stát zásadním koncepčním materiálem o budoucnosti Armády ČR (Jiří Šedivý je předsedou odborné komise pro přípravu BKO – pozn. red.). „Otázka stabilizace a zajištění efektivity ozbrojených sil v okamžiku, kdy jsou omezeny finanční prostředky na obranu, není klíčová jen pro Českou republiku. Na dopady ekonomické recese musí adekvátně reagovat i NATO. Proto intenzivně hledáme způsoby, jak lépe využít dostupné zdroje,“ konstatoval na neformálním setkání se zástupci sdělovacích prostředků Jiří Šedivý. ■

Vrcholné setkání vedoucích pracovníků a expertů v oblasti plánování zdrojů z jednotlivých členských zemí a orgánů Aliance se vyznačovalo několika osobitostmi. Předně tím, že pražská konference byla historicky první nebo-li inaugurační debatou tohoto druhu v Severoatlantické alianci. „Klíčové otázky v oblasti společného financování NATO a možnosti dalšího postupu při řízení dostupných zdrojů Aliance doposud nebyly takto komplexně projednávány, jako je tomu nyní v Praze,“ konstatuje zástupce náměstka ministra obrany pro zahraničí-ředitel sekce obranné politiky a strategie Ministerstva obrany ČR Ivan Dvořák.

Další unikum mělo souvislost s aktuálním načasováním diskuse. Zdrojová konference NATO se uskutečnila krátce před důležitým summitem Aliance v Portugalsku (19. a 20. listopadu). „K některým takzvaným reformním balíčků, které byly hlavám států a vlád předloženy ke schválení, se v Praze vedla obšírná diskuse. Dílčí závěry z konference byly navrženy k dalšímu rozpracování, případně k implementaci,“ upřesňuje I. Dvořák a dodává, že efektivním využíváním společných zdrojů se NATO intenzivně zabývá, a to zejména z důvodu zvyšujících se požadavků na financování určitých schopností ve prospěch operací. „Je třeba najít optimální rovnováhu mezi vojenskými požadavky NATO a vyčleněnými finančními prostředky. V době, kdy většina členských států disponuje méně penězi pro resorty obrany, je důležité stanovení priorit,“ vysvětluje.



Text: Jakub FOJTÍK  
Foto: autor, Miłosz RUSIECKI  
a Thomas GIRKE

**Příští rok oslaví padesáté výročí prvního vzletu lehký vrtulník Mi-2, který dodnes plní nezastupitelnou roli při výcviku pilotů nejen v ČR, ale i mnoha dalších zemích. Ačkoli byl typ zamýšlen především jako civilní, jeho důležitá role ve vojenských letectvech stojí za připomenutí.**

# Půlstoletí Mi-2

## LICENČNÍ VÝROBA

Rozhodující roli při vývoji Mi-2 hrály pohonné jednotky. Není náhodou, že v A reportu již dříve představené vrtulníky Mi-8/17 a Mi-24 i Mi-2 vznikly ve velmi krátkém časovém rozmezí. V šedesátých letech minulého století se totiž podařilo dokončit vývoj nových turbohřídelových motorů, které nabízely výborný poměr mezi výkonem, spotřebou paliva a vlastní hmotností. Poté, co Izotovova konstrukční kancelář zahájila práce na stavbě prototypu malého turbohřídelového motoru GTD-350, začali konstruktéři firmy Mil vymýšlet nový lehký vrtulník, který by nahradil

rozšířené pístové Mi-1. Vyvíjený motor byl velmi kompaktní, a tak jej bylo možné umístit do nástavby nad trup. Kabinu proto uvnitř nic nerozdělovalo a i při relativně malých půdorysných rozměrech mohla pojímat až devět osob včetně pilota. Aby byla co nejprostornější, počítalo se již od počátku konstrukčních prací s uložením paliva uvnitř i vně trupu v přídatných nádržích, které se pro Mi-2 staly charakteristické. V lednu 1961 schválila dřevěnou maketu vrtulníku státní letecká komise a nic nebránilo stavbě prototypu. Pro urychlení prací pocházela velká část dílů z typu Mi-1. To se ale nakonec ukázalo jako nevyhovující,

a proto byla spousta komponentů vyvíjena zcela nově. Jen na okraj zmiňme, že rotorová hlava lehkého Mi-2 koncepčně vychází ze supertěžkého stroje Mi-6.

K prvnímu vzletu Mi-2 došlo 22. září 1961. O tom, že šlo o zdařilou koncepci, svědčí množství mezinárodních rychlostních rekordů, kterých vrtulník dosáhl o dva roky později.

Sériová výroba měla původně probíhat v závodech v SSSR. Vytížení výrobních kapacit novými Mi-8 a zakrátko i Mi-24 ale vedlo sovětskou vládu k rozhodnutí převést produkci do polského závodu WSK PZL Swidnik. Ten v padesátých letech minulého století stavěl licenční Mi-1 a měl tedy s výrobou velké zkušenosti stejně jako závod WSK Rzesow, který dříve dokončoval motory pro Mi-1 a nově se o něm uvažovalo jako o výrobním závodu pro motory GTD-350 a reduktory VR-2. První vrtulník pocházející z Polska (sestavený ještě částečně z ruských dílů) se do vzduchu vznesl 26. srpna 1965 se sovětskou posádkou. První sériový kus spatřil světlo světa o rok později.

## PRO CIVIL I DO ARMÁDY

Polský závod zahájil produkci transportního a pasažérským provedením, která známe i z naší armády. Následovala cvičná školní verze s dvojítm řízením. Polská armáda po výrobci požadovala upravit Mi-2 do podoby bitevního



Prototyp Mi-2 postavený v SSSR se od pozdějších strojů lišil některými drobnostmi.



Polský Mi-2URN s 23mm kanonem a bloky neřízených raket



Mi-2Ch Hekla při pokládce dýmové clony

stroje pro podporu pozemních jednotek. Ozbrojené „dvojky“ měly krýt palbou pěchotu. Nebylo účelem nahradit čistě bitevní typy Mi-8 a pozdější Mi-24, ale spíše je doplnit. Úpravy na „bitevník“ spočívaly v instalaci kulometů, protitankových řízených a neřízených raket, protiletadlových střel krátkého dosahu a samozřejmě také souvisejícího vybavení v podobně zaměřovacích a naváděcích systémů. Ke zvýšení balistické odolnosti přidáním pancéřováním kabiny a motorů nedošlo. Vznikly tak verze Mi-2US (kanonové provedení), Mi-2URN (s neřízenou výzbrojí), Mi-2URP (s neřízenou a řízenou protitankovou výzbrojí), Mi-2URS (s neřízenou a samonaváděcí protiletadlovou výzbrojí) a Mi-2URP-G (s řízenou protitankovou a samonaváděcí protiletadlovou výzbrojí). Zvláště u posledních verzí se naplno projevila největší slabina typu Mi-2, nedostatečně výkonné motory. Ty trápily už holé transportní provedení, natož pak ozbrojené typy. Nebylo výjimkou, že při vyšší teplotě okolního vzduchu nebo ve vyšších nadmořských výškách technici svěřili i jednu palivovou nádrž, aby ušetřili hmotnost. Samozřejmě se snižovala i hmotnost nákladu.

Výzbrojí obtěžkané verze nevynikaly nijak oslnivými letovými parametry, přesto dosáhly určitého exportního úspěchu. Kromě polské armády bitevníky koupilo letectvo Bulharska, NDR, Libye a Nikaragui. V poslední jmenované zemi se Mi-2 dokonce zapojily do bojových operací. Malou sérii Mi-2URP koupila na zkoušku i Československá lidová armáda.

Později firma PZL vyvinula záchranné verze pro operace nad mořem i nad souší a pro leteckou záchrannou službu či varianty pro vzdušné velení vojenských operací, pozorování bojiště, vzdušné minování a pro chemický, biologický a nukleární průzkum. Mezi zajímavé projekty jistě patří Mi-2Ch s příznačným označením Hekla (islandská sopka). Na výfukové roury tohoto stroje konstruktéři připevnili tuby, do nichž je vhaňena dýmotvorná suspenze. Vrtulník při přeletu bojiště pokládá dýmovou clonu, která má znemožnit pozorování pohybu vlastních jednotek protivníkem. Dnes se tato verze příliš nepoužívá, protože soudobé pozorovací prostředky umožňují orientaci i v zakouřeném prostředí.

Civilní výrobní program produkoval zemědělské, sanitní, fotogrammetrické a jeřábní varianty. Polský závod vyrobil celkem 5 497 kusů a dva prototypy



Mi-2 tvoří i jádro výcviku českých pilotů.



I přes nákupy nových strojů je Mi-2 hlavním výcvikovým typem v Rusku.



Varianta Mi-2URP-G unese čtyři protitankové a čtyři protiletadlové střely a 23mm kanon.

vznikly ještě v SSSR. Poslední dodaný vrtulník byl dokončen v roce 1998, tedy celých 32 let po zahájení sériové produkce. Ačkoli měl být Mi-2 zejména civilním produktem, našel si cestu k celkem 40 ozbrojeným silám po celém světě, které lehký typ využívaly a mnohde stále využívají především k výcviku pilotů, spojovací službě, transportu osob a materiálu a také k záchranné činnosti.

Největším uživatelem se stal pocho-pitelně Sovětský svaz. Velká část strojů zde sloužila pro výcvik vojenských pilotů v aeroklubech DOSAAF, zbytek získal Aeroflot a prováděl s nimi všechny letecké práce od práškování až po převoz pošty.

## NÁHRADA?

Vrtulník Mi-2 stále hraje důležitou roli při výcviku budoucích pilotů strojů Mi-8/17 a Mi-24 v mnoha zemích. Velkou výhodou představuje dlouhý technický život stroje, který je omezen pouze hodinovým náletem a nikoli počtem odsloužených let. Polský výrobce se snažil typ dále modernizovat. Ovšem stroje Kania a Taurus poháněné americkými motory přišly příliš pozdě a na trhu neuspěly. České stroje Mi-2 používané k výcviku pilotů AČR prošly modernizační avionikou, jež jim umožní připravit piloty na plynulý přechod na moderní používané typy. Stejně tak Polsko postupně vybavuje své Mi-2 novou avionikou a kokpitem kompatibilním s brýlemi NVG. I přesto se ale blíží čas, kdy bude Mi-2 vyrazen. Největší evropský uživatel, Polsko, už vybralo za nástupce nový vrtulník SW-4, přesto ale hodlá Mi-2 provozovat nejméně do roku 2020. Tamní velení letectva totiž považuje Mi-2 pro výcvik budoucích pilotů Mi-8/17 a Mi-24 za nepostradatelné. ■



Mi-2 sloužící v Centru leteckého výcviku Pardubice