

# Charkovský aeroklub

## a spolupráca s ukrajinskou národnou gardou



Že Ukrajina nie je len bojová zóna či kolbište strán a skupín rôznorodého politického spektra, dokazuje okrem iného aj činnosť civilného letectva. Jedným z centier športového leteckého života je Charkovský aeroklub pomenovaný po jednej z význačných žien aeronautiky, viacnásobnej svetovej rekordérky Valentiny Stepanovny Grizodubovej.

Jedným z ukazovateľov aktivít aeroklubu sa stal aj tzv. Big Way Camp, pri ktorom asistovala aj Ukrajinská národná garda s lietadlom An-72P. Od 21. do 27. augusta 2017 sa na športovom letisku Charkov-Korotyč uskutočnilo parašutistické stretnutie Big Way s medzinárodnou účasťou zodpovedajúce západoeurópskym štandardom. Pri tomto týždňovom stretnutí mohli po prvý raz v histórii samostatnej Ukrajiny 42 parašutisti z 27 krajín preukázať svoje schopnosti pri zoskokoch z vojenského lietadla An-72P Ukrajinskej národnej gardy. Organizátorom podujatia bola Spoločnosť pre spoluprácu pri obrane Ukrajiny - OSOU (Об'єднання содејствія обороні України, ukr. Tovarystvo spryjanňa oboronі Ukrainy), nástupca Dobrovolnej spoločnosti pre spoluprácu s armádou, letectvom a námorníctvom - DOSAAF (Dobrovolhoje obščestvo soдејствія armii, aviacii i flotu, ukr. Dobrovolne tovarystvo spryjanňa armiji, aviaciji i flotu). Táto organizácia vznikla v roku

1927 ešte pod názvom Spoločnosť na podporu obrany, leteckej a chemickej výstavby - OSOAVIACHIM (Об'єднання содејствія обороні, авіаціонному і хімічеському стрійтєлству). V roku 1948 bola rozdelená na tri samostatné organizácie: pre dobrovoľnú spoluprácu s armádou (DOSARM), letectvom (DOSAV) a námorníctvom (DOSFLOT). V roku 1951 sa tieto tri štruktúry znovu spojili do jedinej organizácie DOSAAF. V čase rozpadu Sovietskeho zväzu v roku 1991 mal DOSAAF viac ako 20 miliónov členov a 300 000 základných organizácií. Podobne ako

u nášho Zväzu pre spoluprácu s armádou (Zväzarm) bolo úlohou DOSAAF-u a na Ukrajine ostáva úlohou OSOU zabezpečiť výchovu mládeže a jej prípravu pre službu v ozbrojených silách. Spoločenstvo vzniklo v roku 1991. V súčasnosti ide o civilnú súkromnú organizáciu, ktorá zastrešuje okrem iného aj všetky parašutistické kluby na Ukrajine. Medzi nimi vyniká práve Charkovský aeroklub. Nielenže v aktívnych mesiacoch sezóny má ročne viac ako 100 spolupracovníkov, ale vyznačuje sa aj zaujímavým zložením používanej leteckej techniky.





### Charkovský aeroklub

Aeroklub je evidovaný a certifikovaný Štátnou leteckou službou Ukrajiny ako letecká spoločnosť zabezpečujúca obsluhu leteckej techniky a letovú spôsobilosť personálu, ako aj výcvik civilných osôb. Zabezpečuje tak výcvik pilotov lietadiel a vrtulníkov, ako aj parašutistov. Okrem toho vykonáva letecké postrekovacie práce, protipožiarnu hliadkovanie, vyhliadkové lety a ďalšie letecké činnosti. Príslušníci aeroklubu s jeho technikou sa viackrát zúčastnili na pátraní a záchrane osôb v krízových situáciách. Vedúcim aeroklubu je od roku 2007 Sergej Nikolajevič Filatov, absolvent Charkovskej vysokej vojenskej školy pilotov a skúšobný pilot III. triedy. Nalietaných má viac ako 4500 hodín, a to aj na lietadlách L-29 a L-39. Ďalší piloti, inštruktori aeroklubu, sú takisto skúsení letci s náletom niekoľko tisíc hodín. Tak Sergej Girejevič Komin, plukovník v zálohe, je vojenský pilot, inštruktor I. triedy a skúšobný pilot II. triedy s náletom 5200 hodín. Viačeslav Arkadievič Chajenko, inšpektor bezpečnosti lietania aeroklubu, bývalý vojenský pilot I. triedy a civilný pilot nalietal viac ako 10 000 hodín. Nikolaj Dmitrijevič Dryčak, pilot inštruktor, má na konte viac ako 3000 letových hodín. Viktor Alexandrovič Tugolukov, pilot inštruktor, dosiahol nálet 6500 hodín. Alexandr Alexejevič Govoruchin, letec inštruktor, parašutista a hlavný výsadkársky inšpektor nalietal 6000 hodín a absolvoval viac ako 2500 zoskokov.

Aeroklub vznikol už 1. januára 1925. Za 93 rokov existencie prešli v ňom výcvikom stovky pilotov lie-



XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX  
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX  
XXXXXX

tadiel, vrtulníkov, klzákov či vetroňov, parašutistov a modelárov. V priebehu desaťročí sa viac ráz sťahoval, prešiel viacerými reorganizáciami a zmenil názov. V roku 1996 mu bol udelený čestný názov Aeroklub Valentiny Stepanovny Grizodubovej. Aeroklub pozostáva z roja lietadiel, roja vrtulníkov, roja parašutistov a roja modelárov. Jeho letecký park tvorí viac ako 40 kusov techniky. Vlastní jedno prúdové cvičné lie-

tadlo Aero L-29 Delfin. Vedeniu aeroklubu sa však podarilo zabezpečiť pre letovú činnosť jeden stroj navyše a plánoval zakúpiť ešte dva. Ďalšie dve lietadlá umiestnené na letisku Korotyč majú súkromných majiteľov. Sú vybavené systémom generovania dymu a využívajú ich jediná civilná letecká akrobatická skupina na Ukrajine, ktorá lieta v troj- a štvorčlennej zostave. Jej členmi sú napríklad skúšobní piloti a bý-

valí vojenská letci S. N. Filatov, S. G. Komin a Anatolij Bernatovič. Aeroklub vlastní aj štyri lietadlá Antonov An-2, ktoré sa používajú hlavne na výcvik parašutistov. V rámci aeroklubu lieta aj jedno lietadlo Antonov An-28 vo farbách ukrajinského výrobcu lietadiel Antonov Design Bureau. Ide o stroj s perfektnými vzletovými a pristávacími vlastnosťami na trávnatých plochách, vhodný najmä na výsadky parašutistov. Ďalej aeroklub vlastní jedno lietadlo Jakovlev Jak-18T, s ktorým vykonáva vyhlídkové a hliadkovačie lety, a jeden stroj Jakovlev Jak-52, ktorý používa hlavne na výcvik pilotov. Z letiska Korotyč operuje aj Polikarpov Po-2, je to jediný letuschopný stroj tohto typu na Ukrajine. Lietadlo Po-2 rekonštruovala skupina piatich leteckých entuziastov v Charkovskom leteckom inštitúte a prevádzkuje ho v spolupráci s aeroklubom. Služí hlavne ako historická pripomienka minulých čias a na vyhlídkové lety. Aeroklub má aj jedno lietadlo Suchoj Su-31, ktoré využíva hlavne na výcvik prvkov vysokej pilotáže.

Charkovský aeroklub vlastní alebo prevádzkuje aj niekoľko lietadiel typu Legacy, VIS3, L-200 Morava, niekoľko verzií typu Cessna, ako aj stroje ukrajinského pôvodu T-10, T-10M a ChAZ-30.

Ľahké lietadlá T-10, T-10M a ChAZ-30 sú konštrukciami firmy TMM-Avia z Charkova. U nás a v západnej Európe sú však temer neznáme. Popri nových výrobkoch z dielne Štátneho podniku Antonov v Kyjeve tak ide o ďalšiu produkciu leteckej techniky pre civilný a čiastočne aj vojenský trh. Zaujímavým faktom je, že typ T-10 a jeho nasledovník T-10M sa značne líšia konštrukciou aj použitím pohonných



XX

jednotiek - motorov Jabiru 2200 a Rotax 912S. Základnou myšlienkou ich vzniku však bola snaha o vytvorenie čo najefektívnejšieho ľahkého lietadla pre základný výcvik. Cena za hotový stroj T-10 je kalkulovaná na približne 50 000 eur. Avšak postaviť si lietadlo zo stavebnice s pohonnou jednotkou Jabiru a drevenou vrtulou s výkonom 60 kW je o polovicu lacnejšie. Aj keď sa typ T-10 po prvý raz dostal do vzduchu už v roku 2002 a T-10M v roku 2008, oba typy používajú na výcvik prakticky len v Charkovskom aeroklube. Tu však lietajú temer denne a dokazujú tak svoju spoľahlivosť.

Rozšírenejší je ChAZ-30, ktorý používajú na výcvik aj Ozbrojené sily Ukrajiny. Aj tento typ, ktorý vznikol v štátnom charkovskom leteckom priemyselnom

podniku, poháňa motor Rotax-912. Lietadlo je podstatne robustnejšie ako T-10 a T-10M a jeho odolný podvozok absorbuje aj tvrdé pristátia pilotných adeptov. Po prvý raz vzlietlo v roku 2006 a do sériovej výroby sa dostalo po určitých zmenách konštrukcie v roku 2012. Charkovský aeroklub prevádzkuje päť lietadiel tohto typu. Nahrádzujú tak typ Jak-52 používaný doteraz pri výcviku kadetov Charkovskej národnej univerzity vzdušných síl Ivana Kožeduba (Charkivskij nacional'nyj universytet povitrianych sil imeni Ivana Kožeduba). Mladí adepti lietadla laskyplne nazývajú Chazyk. Piloti inštruktori si na type ChAZ-30 pochvalujú hlavne spoľahlivosť. Používa sa na získanie prvých letových skúseností a pre základný výcvik počas druhého ročníka štúdia. Vzhľadom na požiadavku zvýšenia počtu pilotov prechádzalo výcvikom v aeroklube až 30 žiakov, pre ktorých bolo vyčlenených po 45 letových hodinách. Denne sa uskutoční až 60 letov v dvojzmennej prevádzke a inštruktori nalietajú denne až päť hodín.

Aeroklub v má v stave aj 4 vrtuľníky Miľ Mi-2, ktoré slúžia hlavne na výcvik a postrekovanie poľnohospodárskych plôch a lesných porastov. Vyrobené boli v rokoch 1984 - 1989. Dva z nich prešli v roku 2016 generálnou opravou v opravárenskom závode vo Vinnycii a ďalšie dva vo VKB Agro-Avia Dneper. Okrem nich vlastní aeroklub aj ultralight vrtuľník AK1-Z firmy Aerokopter z Poltav. Služí hlavne na základný výcvik pilotov vrtuľníkov, letecké pozorovanie a monitoring. Celkovo bolo vyrobených 92 vrtuľníkov tohto typu. Na Ukrajine ich v súčasnosti lieta až 10. Okrem aktivít spojených s leteckou a parašutistickou činnosťou aeroklub buduje aj malé múzeum leteckej techniky. Zatiaľ sú vystavené lietadlá An-2, MiG-21, MiG-23, MiG-27, Su-17, Su-27 a vrtuľníky Mi-1 a Mi-2. Pripravuje sa inštalácia lietadiel MiG-21UM, MiG-29, Su-24, Su-25 a vrtuľníka Mi-6.

### Big Way Camp

Charkovský aeroklub zabezpečil výsadky parašutistov v rámci Big Way Campu svojimi lietadlami An-2 a An-28. Pre hlavný program tohto podujatia však bol k dispozícii podstatne výkonnejší Antonov An-72P. Ešte v časoch Sovietskeho zväzu zalietaný typ bol určený pre prepravu v bojovej zóne. Prototyp vzlietol pred viac ako štyridsiatimi rokmi, po prvý raz 31. augusta 1977. Stroje z úvodnej série boli do služby zaradené v roku 1979. Dodnes udivuje svojimi špeciálnymi vlastnosťami STOL. Pohonné jednotky sú umiestnené nad krídlom. Umožňujú



### Valentina Stepanovna Grizodubova

Význačná sovietska letkyňa ukrajinského pôvodu. Narodila sa 14. (podľa juliánskeho kalendára) 27. apríla 1909 v Charkove v Ruskom impériu. Otec Stepan Vasilievič bol vynálezcom a aviatikom, neskôr viedol letecké dielne v Charkove a sekciu vetroňového lietania v OSOAVIACHIM-e Ukrajinskej SSR a Krymu. Už ako 2,5-ročná sa Valentina po prvý raz vzniesla do vzduchu v lietadle, ktoré skonštruoval aj pilotoval jej otec. Dcéru si priviazal k telu remeňom! Ako 14-ročná už lietala na vetroňoch na Kryme v meste Koktebel. Po strednej škole študovala na Charkovskom technologickom inštitúte a súčasne klavírnu hudbu na konzervatóriu. 4. novembra 1928 vstúpila do Charkovského centrálného aeroklubu, ktorý však ukončil činnosť len o tri mesiace neskôr. Nato prerušila štúdiá a venovala sa leteckému výcviku v 1. letecko-športovej škole OSOAVIACHIM-u v Tule. V roku 1929 postúpila na Školu inštruktorov letectva v Penze. V rokoch 1930 - 1933 pracovala ako inštruktorka plachtenia v Tulsom aeroklube, potom v Tušine pri Moskve. V rokoch 1934 - 1935 bola príslušníčkou Agitačnej letky Maxima Gorkého na Centrálnom moskovskom letisku. Vtedy obletela temer všetky letiská v bývalom ZSSR, a to na viacerých typoch lietadiel. V októbri 1935 dosiahla 5 svetových rekordov na ľahkých motorových lietadlách. V dňoch 24. a 25. septembra 1938 spolu s druhou pilotkou Polinou Denisovnou Osipenko a navigátorkou Marinou Michajlovnou Raskovou na prototypu ANT-37bis Rodina (Vlast) uskutočnila diaľkový prelet z Moskvy do ďalekovýchodného Chabarovska. Trojčlenná ženská posádka absolvovala trasu dlhú 5908,61 km za 26 hodín a 29 minút a ustanovila tak medzinárodný ženský diaľkový rekord. Za tento výkon Valentina dostala Zlatú hviezdu Hrdinu ZSSR. V roku 1939 sa stala náčelníčkou vedenia medzinárodných leteckých liniek ZSSR a študovala na Leningradskom inštitúte inžinierov civilného letectva. V roku 1941 vstúpila do komunistickej strany a stala sa predsedníčkou ženského protifašistického výboru. Od marca 1942 do októbra 1943 velila 101. leteckému pluku diaľkového letectva. Do mája 1943 vykonala viac ako 200 bojových bombardovacích letov, z nich 132 nočných, na lietadle Lisunov Li-2. Vo Vzdušných silách RKKA dosiahla hodnosť plukovníka (1943). V roku 1946 odišla do zálohy. Pracovala v civilnom letectve ako zástupkyňa náčelníka pre letectvo 17. vedeckovýskumného inštitútu (neskôr Inštitút vývoja palubných prístrojov a napokon Koncern rádioelektronikkej výroby Vega). V roku 1963 z jej iniciatívy vzniklo Vedeckovýskumné letecké skúšobné stredisko na letisku Solncevo, ktoré viedla do roku 1972. Potom do roku 1993 znovu pracovala ako zástupkyňa náčelníka Inštitútu vývoja palubných prístrojov. Zomrela vo veku 84 rokov 28. apríla 1993 v Moskve.

