

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 aerokluba 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 leteisku Charkov-Korotyč uskutočnilo parašutistické stretnutie Big Way s medzinárodnou účasťou zodpovedajúce západoeurópskym štandardom. Pri tomto týždňovom stretnutí mohli po prvý raz v historii 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 (Obšestvo sodejstvia obrone Ukrajiny, ukr. Tovarystvo spryjanja oborony Ukrayiny), nástupca Dobrovoľnej spoločnosti pre spoluprácu s armádou, letectvom a námorníctvom - DOSAAF (Dobrovoľne obšestvo sodejstvia armii, aviacii i flotu, ukr. Dobrovolne tovarystvo spryjanja armiji, aviaciji i flotu). Táto organizácia vznikla v roku

1927 ešte pod názvom Spoločnosť na podporu obrany, leteckej a chemickej výstavby - OSAVIACHIM (Obšestvo sodejstvia oborone, aviacionnomu i chimičeskomu strojiteľstvu). V roku 1948 bola rozdaná na tri samostatné organizácie: pre dobrovoľnú spoluprácu s armádou (DOSARM), letectom (DOSAV) a námorníctvom (DOSFLOT). V roku 1951 sa tieto tri štruktúry znova 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 Štátou 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 vrtuľníkov, ako aj parašutistov. Okrem toho vykonáva letecké posstrekovacie práce, protipožiarne hliadkovanie, vyhliadkové lety a ďalšie letecké činnosti. Príslušníci aeroklubu s jeho technikou sa viackrát zúčastnili na pátraní a záchrane osôb v krízových situáciach. Vedúcim aeroklubu je od roku 2007 Sergej Nikolajevič Filatov, absolvent Charkovskej vysokej vojenskej školy pilotov a skúšobný pilot III. triedy. Nalietaňiacich 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. Vlăčeslav Arkadievič Chajenko, inšpektor bezpečnosti lietania aeroklubu, bývalý vojenský pilot I. triedy a civilný pilot nalietať 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 nalietať 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-



tadiel, vrtuľníkov, klzákov či vetroňov, parašutistov a modelárov. V priebehu desaťročí sa viac ráz stáhaval, prešiel viacerými reorganizačiami a zmenil názov. V roku 1996 mu bol udelený čestný názov Aeroklub Valentiny Stepanovny Grizodubovej. Aeroklub pozostáva z roja lietadiel, roja vrtuľníkov, 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 by-

valí vojenskí 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 vyhliadkové a hliadkovacie 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 entuziasťov v Charkovskom leteckom inštitúte a prevádzkuje ho v spolupráci s aeroklubom. Slúži hlavne ako historická pripomienka minulých čias a na vyhliadkové 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.

Lahké 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. Zaujímavý faktom je, že typ T-10 a jeho nasledovník T-10M sa značne líšia konštrukciou aj použitím pohonných



XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

jednotiek - motorov Jabiru 2200 a Rotax 912S. Základnou myšlienkom 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 drevnenou 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 spoločnosť.

Rozšírenie jej je ChAZ-30, ktorý používajú na výcvik azbrojené 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 zmenach konštrukcie v roku 2012. Charkovský aeroklub prevádzkuje päť lietadiel tohto typu. Nahradzujú tak typ Jak-52 používaný doteraz pri výcviku kadetov Charkovskej národnej univerzity vzdušných síl Ivana Kožeduba (Charkivský národný universytet povitriany syl imeni Ivana Kožeduba). Mladí adepti lietadlo lásykyplne nazývajú Chazyk. Piloti inštruktori si na type ChAZ-30 pochávali hlavne spoločnosť. 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 hodín. Denne sa uskutoční až 60 letov v dvojzmennej prevádzke a inštruktori naliatujú denne až päť hodín.

Aeroklub v má v stave aj 4 vrtuľníky Mi-2, ktoré slúžia hlavne na výcvik a postrekovanie polhospodárskych plôch a lesných porastov. Vyrobene boli v rokoch 1984 - 1989. Dva z nich prešli v roku 2016 generálnou opravou v opravárenskom závode vo Vinnyčii a ďalšie dva vo VKB Agro-Avia Dneper. Okrem nich vlastní aeroklub aj ultraľahký vrtuľník AK1-Z firmy Aerokopter z Poltavy. Slúži 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 záletaný typ bol určený pre prípravu v bojovej zóne. Prototyp vzlietol pred viac ako štyridsiatimi rokmi, po prvý raz 31. augusta 1977. Stroje z úvodnej súrady boli do služby zaradené v roku 1979. Dodnes udivuje svojimi špeciálnymi vlastnosťami STOL. Pohonné jednotky sú umiestnené nad krídłom. 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 OSAOVIACHIM-e Ukrajinskej SSR a Krymu. Už ako 2,5-ročná sa Valentina po prvý raz vzniesla do vzduchu v lietadle, ktoré skonštruoval aj pilota jej otec. Dcérku si priviaza 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 centrálneho aeroklubu, ktorý však ukončil činnosť len o tri mesiace neskôr. Nato preru-

šila štúdia a venovala sa leteckému výcviku v 1. letecko-športovej škole OSAOVIACHIM-u v Tule. V roku 1929 postúpila na Školu inštruktorov leteckej výstavby v Penze. V rokoch 1930 - 1933 pracovala ako inštruktorka plachtenia v Tulskom aeroklube, potom v Tušine pri Moskve. V rokoch 1934 - 1935 bola príslušníčkou Agitačnej letky Maxima Gorkého na Centrálnom moskovskom letisku. Vtedy obletela temer všetky letecké výstavby v bývalom ZSSR, a to na viacerých typoch lietadiel. V októbri 1935 dosiahla 5 svetových rekordov na ľahkých motorových lietadlach. V dňoch 24. a 25. septembra 1938 spolu s druhou pilotkou Polinou Denisovou Osipenko a navigátorkou Marinou Michajlovou Raskovou na prototype ANT-37bis Rodína (Vlast) uskutočnila diaľkový prelet z Moskvy do ďalekohodného 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 leteckstva. 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 záloh. Pracovala v civilnom letectve ako zástupkyňa náčelníka pre leteckto 17. vedecovkyskumného inštitútu (neskôr Inštitút vývoja palubných prístrojov a napokon Koncern rádioelektronickej 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 znova pracovala ako zástupkyňa náčelníka Inštitútu vývoja palubných prístrojov. Zomrela vo veku 84 rokov 28. apríla 1993 v Moskve.

krátke vzetky a pristátia za pôsobenia Coandovho efektu spojeného s ohýbaním prúdu motorových plynov nad profilom krídla. Súčasne takáto konfigurácia umožňuje lepší pohyb okolo lietadla aj s beziacimi motormi. Nevýhodou je zložitejšia údržba motorových jednotiek umiestnených vysoko nad zemou. Prevádzkovateľom jediného ukrajinského vojenského lietadla tohto typu je Národná garda Ukrajiny (Nacionalna hvardija Ukrajiny). Označenie „vojenské lietadlo“ nie je celkom presné, pretože národná garda nepodlieha ministerstvu obrany, ale je ozbrojenou zložkou ministerstva vnútra. Vznikla 4. novembra 1991, k 11. januáru 2000 ju rozpustili a jej členov pridelili vnútorným bezpečnostným silám. Ako bojová sila bola obnovená na základe rozhotnutia ukrajinského parlamentu 12. marca 2014 po anexii polostrova Krym Ruskou federáciou.

Letecké jednotky národnej gardy zahrnujú dve letky vybavené vrtuľníkmi Mi-8 viacerých verzií. Sídlia na letisku Alexandria a udržujú so samostatnou letkou detašované stanovište na letisku Kyjev-Žuľany. Táto letka má vo výzbroji po jednom lietadle An-72, An-72P a An-74, ako aj dve An-26. V prípade An-74 ide o civilnú verziu vojenského dopravného stroja An-72. Používa sa hlavne na dopravu veľmi dôležitých osôb. Lietadlo An-72P prevzala národná garda od pohraničných jednotiek. Pri výsadkoch parašutistov v Charkovskom aeroklube je to teda veľmi výnimcočný stroj. Lietadlo s označením „modrá 03“ predstavuje upravenú hliadkovú verziu, ktorá bola vybavená špeciálnym prieskumným a fotografickým výstrojom, ako aj palubným kanónom. Súčasti výstroja a výzbroje boli odstránené, vnútorné členenie kabíny však zostalo zachované - aj s priesotorom ope-rátora za kokpitom posádky. Tieto technické zvláštnosti však pri vysadzovaní parašutistov cez otvorenú zadnú nakladaciu rampu nehrali žiadnu podstatnú úlohu. Športovcom záležalo hlavne na tom, aby sa čo najrýchlejšie dostali do výšky nad 5000 m a v čo najkratšom čase opustili palubu cez zadnú rampu. Lietadlo An-72 na vzlet, stúpanie, vysadenie, kle-sanie a pristátie nepotrebovalo viac ako 20 minút. Dobre vycvičenej posádke sa darilo tento čas neraz aj znížiť. Dokonca musela výčkať mimo letiska, pretože priestor bol ešte obsadený parašutistami. Úžitok z akcie však nemali len športoví parašutisti. Big Way Camp bol od počiatku organizovaný ako spoločný projekt s národnou gardou. Prvý, ešte len úvodný test takejto spolupráce sa uskutočnil už v roku 2016, vtedy však len s ukrajinskou účastou. Odvtedy sa na charkovskom letisku Korotyč vykonáva výcvik posádok lietadiel An-72 z Kyjeva na trávnatých plochách, ako aj výcvik vo vysadzovaní vý-



XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

sadkárov a parašutistov. V roku 2017 sa podarilo zabezpečiť počas Big Way Campu výcvik dvoch posádok pod dohľadom skúseného testovacieho pilota zo Štátneho podniku «Antonov».

Okrem príprav rekordných zoskokov z lietadla An-72 bolo možné v prestávkach využiť aj stroje An-2 a An-28. Skákal sa najmä z malých výšok. Viace-ro účastníkov akcie s menšími skúsenosťami v zoskokoch vo formáciách ich využilo pre kvalifikáciu na rekordný výsadok. Mimo tohto programu, najmä počas vikendov, prebiehala na letisku normálna aeroklubová činnosť. Šlo hlavne o výcvik na lietadlách T-10, T-10M a ChAZ-30 ukrajinského pôvodu. Vrcholom minuloročnej sezóny bol Aviafest 2017 usporiadany po štvrtý raz 2. a 3. septembra. Prišlo viac ako 20 000 divákov. Program zahrnoval predvedenie leteckej techniky aeroklubu na zemi aj vo vzduchu. Zlatým klincom bola ukážka vysokej pilotáže trojice lietadiel L-29. Zahŕaniční diváci ju ocenili ako jedno

z najlepších vystúpení akrobatickej skupiny na prúdových lietadlách, aké v tom roku mali možnosť vidieť, a to boli medzi nimi viacerí leteckí entuziasti zo západnej Európy. Záver programu tvorila vynikajúca letová ukážka na akrobatickom lietadle Su-31. Druhý deň Aviafestu priniesol vyrcholenie v podobe preletu stíhacieho lietadla Su-27 Vzdušných síl Ukrajiny.

Budúcnosť

V roku 2018 je naplánovaný na koniec leta ďalší Big Way Camp. Na august sa pripravuje ďalší pokus o národný rekord v počte vysadených parašutistov. K dispozícii majú byť dokonca dve lietadlá An-72 národnnej gardy. Tak by sa podarilo oproti vlaňajším 50 vysadeným parašutistom zvýšiť ich počet dvojnásobne. Súčasne sa plánuje v tomto roku ďalej posilniť akrobatickú skupinu na lietadlách Aero L-29 Delfin, s výhľadom na predvádzanie minimálne štvorce lietadiel či dokonca päťice, alebo šesťice strojov. ■

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

