

KOLOKOL NENAPODOBUJTE!



Říká gardový podplukovník Dmitrij Alexandrovič Kuposov, zástupce velitele akrobatické skupiny „Striži“ v otázkách výchovy.

Text: Pavel Vanka
Foto: Igor Ruděnko, Max Kuzovkov, Alexej Korovin a Vladislav Kuprin

Létat skupinovou akrobacií na výkonných proudových stíhačích letounech mohou skutečně jen ti nejlepší. Dmitrij Alexandrovič Kuposov mezi ně patří. I přes ne zcela ideální podmínky pokračuje se svými kolegy v tradici slavné vojenské akrobatické skupiny.

Můžete krátce popsat svoji dosavadní leteckou kariéru? Jak jste se stal pilotem a kde všude jste létal?

Zakončil jsem Černigovské vyšší vojenské letecké učiliště v roce 1990 na letounu L-39. Poté jsem sloužil na stíhačích MiG-29 na základnách Bagaj-Baranovka (Saratovská oblast), Senaki (Gruzie), Tockoje (Orenburská oblast), Primorsko-Achtarsk (Krasnodarský kraj; zde jsem si ještě osvojil Su-25), Jerevan (Arménie). Od roku 2000 létám v Kubince. Do současnosti mám nalétáno zhruba 750 hodin.

Jak jste se stal členem skupiny Striži? A jaké jsou požadavky na její nové příslušníky? Provádíte nějaké speciální výběrové řízení?

Pro přijetí do skupiny existuje speciální kurz. Adepti musejí složit zkoušky z teoretických znalostí letecké techniky a poté absolvovat letovou prověrku ve dvoumístném stroji s jedním z instruktorů skupiny. Dalším požadavkem je věk do 28 let a minimálně 2. pilotní třída. Stejnou procedurou jsem musel projít i já.

Jak dlouho většinou létají piloti ve skupině? Zpravidla létají, dokud jim to dovolí zdraví (v průměru do 40–45 let), pak obvykle pokračují v letecké kariéře v civilním letectví.

Jak je skupina organizována? Jde o samostatnou vojenskou jednotku, nebo je součástí jiné jednotky? Piloti se věnují jen akrobaci, nebo plní i běžný bojový výcvik?

Skupina náleží do stavu 237. centra předvádění letecké techniky. Piloti netrénují pouze akrobatické létání, ale současně musejí plnit všechny úkoly jako příslušníci normálního stíhačského pluku.

Článek byl připraven s velkou pomocí skupiny „Striži“ a serveru www.strizhi.ru. Tento server slouží jako veřejná podpora akrobatické skupiny Striži. Stránky byly založeny díky přímé iniciativě pilotů. Rozvíjejí se jako volně přístupný projekt – interaktivní centrum pro informování veřejnosti o činnosti skupiny Striži. Na stránkách serveru se piloti virtuálně setkávají se svými diváky a fandy, publikují se zde novinky o všech skupinách 237. CPAT základny Kubinka.

Jak probíhá samotný akrobatický výcvik? Kolik hodin nalétáte a jaká je osnova výcviku?

Základní princip je „od jednoduchého ke složitějšímu“ a zpravidla je pilot připraven k předvádění letecké techniky ve vzduchu po 2–3 letech od příchodu ke skupině. Průměrný roční nálet pilota je 60–100 hodin.

Kdo vytváří akrobatické sestavy, které předvádíte na veřejnosti?

Komplex akrobatických figur je plodem kolektivního úsilí všech členů skupiny, poté se všechny prvky doladují při cvičných letech a nakonec se představi veřejnosti.

Který z akrobatických prvků považujete na nejtěžší? Můžete jeho provedení detailně popsat?

Pro mě osobně je to nejspíše „kolokol“, tedy pád po ocase. Technika jeho provedení je mimořádně velmi jednoduchá – je třeba vést letadlo na výšce minimálně 1500 metrů a nulovou rychlost při úhlu stoupání 70 stupňů. Výchozí parametry jsou čistě na uvážení pilota a dále se kompenzují změnou tahu motorů, přetížením a úhlem náběhu při zahájení manévru. Následující činnosti pro vyvedení letadla z této polohy se trénují nejdříve při cvičných letech v cvičném prostoru na středních výškách a pak teprve přímo nad letištěm. Konkrétní rozpočet a úkony pak závisejí na větším množství faktorů, například na zůstatku paliva v daném okamžiku, ale i na individuálních vlastnostech konkrétního stroje. Podrobnější popis by však zabral příliš místa a také bych měl nerad na svědomí nějakého pilota, který by si na základě mého textu chtěl kolokol stříhnout.

Fungování skupiny platí plně ruské letectvo, nebo máte i nějaké sponzory?

Jiné financování, než mají ostatní letecké útvary, ze strany letectva není. A jediné, na co používáme prostředky od sponzorů, jsou „striži“ uniformy a oblečení pro letecký a technický personál skupiny.



Kolik vystoupení absolvujete během roku doma a kolik v zahraničí? Podle čeho vybíráte, kam poletíte a kam ne, a jak dlouho předem je nutné vaše vystoupení objednat? Můžete říci, v jakém rozpětí se pohybuje cena za vaše vystoupení v zahraničí?

My si nevybíráme, kam poletíme a kam ne. Všechny otázky týkající se organizování vystoupení jak na území Ruské federace, tak i v zahraničí, řeší odpovídající oddělení Generálního štábu vzdušných sil a Správa mezinárodní vojenské spolupráce Ministerstva obrany RF.

Kolik a jakých letadel máte k dispozici? Jsou nějak speciálně upravené a vybavené? V současné době máme ve skupině devět letounů MiG-29 připravených k předvádění. Úprava letadel spočívá pouze v jedinečném zbarvení a doplnění navigačních a některých dalších (spojovací, systém zásobování energií) systémů pro přelety po mezinárodních letových tratích. Žádné úpravy týkající se systémů řízení, zbraní či zaměřovačů na našich letadlech aplikovány nejsou.

Kolik techniků se o vaše letouny stará? Jsou také stálými příslušníky skupiny a procházejí také nějakým výběrem?

V pozemním personálu Strižů je kolem třiceti lidí. Jsou také stálými členy skupiny, ale žádný speciální výběr na pozici technického personálu neexistuje.

Kolik pozemního personálu s vámi létá na airshow? Jak je zajištěna údržba vašich letadel v zahraničí, kolik a jakého vybavení a náhradních dílů s sebou vozíte?

Skupina je při svých zahraničních návštěvách plně soběstačná, při takových akcích se šesti letadly nás doprovází již zmíněný počet třiceti lidí technického personálu. Seznam náhradních dílů a příslušenství asi není nutný, ale chtěl bych podotknout, že jsme ještě ani jednou neposílali doprovodné letadlo pro nějakou pomoc zpět na základnu. To jasně hovoří o vysoké spolehlivosti MiGu-29 i o vysoké úrovni našeho technického personálu.

Sloužit u tak slavné skupiny je jistě prestižní úkol. Jaké mají její příslušníci postavení v rámci celých vzdušných sil? Existuje rozdíl v počtu naléтанých hodin mezi vašimi piloty a piloty běžných bojových útvarů? Můžete prozradit, jaká je průměrná mzda pilotů ve skupině?

Služba u Strižů je samozřejmě opravdu velmi prestižní, odvíjí se od toho i zvláštní vztah

ke členům Strižů ze strany vojáků z ostatních jednotek letectva. Rozdíly mezi ročním náletem pilotů skupiny a ostatními řadovými piloty se za poslední roky smazaly. Ohledně finančního ohodnocení členů skupiny mohou pouze říci, že se nijak neliší od mzdy řadových pilotů vzdušných sil RF odpovídající kategorie.

Panuje nějaká rivalita mezi vaší skupinou a skupinou Russskije viťjazi? Jsou mezi skupinami nějaké zásadní rozdíly, kromě letadel? Mám na mysli třeba styl létání, organizaci, prestiž a podobně.

Stylem létání se opravdu skupiny liší, je to dáno specifikem pilotáže letadel různých typů, záleží zde na rychlostech, úhlech náběhu, přetížení atd. Mezi skupinami určitě existuje zdravé soupeření ve vzduchu, ale to nám pilotům nebrání přátelit se na zemi. Kromě toho nás smeluje také létání ve společných formacích.

Létání v slavné skupině představuje určitě jeden z vrcholů letecké kariéry. Vy sám osobně máte ještě nějaké cíle, jichž byste chtěl dosáhnout?

Zalétat si na MiG-29OVT.



VÝJIMEČNÁ SKUPINA

Od rudě zbarvených letounů MiG-15, 17, 19 a 21 až po MiG-29.

Text: Pavel Vanka, foto: archiv Striži



Tradice skupiny Striži sahají až do 50. let 20. století. Již tehdy připadl 237. gardovému proskurovskému centru předvádění letecké techniky I. N. Kožeduba náročný úkol předvádět moderní letadla a hlavně skupinovou pilotáž na ukázkách pro představitele vlády, armády, pro zahraniční delegace, ale i na veřejných leteckých dnech.

V roce 1989 vzniká v Kubince nedaleko Moskvy smíšený letecký pluk pro osvojení a ukázky nových letadel. Ve výzbroji má nejen MiG-29, ale i Su-27 a dokonce stíhací bombardéry Su-17 a Su-24 a bitevníky Su-25. V roce 1991 dochází ke zformování tří samostatných akrobatických skupin: Striži na MiG-29, Russskije viťjazi na Su-27 a Nebesnyje gusary na Su-25.

Úspěch hned napoprvé

Za oficiální datum zrození skupiny Striži se považuje 6. květen 1991, kdy skupina elegantních devěťadvacítek poprvé vystoupila na veřejnosti pod tímto názvem, získaným od hbitých ptáků – rorýsů. Už v říjnu stejného roku Striži vyrážejí za hranice Ruska, konkrétně do švédské Uppsaly. Prvním veřejným zahraničním předvedením je však účast na oslavách 50. výročí založení eskadry Normandie-Němen ve Francii. Šest bílo-modrých migů odkudsi z Ruska ohromilo západní laické i odborné publikum svým uměním, přesností figur

vysoké pilotáže (přemet, šikmý přemet, výkrut atd.) prováděných ve skupině, elegancí změny tvarů formací (šipka, obálka, kříž, pyramida, křídlo, hvězdice...). Vrcholem pak byl velmi efektní rozchod „tulipán“ s odstřelem klamných cílů. V roce 1993 se Striži zúčastnili aerosalonu Lima '93 v Malajsií a letecké výstavy v Thajsku. Zde, v jihovýchodní Asii, se po vedlo technikům skupiny vytvořit zajímavý rekord: čtveřice MiGů-29 byla totiž přepravena z Kubinky do Asie v útrokách obřího An-124 Ruslan v rozloženém stavu, pozemní personál letouny během tří dnů sestavil zpět dohromady a skupina mohla bez problémů odlétat své představení. Rok 1993 znamenal pro Striže další zahraniční ukázky, představili se ještě v Belgii, Číně, Vietnamu, Mongolsku, a hlavně tento rok skupině přinesl ocenění „Nejlepší akrobatická skupina světa“.

Originální kombinace

Následuje dlouhý útlum, skupina vystupuje pouze doma v Rusku. Výjimkou je rok 1997, kdy se Rorýsi podívali za oceán do USA a cestou stihli pár leteckých dnů v Evropě (Finsko, Holandsko, Bulharsko). V roce 1999 opouští letectvo většina pilotů skupiny a „znovuzrození“ Strižů trvá celý rok. Zaslouhou gardového plukovníka Nikolaje Djatla skupina i přes obrovské personální a finanční potíže nezani-

la a postupně, nejprve v sólu, pak ve čtyřce, pěti a šestici, se Rorýsi vrátili na nebe.

V roce 2002 začali kubinští piloti realizovat unikátní a možná i bláznivý nápad – skupinovou slétanost osmi letadel, ale dvou různých typů! Čtveřice Su-27 Russskije viťjazi a čtyřka MiG-29 Strižů v jedné skupině nacvičují nejen různé tvary formací, ale i prvky vyšší pilotáže ve skupině. Jakékoliv skupinové létání je velmi složité, ale co teprve když je tak velká, těsně sevřená skupina složená z letounů hmotnostně i výkonově tak odlišných! Nad Rudým náměstím při oslavách Dne nezávislosti Ruska 12. 6. 2003 pak přelétlo ve formaci dokonce 10 (!) letadel – 4x Su-27 + 6x MiG-29, a po příletu na Kubinku v téhle sestavě provedlo úžasnou show. Dodnes občas tato „supergrupa“, nyní již v stabilizovaném počtu devíti strojů (5x Su-27 + 4x MiG-29), vystupuje, ať doma v Kubince nebo na mezinárodním moskevském aerosalonu, který se koná každý lichý rok v Žukovském. Skupinu Striži jsme měli možnost vidět i u nás, a to v roce 2005 na brněnském CIAFu, kam pětice migů přilétla již v nových předváděcích barvách: bílo-červeně se stylizovanou modrou siluetou rorýse na hřbetě a spodku a s modrým nápisem „MiG“ na směrovkách. Podívaná to byla o to vzácnější, že v následujících letech skupina radikálně omezila počet svých vystoupení.



1 KOLOKOL
„Zvon“, pád po ocase. Počáteční H=200m, V=500-600km/h. Stoupání 70° na H=1600m V=0km/h. Pád po ocase a vybrání.

2 ROZCHOD A NÁSLEDNÝ PŘEMET ČTVEŘICE VE FORMACI „KOSOČTVEREC“
Počáteční H=200m, V=750-800km/h - rozchod. H=1600m, V=350km/h vrchol přemetu.

3 ROZCHOD „TULIPÁN“
Počáteční H=500-900m, V=450 km/h