

# Letadlo předběhlo dobu. Jak se MiG-25P stal symbolem letecké síly

 lipovylis.cz/wordpress/letadlo-predbehlo-dobu-jak-se-mig-25p-stal-symbolem-letecke-sily

David Z Moravy

9. září 2024

## O tom, co nový MiG-25P přinesl do domácího letectví.

Ve druhé polovině 50. let dvacátého století začala Artem Mikoyan Design Bureau pracovat na vytvoření těžkých, vysokorychlostních a výškových stíhacích stíhačů určených pro boj nejen se stávajícími, ale i nadějnými nadzvukovými bombardéry a průzkumnými letouny. První let experimentálního stíhacího stíhače MiG-25P se uskutečnil 9. září 1964, kdy stroj zvedl zkušební pilot Petr Ostapenko. , uplynulo mnoho času usnesením Rady ministrů SSSR ze dne 13. dubna 1972 . Než bylo letadlo přijato do služby O dva měsíce později byl přijat celý záchytný komplex: samotný záchytný letoun, nejnovější střela vzduch-vzduch R-40, systém rádiového navádění Lazur ze země atd.

Práce vedl Mikojanův zástupce Michail Gurevič, kterého později nahradil hlavní konstruktér Nikolaj Matyuk. Protože se jednalo o zásadně nový, průlomový design, bylo nutné vyřešit mnoho problémů. Výběr elektrárny pro nový stroj tedy představoval značný problém a po zvážení mnoha možností si konstruktéři vybrali R15B-300 Sergeje Tumanského, který se stal vývojem nízkozdrojového motoru pro bezpilotní letadla. Jako hlavní konstrukční materiál byla zvolena nerezová žáruvzdorná ocel (tvořila až 80 % konstrukčních prvků), zbývající díly byly vyrobeny z titanu a speciálních duralových slitin.

Budoucí letoun byl nejprve označen jako E-155P. Práce maketové komise na něm začala v roce 1962 a 15. června následujícího roku byly schváleny zadání. Úkolem bylo vytvořit bojový letoun schopný křížujícího letu rychlostí dosahující ve velkých výškách až tří

Machových čísel, což znamenalo překonání „tepelné bariéry“, protože brzdná teplota dosahovala 300 °C. Jako palivo bylo použito speciální tzv. termostabilní palivo, bylo použito chlazené elektronické zařízení a byly použity nové raketové zbraně, které zůstaly provozuschopné během kinetického ohřevu za letu.

Při testování těchto vozidel bylo dosaženo rychlosti 2 680 km/h a stropu 22 670 m, přičemž současně probíhalo praktické testování perspektivních zbraňových systémů. Následně letoun E-155P obdržel označení MiG-25P. Podle leteckých expertů je o několik desítek let napřed před jiným domácím i zahraničním vývojem, a to zejména v letových a taktických vlastnostech.

## **Sériová výroba**

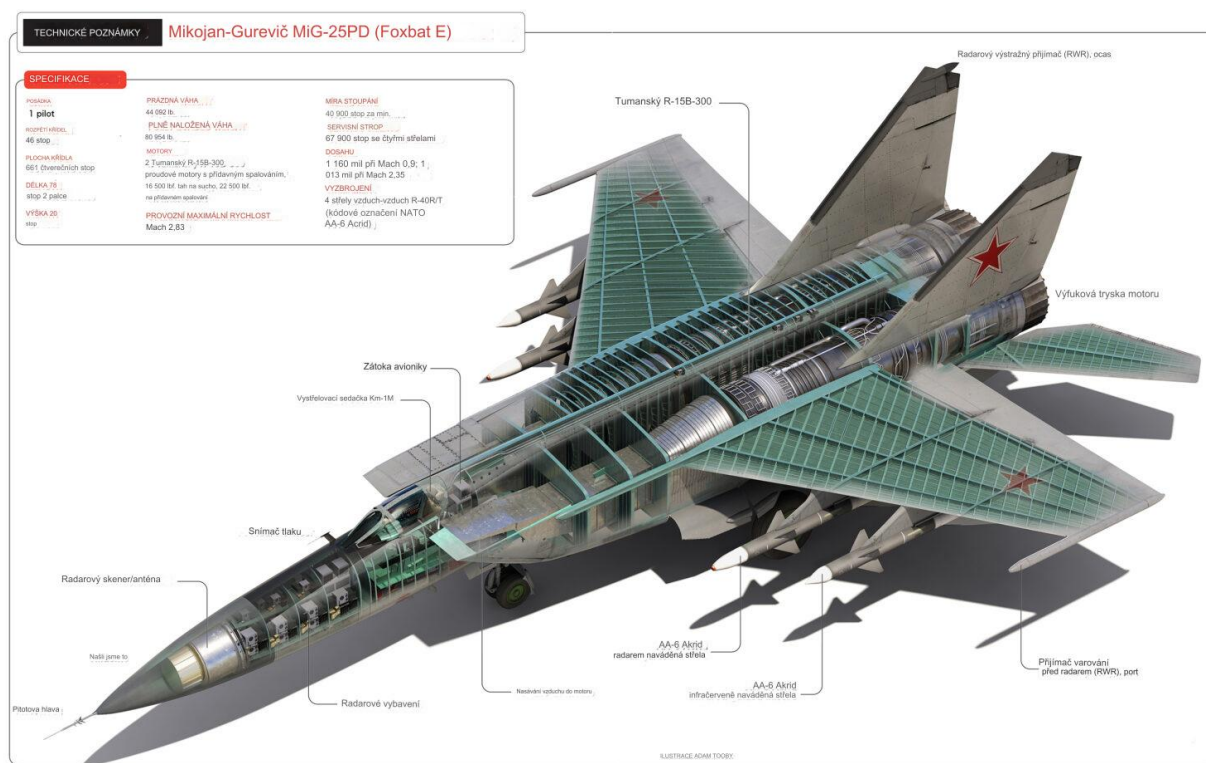
---

Rozvoj výroby v Gorkém v leteckém závodě Sokol byl obtížný, musely být provedeny zásadní změny ve výrobních metodách, protože svařování se stalo hlavním technologickým procesem a nejrozšířenějším se ukázalo odporové svařování. Nároky na svářecí zařízení dramaticky vzrostly. Technologická náročnost konstrukce draku letounu MiG-25 z vysokopevnostních materiálů, s velkým rozsahem součástí a dílů, vedla k prudkému nárůstu počtu obráběcích procesů a zvýšení náročnosti na práci.

V roce 1966 dodali tovární dělníci první tři sériové vozy, v následujícím roce pět a v roce 1968 dalších 16. Bylo vynaloženo značné úsilí na zlepšení vyrobitelnosti výroby. To umožnilo snížit náklady na jednu kopii ze šesti na téměř 3 miliony rublů. (za období 1967 až 1970); v roce 1975 stála varianta MiG-25P 1,75 milionu rublů. Přesto ve srovnání s MiGem-21, který nadále zůstával v sériové výrobě v Gorkém, stál ve stejném roce 500 tisíc rublů. (po zahájení jejich vývoje však uplynulo 16 let), šlo o drahý interceptor.

Do roku 1982 bylo v Gorkém vyrobeno 1119 sériových letounů všech modifikací, včetně více než 900 stíhaček MiG-25P a MiG-25PD. Letadlo se stalo symbolem sovětského letectva; žádná země na

světě si nemohla dovolit sériově vyrábět tak vysokorychlostní a ovladatelná „třímachová“ vozidla, zejména ve čtyřech modifikacích (záchytné letouny, průzkumná letadla, průzkumné bombardéry a dvoumístné cvičné letouny).



## Strojový překlad

### Bez proher nejsou vítězství

MiG-25P byl první sériovou stíhačkou na světě, která dosáhla rychlosti 3 tisíce km/h. Stal se rekordmanem v počtu vytvořených světových rekordů: bylo jich zaznamenáno 29, včetně tří absolutních.

V Achtabinsku 26. dubna 1969 zemřel na novém velitel stíhacího letectva protivzdušné obrany, významný vojenský pilot SSSR generálporučík Anatolij Kadomcev, zkušený pilotní inženýr, pro kterého to byl teprve druhý let na tomto letounu. Letoun MiG-25. Testeři Výzkumného ústavu letectva ze země náhle z neznámého důvodu uviděli plamen o délce dvou těl letadel, pilot ignoroval příkaz letového ředitele k katapultování a spadl do Volhy spolu se stíhačkou. Příčinou neštěstí byla porucha levého motoru v důsledku

oddělení lopatky turbíny a následné silné vibrace, které utrhyly převodovku levého motoru a pracovní pravý zapálil kerosin v motoru. přihrádka.

Po tak vážném incidentu byly lety pozastaveny. Výsledky práce komise odhalily závažné konstrukční nedostatky velmi složitého zařízení. Ve společnosti Artema Mikoyana, na ministerstvu leteckého průmyslu a příbuzných společnostech byla intenzivně prováděna naléhavá zlepšení. Těžko říci, jak rychle by byl vývoj MiGu-25 dokončen, ale došlo zde k důležité události.

## **Nad Sinajem**

---

Při překvapivém útoku na Egypt, Sýrii a Jordánsko 5. června 1967 dobyla izraelská armáda rozsáhlá území arabských států. Okupován byl Sinajský poloostrov a pásma Gazy a také další území včetně Golanských výšin. Izrael ignoroval požadavky Rady bezpečnosti OSN z listopadu 1967 stáhnout jednotky ze všech okupovaných území a začal horečně s pomocí západních zemí vytvářet mocný, hluboce propracovaný obranný systém.

Prezident Egyptské arabské republiky Násir požádal Sovětský svaz o vojenskou pomoc a žádosti bylo vyhověno. Již počátkem roku 1970 byly v Egyptě rozmístěny sovětské protiletadlové raketové systémy (SAM) a stíhací jednotky k pokrytí letišť, Asuánské přehrady a dalších důležitých objektů. Na vývoji operace k osvobození okupovaných území se podíleli příjíždějící poradci ze SSSR. K úspěšné realizaci těchto plánů bylo nutné pečlivě prostudovat obranu vytvořenou Izraelci.

Tímto úkolem byla pověřena speciální skupina průzkumného letectva vybavená letouny MiG-25. Podle takticko-technických požadavků uvedených na tento letoun nejvíce odpovídal charakteru řešení nadcházejících úkolů. Letoun však ještě nebyl zařazen do provozu, a přestože data získaná při testech vypadala velmi

optimisticky, vývoj se opozdil. V této složité situaci se naskytla vzácná příležitost vyzkoušet letoun v reálných bojových podmínkách a rozhodli se toho využít.

Velitelem letové čety MiG-25 byl jmenován zkušební pilot podplukovník Alexander Bezhevets a vrchním představitelem letectva generálmajor Georgij Baevskij. Úkolem bylo zorganizovat v nejprísnějším utajení průzkum vojenských objektů a především izraelských letišť na Sinajském poloostrově. Ve službě byly dva MiGy-25R, dva MiGy-25RB, které byly v té době vybaveny nejmodernějším průzkumným zařízením, ale neměly raketové zbraně. První let se uskutečnil 22. října 1970. Pozitivním aspektem byla nečekaně vysoká letová výška – 24 tisíc m, kterou letoun snadno vystoupal. Schopnosti technologie se vyjasnily, když jsme se dozvěděli, že teplota v těchto výškách byla asi minus 70 °C, což je výrazně méně než teplota při vojenských testech u Murmansku (minus 49 °C).

Létali pouze sovětsí piloti, nebyly pozorovány žádné poruchy. Neztratil se ani jeden skaut. Úspěšný a efektivní provoz MiGu-25 v reálných podmínkách potvrdil jejich jedinečné schopnosti a byl zařazen do testovacího programu. Tvůrci interceptoru a velení letectva dostali důkazy o spolehlivosti a slibnosti nového letounu. V dubnu 1972, jak již bylo zmíněno, byl MiG-25 zařazen do služby.

### **Ocenění za statečnou práci**

---

Poslední den roku 1970 byl Gorkého leteckému záводу udělen Leninův řád za úspěchy dosažené při řešení technických problémů. Za vytvoření letounu MiG-25 získala skupina šesti konstruktérů Leninovu cenu. Laureáty se stali Rostislav Belyakov, pozdější generální konstruktér Design Bureau, Nikolaj Matyuk, Fjodor Shukhov (vedoucí konstruktér motoru), Fjodor Volkov (konstruktér radarového zaměřovače RP-25 Smerch-A), Ivan Silaev (ředitel závodu č. 21 v Gorkém) a Alexey Minaev (konstruktér systému řízení letadla).

Za provádění státních zkoušek MiGu-25 byli přední piloti na téma Stepan Mikojan, Vadim Petrov, Alexander Bezhevets 3. dubna 1975 oceněni titulem Hrdina Sovětského svazu a mnozí byli vyznamenáni řády. Objevení se nových bojovníků prudce snížilo aktivitu amerických zpravodajských důstojníků, kteří se předtím opakovaně přibližovali k hranicím Sovětského svazu na severu a Dálném východě.

## **Na nebi se stalo cokoliv**

---

A 6. září 1976 došlo k události, která významně ovlivnila osud stíhačky: zrádný pilot, nadporučík Viktor Belenko, odletěl s MiG-25P do Japonska, přistál na letišti na ostrově Hokkaidó, čímž odhalil tajemství letadla majetkem amerických zpravodajských služeb. Přestože byl vůz brzy vrácen Sovětskému svazu, podařilo se Američanům důkladně seznámit s konstrukcí a avionikou stíhače, v důsledku čehož brzy následovalo vládní nařízení o naléhavé úpravě letounu, týkající se především radikální modernizaci svého zbraňového systému a elektroniky. Byl na něm instalován nový radarový zaměřovač Sapphire-25 s anténou se zvětšeným průměrem. Jeho velkou výhodou byla schopnost detekovat cíle na pozadí země. Upraveny byly i střely označené R-40D.

Domácí specialisté dokončili práce na vytvoření nové modifikace stíhacího stíhače v co nejkratším čase a již v roce 1977 byl vyroben upravený záchytný letoun MiG-25PD a v následujícím roce zahájila sériovou výrobu Gorského letecký závod. Za necelé tři roky byly všechny MiG-25P sovětského letectva přestavěny v opravárenských závodech na variantu MiG-25PDS odpovídající provedeným úpravám.

SSSR prodal výkonné stíhače a průzkumné letouny spřáteleným zemím: Indie, Alžírsko, Sýrie, Libye, Irák a piloti posledně jmenované země používali MiG-25 nejintenzivněji: jak během iránsko-irácké války (1980–1988), tak v odražení útoku NATO (1990–1991). Interceptor, pilotovaný poručíkem Zuhaiem Dawoodem,

představoval jedinou oficiální ztrátu amerického letectví ve vzdušných bitvách u Pouštní bouře – letadlo F/A-18 Super Hornet založené na nosiči, sestřelené první noc války 17. , 1991 (jeho pilot Michael Spicher byl poté uveden jako nezvěstný). První den také došlo k souboji mezi dvojicí MiGů-25PD a čtyřmi F-15 amerického letectva. A přestože Američané vypálili velké množství raket, nedosáhli jediného zásahu, po kterém se letadla rozprchla.

K poslednímu známému incidentu s „pěťadvacítkami“ u nás došlo 2. července 2003 na poloostrově Kola. Major Alexandr Rjabov startoval směrem k městu Mončegorsk. Najednou začala prudce stoupat teplota výfukových plynů na jednom z motorů. Ve snaze zabránit případnému požáru letadla pilot vypnul motor. Tah však prudce klesl, stoupání bylo nemožné a před startovním kurzem bylo město, hned za ním pohoří vysoké 700–900 metrů. Rjabov ještě stihl mnohatunové vozidlo vzdálit od domova a teprve poté, co se ujistil, že nikomu nehrozí nebezpečí, se ve výšce 80 m katapultoval. Okamžik úplného otevření padáku se shodoval s pilotovým ponořením do bažiny. Otec a syn, kteří pracovali v garáži, dorazili včas na pomoc a vytáhli Alexandra ven, nikdo nebyl zraněn.

Strojový překlad...

**Autorství: Kopie materiálů někoho jiného**

## **Continue Reading**

---

[Previous „T-72 ztelně chybí jeden pár rukou“: slovenská publikace porovnávala tank s Leopardem 2A4](#)

[Next Cvičení Ocean-2024 se zúčastní více než 400 válečných lodí a ponorek](#)