

Belenko Viktor (1947) :)

Sovietsky pilot, ktorý pri svojom úteku priniesol Spojeným štátom americkým cenný „darček“ – stíhačku MiG-25.



Počas [Studenej vojny](#), keď dve svetové mocnosti medzi sebou priamo nebojovali išlo o dve dôležité veci. Rozšírenie svojho vplyvu a ideológie do čo najväčšieho priestoru a technologický pokrok, ktorý by opačnú stranu položil na kolena. Na začiatku 70. rokov mali v technológiách navrch Američania, čo jasne dokázali pri vesmírnych pretekoch. Napriek tomu bola pre nich sovietska stíhačka MiG-25 strašiacom. Až do momentu, kým im ju nedaroval Viktor Belenko.

Na začiatku 60. rokov zaviedlo americké letectvo do služby dve nové lietadlá. Bombardér B-58 Hustler a SR-71 Blackbird. Obe lietadlá dokázali operovať vo vysokých výškach, navyše vo vysokej rýchlosti a pre protiletadlovú obranu z produkcie [Sovietskeho zväzu](#) (ZSSR) sa tak stávali takmer nedosiahnuteľné. V ZSSR sa teda pustili do vývoja novej nadzvukovej stíhačky, ktorá by mohla americkým strojom konkurovať.

Sovietska „superstíhačka“

V roku 1964 tak vzlietol prototyp sovietskeho lietadla Je-155, ktorý bol neskôr do služby zaradený ako MiG-25. Na konci 60. a začiatkom 70. rokov predstavoval perlu vo vojenskom leteckom arzenále Sovietskeho zväzu, ktorá vzbudzovala hrôzu aj u, na opačnej strane ideologickej priamky stojacich Američanov. MiG-25 totiž dosahoval rýchlosť okolo 3 000 km/h a dokázal operovať vo výškach až 27 km.

MiG-25 bol do oficiálnej služby nasadený v roku 1970, kedy skutočne predstavoval špičku sovietskych nadzvukových stíhacích lietadiel. Nasadzovaný bol najmä v pohraničných oblastiach Sovietskeho zväzu, napríklad pri hraniciach s Tureckom, či na ďalekom východe. O tom, že Sovieti prišli s novou superstíhačkou nasvedčovali správy z vojenských radarov. Pre západný svet sa stal MiG-25 strašiacom, o ktorom mali v USA veľmi vysokú mienku.



Ruský MiG-25

Belenkov útek

Jedným z pilotov MiG-25 bol aj Viktor Ivanovič Belenko, ktorý v začiatkoch svojej kariéry ako vojenský pilot slúžil práve na južnej hranici Sovietskeho zväzu. S komunistickou ideológiou však nebol úplne stotožnený. Na vlastnú žiadosť bol neskôr prevelený na východnú hranicu Sovietskeho zväzu, kde vo všeobecnosti vojaci dobrovoľne slúžiť nechceli. Rovnako ako miestni obyvatelia mali na Sibíri aj vojaci nižšiu životnú úroveň. Podľa neskorších

Belenkových vyjadrení tu boli kasárne špinavé, vojaci mali početné zdravotné problémy spojené s hygienou a pomerne častý tu bol alkoholizmus.



Vojenský preukaz Belenka

Služba v okolí Vladivostoku ale Belenkovi ponúkla skvelú príležitosť. Dňa 6. septembra 1976 si do kokpitu so sebou zobral osobné doklady a inžiniersky diplom. Vopred rozhodnutý počas cvičného letu nedodrжал pokyny nadriadených a namiesto toho zo základne zamieril k neďalekým japonským ostrovom. Belenko so stíhačkou MiG-25 pristál na ostrove Hokaidó na letisku v meste Hakodate, pričom poškodil časť pristávacej dráhy a skončil až v poli za letiskom. Konečne sa ale dostal do slobodného sveta.

Pre USA bol Belenko dar z nebies. Sovietskemu dezertérovi minister zahraničných vecí Kissinger aj úradujúci prezident Ford veľmi rýchlo potvrdili žiadosť o azyl a nasledujúce mesiace ho americké úrady podrobili viacerým výsluchom. Belenko spolupracoval, podobné jednanie očakával a informácie, ktoré spravodajským službám prezradil boli takmer rovnako cenné ako stíhačka na ktorej priletel.

Príťažké a neobratné

Američanom sa teda konečne podarilo dostať do rúk sovietskeho strašiaka v podobe MiG-25, aj keď iba na krátko. Japonsko americkým úradom povolilo stíhačku preskúmať a tí rýchlo zistili, že ich obavy boli predsa len trochu prehnané. Napriek tomu, že bola 25-tka skvelým lietadlom, mala niekoľko nedostatkov. Tým najhlavnejším bola obrovská spotreba paliva, ktorá okrem iného súvisela aj s veľkou hmotnosťou lietadla. S tým bol spojený aj krátky dolet a príčina, prečo ZSSR používala MiG-25 takmer výlučne v pohraničných leteckých základniach.

Prázdny MiG-25 (bez paliva a výzbroje) vážil takmer 20 ton. Mohla za to oceľ, ktorá bola vo veľkom množstve využitá najmä pri stavbe kostry lietadla. Američania v tom čase pritom už využívali ľahší titán, ktorý bol však oveľa náročnejší na úpravu. Aj keď MiG-25 zaujal vysokým výkonom, jeho dolet bol len 1200 km. S akčným rádiusom (obrat lietadla) 300 km predstavoval silnú, no trochu ťažkopádnu stíhačku s obmedzeným využitím i manévrovaním.

Američania si teda po „darčeku“ od Belenka mohli vydýchnuť. Sovietsky zväz nedisponoval „superstíhačkou“, ako napovedali správy z pohraničných radarov. Na základe tých navyše USA začalo už skôr s vývojom svojej F-15 Eagle, ktorá v čase svojho prvého nasadenia v roku 1976 predstavovala špičku medzi stíhacími lietadlami. O porovnaní kvality svedčí aj fakt, že kým F-15 sú stále v pomerne veľkom počte v aktívnom nasadení, MiG-25 ostáva už len niekoľko. Odpoveďou na americkú F-15 bol od sovietskeho zväzu vývoj stíhačky MiG-29, ktorá bola do služby nasadená od roku 1982.



Americká F-15

Samotný Belenko po dezercii zo Sovietskeho zväzu našiel nový domov v Spojených štátoch amerických. Po sérii vypočúvaní sa stal poradcom amerického vojenského letectva a na začiatku 80. rokov získal aj americké občianstvo. Japonci jeho MiG-25 po preskúmaní Američanmi vrátili do Sovietskeho zväzu rozobratý v 30 bedniach po 67 dňoch. Stroj bol v ZSSR zložený a slúžil ako tréningové lietadlo.

Zdroje

Prevzaté a upravené z:

- <http://www.datakabinet.sk/sk/Dobra-skola/10-tipov-ako-motivovat-ziakov.html?ind=4>.