

# PŘÍCHÁZÍ MIG 21

MiG-21 sloužil v ČA nejdéle, od roku 1963 až do roku 2005. Jeho zavedením do výzbroje vojenského letectva došlo ke kvalitativnímu skoku, který neměl v minulosti obdoby. Pomineme-li MiG 19, který při přepadu cíle, letičiho nadzvukovou rychlostí, nebyl příliš použitelný, byl MiG-21 ve skutečnosti prvním nadzvukovým letounem, dokonce dvoumachovým, který dokázal úspěšně ničit rychle letící cíle ve velké výšce.

Na základě poznatků z korejské války zformulovaly sovětské úřady v roce 1953 požadavek na přepadový stíhač, který měl dosáhnout rychlosti M 2. První prototyp s delta křídlem E-4/1 vzletl v červnu 1956, začátkem roku 1958 vzletl prototyp E-6 s rekonstruovaným trupem a novým překrytím kabiny a šel do výroby jako MiG-21. Do služby byl v SSSR zařazen v roce 1959. Byl to rovnocenný protivník amerického letounu F-4 Phantom, kterého dokázal v ruku zkušeného pilota vymáněrovat. V licenci jej vyrábělo i Československo (v letech 1962 až 1972 jej bylo vyrobeno 194 kusů) a Čína. Letoun byl neustále zdokonalován, u některých jeho částí došlo k zásadním změnám.

Letoun byl poháněn výborným motorem Tumanskij R 11 F-300. Šlo o motor proudový turbokompresorový dvourotorové koncepce, vybavený regulovatelným přidavným spalováním (forsáží). Axiální kompresor má oddělenou nízkotlakou a vysokotlakou část, které jsou poháněny dvěma turbínami.

Letoun byl postupně vyráběn v několika verzích:

PRVNÍ GENERACE: MiG-21 F (později F-13) byl letoun pro použití za vidu (neměl střelecký lokátor)

DRUHÁ GENERACE: MiG-21 PF, letoun pro každé počasí, vybavený střeleckým lokátorem. Měl výkonnější motor a větší hlavní kola podvozku. Byl dále zdokonalován, opatřen lepším katapultem pro možnost katapultáže v nulové výšce a zařízením pro zkrácení startu a přistání. Tato verze nesla jméno MiG-21 PFM (SPS), později po dalších úpravách MA a MF.

TŘETÍ A ČTVRTÁ GENERACE nebyly u nás zavedeny.

Letoun byl také vyráběn v dvousedadlových verzích MiG-21 U a MiG-21 US (UM).

Letoun byl vyzbrojen kanony, balistickými raketami ráže 57 cm a řízenými střelami R3S a RS2US, a to dle typu letounu v různých variantách.

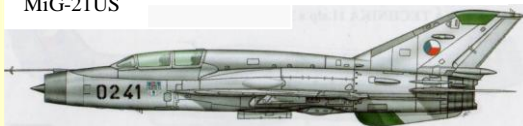
MiG-21F



MiG-21PF



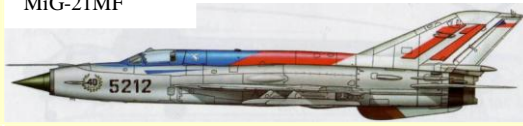
MiG-21US



MiG-21PFM



MiG-21MF



Rakety na závěsnících



Motor R 11 F-300



Řez motorem

## Létání na Migu 21 v Žatci



Před „ÚLem“



kontrola na „čáře“



„spárka“ na stojance



v hangáru



MiG-21 UM a MF za letu



MiG-21MF



Kabina M 21



mlaďí piloti na svých milovaných „mašinách“



Přezbrojování na MiG-21 F v Žatci bylo zahájeno v létě 1963 v kurzu v Mladé. Přezbrojena byla 1.letka Josefa Mitany. Na podzim 1964 byla přeškolená 3. letka Stanislava Grebenička na letouny MiG-21 PF (přepadová verze). Jako poslední byla přeškolená na jaře 1966 2.letka Jaromíra Palečného. V létě 1968 byla 1.letka přezbrojena na verzi MiG-21 PFM. K dalšímu přezbrojení na vyšší verzi MiG-21MF a UM došlo až v roce 1991. Zvláštností je skutečnost, že v době přezbrojení letek nebyly k dispozici letouny dvojího řízení, takže piloti šli na první sólový let bez vývozního letu s instruktorem. Teprve později, až v roce 1965, v době, kdy letecké učiliště začalo přeškolovat pilotní žáky na „jednadvacítky“, byly zakoupeny letouny dvojího řízení a dodány nejdříve do LU, později i k útvarům.

Výcvik probíhal velmi rychle. Přepadoví piloti byli k přepadům s využitím střeleckých lokátorů vycvičeni už dříve na letounech MiG-17PF a MiG-19PM, takže jejich přeškolení bylo provedeno ve zkráceném režimu. Zvláštní pozornost byla věnována novým úkolům – přepadům na vysokých nadzvukových rychlostech ve stratosféře a na dostupových výškách.

S příchodem „jednadvacítek“ byla do výstroje pilota zavedena hermetická přilba a výškový oděv, umožňující přetlakové dýchání ve stratosférických výškách při poruše hermetizace kabiny nebo při katapultáži. To vyžadovalo nácvik v podtlakových kabinách v ULZ Praha.



Konal se 30. 4. 2005 na letišti v Letňanech. Šlo o důstojné rozloučení se s Mígy, které tímto dnem definitivně ukončily provoz. Jako jediný MiG v letuschopném stavu se tohoto ocenění dočkala „jednadvacítká“. Akci uspořádal Svaz letců pod vedením dnes už zesnulého předsedy Stanislava Filipa, bývalého velitele žateckého stíhacího pluku.

## DEN MIGŮ



Gen. Štefan Gombik



Standa a Jarda



Slavnostní zahájení



piloti rokuji