

AMERICKÁ POHÁDKA O HAVÁRII JEJICH DRONU Z POHLEDU ZKUŠENÉHO NĚMECKÉHO PILOTA

- CZ24 News | 20. března 2023

Podle velmi zkušeného německého pilota Petera Haisenka je mainstreamová pohádka o zničeném americkém dronu smyšlenkou, která byla navíc zkonstruována někým oboru neznalým.

Autoři této verze se totiž ani nenamáhali zjistit zásadní technické informace, které ukazují, že popisovaným způsobem nikdy k poškození dronu dojít nemohlo...

Opět se tedy vymýšlejí příběhy, které jen odborník rozpozná jako pohádky. Ruský SU 27 prý vylil palivo před dráhu letu amerického dronu.

[Zásoby paliva](#) se vyskytují pouze u letadel na dlouhé vzdálenosti. Musí to tak být, protože maximální přistávací hmotnost je o více než pět procent nižší než maximální vzletová hmotnost. Jde o to umět provést bezpečné přistání krátce po vzletu v případě nouzového přistání.

Nejde ani tak o brzdný výkon při vysoké váze, jako spíše o to, umět vzlétnout s nepovedeným motorem. „Jumbo jet“ pojme ve svých nádržích až 200 tun paliva. Například Boeing B 747 má maximální vzletovou hmotnost až 450 tun, ale maximální přistávací hmotnost se pohybuje kolem 320 tun.

V případě nouzového přistání bezprostředně po vzletu s maximální hmotností se musí co nejrychleji uvolnit kolem 100 tun paliva, aby bylo možné provést bezpečné nouzové přistání.

Stíhací letouny, které měly nouzové spouštěcí zařízení, byly pouze dva. Byly to americké F 111 a Saab Gripen. Poslední jmenovaný měl maximální dolet jen kolem 4 000 kilometrů. F 111 je naproti tomu bombardér dlouhého doletu s doletem až 7000 kilometrů. Prázdná hmotnost kolem 22 tun je kompenzována maximální vzletovou hmotností až 54 tun.

Se všemi přídatnými nádržemi lze pojmout přibližně 30 tun paliva. Maximální přistávací hmotnost je tajná, ale už teď vidíte, že zde může nastat problém. Proto má F 111 „systém vypouštění paliva“.

To „normální“ stíhačky nemají, protože jsou rády za každý gram paliva, který jim umožní setrvat ve vzduchu alespoň o něco déle než hodinu. SU 27 také nemá vyklápěcí systém.

Do jaké míry mají taktické dálkové bombardéry USA nebo Ruska včetně nadzvukových verzí výklopné systémy, lze jen stěží určit. Co však vím o německém proudovém letounu Tornado je, že má systém pro rychlé snížení hmotnosti po poruše motoru při vzletu.

Tornado může jednoduše vysunout své přídatné nádrže na křídlech a je tak okamžitě odlehčeno o několik tun. Kam dopadnou tuny paliva a jaké škody to může způsobit? Koho to zajímá? Je to válečné letadlo.

Interceptory nemají systém nouzového spouštění

SU 27 tedy nemá vyklápěcí systém, který by se dal použít k vysypání paliva před dron. Co ale ukazují

skvělá videa? Bezpochyby se SU 27 velmi přibližuje dronu. Vidíte přiblížení a pak najednou bílé, vířící mraky za motory. Je pravděpodobné, že v důsledku náhlého zvýšení tahu se vytvoří kondenzát.

Stejně jako můžeme každý den pozorovat stopy par za komerčními letadly. Pokud se pozorně podíváte na obrázky, můžete vidět, že k této tvorbě kondenzátu dochází přímo za oběma motory a ne z žádného vypouštěcího potrubí. Viz obrázek níže.

Teoreticky by se dalo předpokládat, že pilot otevře přívod paliva do přidavného spalování, ale bez jeho zapálení. Pochybuji, že je to vůbec technicky možné. Bylo by to navíc zbytečné.

Co se tedy mohlo stát, že tento dron havaroval? Již během druhé světové války se anglickým pilotům podařilo sestřelit německý V 1, vůbec první bojový dron. Letěli velmi blízko a zvedli křídlo V-1 vlastním křídlem, čímž zavalili řídicí jednotku V-1. Stačilo ale také letět velmi blízko k V1. Turbulence za útočícím letounem měla stejný vliv jako přímý kontakt.

Drony nemají bezpečnostní standardy komerčních letadel

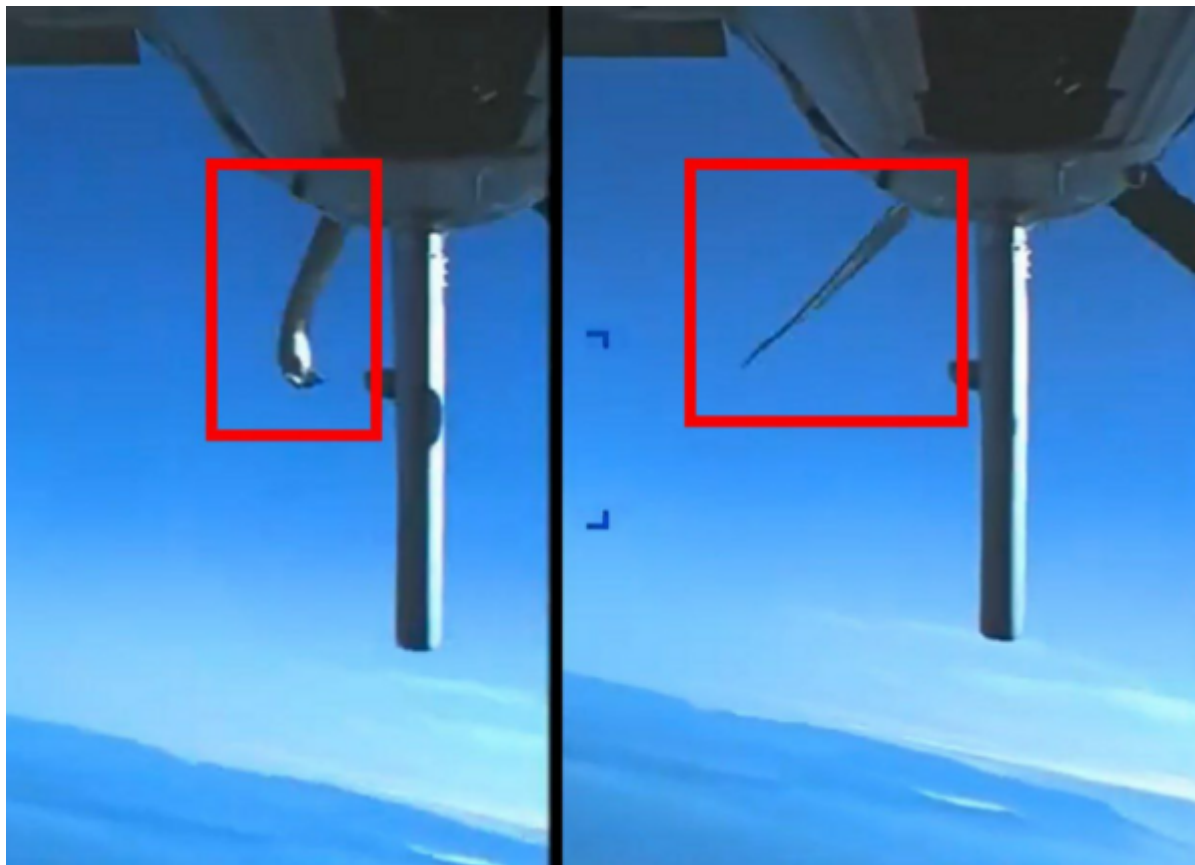
Tím se dostávám k základnímu problému všech dronů. Zatímco za normálních okolností dokážou dobře držet kurz, bojují v těžkých turbulencích. I proto, že jsou relativně malé a není zde pilot, který by dokázal rychle reagovat na nepředvídané okolnosti.

Je tedy docela dobře představitelné, že SU 27, který je podstatně těžší než dron, může způsobit jeho havárii jednoduše tím, že blízkým průletem způsobí před dronem tak silné turbulence, že jeho řídicí elektronika je zahlcena a on havaruje. To může dojít tak daleko, že tato turbulence přemůže mechanickou integritu a poškozené letadlo ztratí části nebo dokonce polovinu křídla.

Stále však existují snímky poškozených listů vrtule na dronu. Ruský pilot se prý dotkl ocasem vrtule. Myslím, že je to nepravděpodobné. Vrtule jsou vyrobeny z tvrdšího materiálu než zbytek vnějšího pláště. To znamená, že takový kontakt mezi ocasní jednotkou a vrtulí může mít za následek vážné poškození ocasní jednotky, což může vést k havárii.

Který pilot by se odvážil podstoupit toto riziko s nejistým výsledkem? Jak jsem řekl, existují lepší možnosti. Myslím si tedy, že je pravděpodobné, že část samotného dronu, která odpadla v důsledku silné turbulence, zasáhla a poškodila vrtuli.

Výsledkem jsou silné vibrace, kterým konstrukce dronu neodolá. Když se podíváte na obrázky vrtule, také si toho všimnete že existují struktury, které sahají daleko za vrtuli. V případě kontaktu nemohl SU 27 vůbec zasáhnout vrtuli. Konstrukce ve spodní části trupu slouží k ochraně vrtule například při startu a přistání. Viz obrázky níže:



Americké drony nemají nad Černým mořem co dělat

Měli byste mít jasno v jedné věci: Drony nejsou navrženy podle standardů, které jsou povinné pro letadla přepravující lidi. Začíná to tím, že mají jen jeden motor. Nouzová přistání, která může provést zkušený pilot, nejsou pro drony naprogramována. Ale především – a to je zásadní otázka: Co tento americký dron vůbec dělal nad Černým mořem? A to navíc před Krymem.

Není pochyb o tom, že tento špiónážní dron byl navržen tak, aby poskytoval průzkum ukrajinské armádě. Takže přítomnost tohoto dronu je sama o sobě provokací. Stejně jako jaderný americký B-52, který minulý týden simuloval přiblížení k Petrohradu přes Baltské moře... proti agresivnímu Rusku.

Obě akce, B 52 i dron, připomínají 50. léta. Tehdy USA neustále testovaly sovětskou protivzdušnou obranu pronikáním do sovětského vzdušného prostoru s technologicky špičkovým vybavením. To přestalo, až když Rusové dostatečně zlepšili své dovednosti, aby tyto útočníky sestřelili.

Po sestřelení jednoho skončily také přelety amerických U-2 nad Sibiří v rozporu s mezinárodním právem. Mimochodem, byly to právě tyto přelety, které zastavily jednání o sblížení mezi Kennedym a Chruščovem. Dá se tedy předpokládat, že současné provokace americké armády mají za cíl udržet ruskou obranu zaneprázdněnou a otestovat ji.

Létání s vypnutým transpondérem naznačuje temné úmysly

Nezapomínejme, že ačkoli se americký dron nacházel v mezinárodním vzdušném prostoru, což je také pochybné, jeho transpondér byl vyřazen. To je zase v rozporu se všemi konvencemi, protože pak nebudou fungovat ani varovné systémy na civilních letadlech, které mají střetům zabránit.

Ani pozemní kontrola nedokázala varovat před kolizí. Takže když teď USA obviňují Rusko z „neprofesionálního chování“, je to stejné jako vždy: oni sami provokují, a když za to jednoho dne

dostanou po hlavě, ostatní byli „neprofesionální“ .

Suma sumárum: pohádka o rozlitém palivu je nesmyslná. Vrtule nemůže být poškozena vystřikováním paliva. Odolává dokonce i krupobití. Odnese to i turbína a ta také neexplodovala.

SU 27 nemá rychloupínací ventil. Přímý kontakt je velmi nepravděpodobný, protože by ohrozil samotného útočníka. Existuje však velká šance, že turbulence z SU 27 poškodily americký dron nebo že byl operátor dronu situací tak zdrcen, že udělal nějakou hloupost. Dron byl s největší pravděpodobností řízen přes Ramstein.

Jak lze podobným incidentům v budoucnu předcházet? Je to jednoduché: USA musí ukončit své celosvětové provozování dronů, kterými nejen provokují a špehují, ale už zavraždily i tisíce nevinných civilistů. Ale kdo by chtěl zastavit USA, kromě Rusů a Číňanů? V tomto ohledu je hodnota západu absolutně bez jakýchkoli hodnot....

[ZDROJ](#)

Zpracoval: Slovanka/Necenzurovaná Pravda