

Vrtulníky CLV létaly z Přerova

OD POLOVINY ÚNORA DO POLOVINY KVĚTNA BYL KVŮLI REKONSTRUKCI PŘERUŠEN VEŠKERÝ LETECKÝ PROVOZ NA LETIŠTI V PARDUBICÍCH. PRO TAMNÍ CENTRUM LETECKÉHO VÝCVIKU, SOUČÁST STÁTNÍHO PODNIKU LOM PRAHA, TO ZNAMENALO PŘESUNOUT SE NA NÁHRADNÍ LETIŠTĚ. KRÁTCE PŘED KONCEM TŘÍMĚSÍČNÍ VÝLUKY JSME PROTO NAVŠTÍVILI BÝVALOU LETECKOU ZÁKLADNU V PŘEROVĚ, KDE S NEZMĚNĚNOU INTENZITOU POKRAČOVAL VÝCVIK BUDOUCÍCH VRTULNÍKOVÝCH PILOTŮ VZDUŠNÝCH SIL AČR I TĚCH, KTEŘÍ SE V BRZKÉ DOBĚ PŘEŠKOLÍ NA NOVÉ STROJE SYSTÉMU H-1.



Uzavření pardubického letiště bylo naplánováno v termínu od 15. února do 15. května jakožto součást několikaleté celkové rekonstrukce zpevněných ploch, zahájené již v roce 2020, která by měla pokračovat až do roku 2025. Letos na jaře došlo na výměnu celkem 188 cementobetonových desek v celé délce vzletové a přistávací dráhy a několika desek na pojezdové dráze „Bravo“. Přerušeni provozu letiště využilo k údržbě, opravám a modernizacím i některých dalších částí infrastruktury, a tak byl instalován například nový přesný přiblížovací systém ILS/DME, jímž bylo nahrazeno zařízení používané od roku 1999.

Přerov byl jasnou volbou

Centrum leteckého výcviku Pardubice si ale tříměsíční pauzu dát nemohlo, protože je velmi vytíženo výcvikem pilotů pro Vzdušné síly Armády České republiky. Bylo proto dohodnuto, že letouny Zlin Z-142C AF a Aero L-39C Albatros získají dočasné



Mladí piloti seznamují velitele Vzdušných sil AČR generálmajora Petra Čepelku a ředitele Centra leteckého výcviku Jaroslava Špačka s jejich přípravou na navigační let



„ Kromě letů podle přístrojů IFR bylo vše ostatní možné v Přerově cvičit bez omezení. A tak zatímco se pilotní nováčci seznamovali se základy ovládání vrtulníku, ti zkušenější plnili celé spektrum výcvikových úkolů, od navigačních letů včetně těch nízko nad terénem přes přistání do terénu až po noční létání s brýlemi nočního vidění NVG.

zázemí v prostorách 21. základny taktického letectva v Čáslavi, kam šest „Zlínek“ a čtyři Albatrosy přelétly již 9. února. Přemístit se podařilo rovněž historické letouny Let C-11 a Zlin Z-381 z majetku Vojenského historického ústavu Praha, které státní podnik LOM Praha provozuje právě prostřednictvím CLV Pardubice, a jeden podnikový Zlin Z-43, jež byly po dobu výluky umístěny na 24. základně dopravního letectva v Praze-Kbelích. V Pardubicích zůstal pouze dopravní letoun L-410UVP-T, který tou dobou podstupoval revizi po pěti létech provozu. Pro vrtulníkovou flotilu CLV Pardubice se alespoň teoreticky nabízelo využití 22. základny vrtulníkového letectva v Náměšti nad Oslavou, nicméně ta je letos plně vytižena přezbrojením na nové stroje AH-1Z Viper a UH-1Y Venom, s čímž souvisí také úpravy



infrastruktury, takže přijetí a zajištění intenzivního provozu „cizí jednotky“ by nebylo zcela komfortní. „Logičtější a jednodušším řešením proto bylo využít areál letiště Přerov-Bochoř, které je v majetku státního podniku LOM Praha a nabízí prostorově dostatečné zázemí. O výlucce v Pardubicích jsme věděli dlouho dopředu a připravovali jsme se na ni minimálně půl roku, takže jsme v Přerově mohli učinit všechny nezbytné úpravy pro bezproblémový provoz vrtulníků,“ říká Jaroslav Špaček, ředitel Centra leteckého výcviku Pardubice.

Vrtulníky i veškerý personál byly umístěny v severní části přerovského letiště, v místech, kde kdysi působila letecká opravárenská základna. V jedné z tamních budov vznikly z neobsazených místností učebny, pracovny pro instruktory i základní zázemí pro odpočinek. Vytvořeno tam bylo rovněž bezdrátové internetové připojení a přípojky k vnitřní informační síti státního podniku LOM Praha. Ubytování personálu CLV a pilotních žáků pak bylo zajištěno v hotelu. Do Přerova nebylo nutné přesouvat ani velké množství výbavy pro technickou údržbu a opravy. Díky

tomu, že vrtulníky nepotřebují vzletovou a přistávací dráhu, mohly i nadále využívat své domácí servisní středisko v Pardubicích, v němž se podle potřeby jednotlivé stroje průběžně střídaly. Na přerovském letišti tak probíhala jen základní údržba, a to do úrovně celkové prohlídky na strojích Mil Mi-17 a předepsaných prací po 50 letových hodinách na vrtulnících Enstrom 480B-G. Paradoxně možná o něco náročnější byl přesun automobilové techniky pro zabezpečení letového provozu, která z větší části nemá přiděleny běžné registrační značky a nelze ji proto používat na veřejných komunikacích, a tak musela být přepravena na podvalnících.

Přelet pěti Enstromů a dvou Mi-17 se uskutečnil 14. února, jejich počty na dočasném působišti se ale průběžně měnily. Není bez zajímavosti, že během výluky Centrum leteckého výcviku ukončilo provoz jednoho ze svých vrtulníků Mi-17 s poznávací značkou 0828, který 5. dubna uskutečnil poslední let z Přerova do Pardubic. Stroj vyrobený v roce 1987 v minulosti létal u útvarů v Ostravě-Mošnově, Praze-Kbelích a Přerově a účastnil se rovněž zahraničních misí na Balkáně, od roku 2008 pak v rámci CLV sloužil k výcviku nových generací vrtulníků. Za celou tuto dobu uskutečnil 19 031 přistání a nalétal 6999 hodin a 35 minut. Po jeho vyřazení využívá státní podnik LOM Praha dalších pět vrtulníků Mi-17.





Pardubické Centrum leteckého výcviku má v současné době v užívání pět vrtulníků Mi-17

Velmi dobré podmínky pro výcvik

Instruktoři i žáci si v Přerově pochvalovali například fakt, že všechna pracoviště byla v těsné blízkosti stání pro vrtulníky, takže měli vše potřebné doslova na dosah ruky. Jen drobným omezením pak byla nepřítomnost takzvané letecké informační služby, která zajišťuje například letové plány. Ty mohly posádky podávat prostřednictvím veřejně dostupné webové či mobilní aplikace IBS (Integrated Briefing System) od Řízení letového provozu ČR, případně mohly požádat o spolupráci pardubického pracoviště LIS, jež bylo schopno podat plánek na základě údajů vyplněných v tabulce letů.

přeškolení na stroje AH-1Z Viper či UH-1Y Venom. Ti dosud létali s ruskými typy Mi-171Š nebo Mi-24V, pro něž je výcvik na Enstromu velmi přínosný v rámci přechodu na odlišnou koncepci moderních vrtulníků západní proveniencí.

Z uvedeného výčtu je zřejmé, že Centrum leteckého výcviku musí obsáhnout poměrně široké spektrum pilotních žáků, s velmi odlišnými zkušenostmi a individuálními potřebami. V součtu se v Přerově vystřídal několik desítek letců, jejichž výcvik vedlo devět instruktorů s bohatou praxí z předchozí vojenské služby. Jak jsme se dověděli přímo na místě, v CLV vrtulníkoví instruktoři běžně nalétají kolem 300 hodin

pro komunikaci a mohou se více soustředit na samotnou techniku pilotáže. Na druhou stranu, bez plné podpory věže, která jinde dohlíží na bezpečné rozestupy, se musí mnohem více věnovat také sledování okolí a vyhledávání jiného letového provozu,“ vysvětluje Zdeněk Kamelander, jeden ze zkušených instruktorů CLV Pardubice.

Přerovské letiště v současnosti neumožňuje ani výcvik v některých specifických postupech, jako jsou lety a přiblížení podle přístrojů IFR (Instrument Flight Rules), pro něž je nutná komplexní služba řízení letového provozu. Tu by šlo sice využít na některém z okolních letišť, například v Ostravě nebo Brně, ovšem bylo by za to nutné hradit příslušné poplatky. Připomeňme, že pardubické letiště je stejně jako státní podnik LOM Praha v majetku ministerstva obrany. Splnění výcvikových cílů CLV to ale nijak neovlivnilo a jen velmi malý počet úkolů byl přesunut až do období po skončení výluky v Pardubicích.

Vše ostatní bylo možné v Přerově cvičit bez omezení. A tak zatímco se pilotní nováčci seznamovali se základy ovládání vrtulníku, ti zkušenější plnili celé spektrum výcvikových úkolů, od navigačních letů včetně těch nízko nad terénem přes přistání do terénu až po noční létání s brýlemi nočního vidění NVG (Night Vision Goggles). Centrum leteckého výcviku navíc dočasně poněkud upravilo pracovní dobu a v Přerově zavedlo 12hodinové směny, čímž byla zachována vysoká efektivita výcviku i v situaci, kdy značná část personálu musela na detašované působiště dojíždět.

V době naší návštěvy v posledním týdnu před ukončením výluky zavítal do Přerova také velitel Vzdušných sil AČR generálmajor Petr Čepelka. „Chtěl jsem se osobně přesvědčit o tom, jakým způsobem probíhá výcvik našich pilotů v podmínkách přerovského letiště. Mohu konstatovat, že velmi kvalitně a že jsem s prací CLV spokojen. I piloti, kteří již mají za sebou přeškolení na nové stroje systému H-1 v USA a nyní zde plní další úkoly, mně potvrdili, že Enstrom 480 je velmi dobrá výcviková platforma. Jistě by stálo za zamyšlení, jakým způsobem bychom mohli Přerov k výcviku využívat i v budoucnosti. Státnímu podniku LOM Praha děkuji za to, jak zásadní roli v něm dnes hraje,“ řekl na závěr své návštěvy velitel letectva. ■



Flotila lehkých Enstromů 480B-G nyní čítá osm kusů

Letos na jaře se CLV věnovalo výcviku vrtulníkových pilotů, které lze rozdělit do několika základních skupin. Tou první byla šestice studentů druhého ročníku Univerzity obrany v Brně, kteří do té doby žádné jiné letadlo neřídili a praktický výcvik zahájili rovnou na strojích Enstrom 480B-G. Další část představují piloti, kteří již studium dokončili, byli zařazeni ke konkrétním leteckým základnám a mohou mít nalétáno řádově kolem 150 hodin, kteří si v CLV plní některé další požadavky výcvikové osnovy na základě objednávkové české armády. Třetí a velmi důležitou skupinou jsou často již velmi zkušené letci, kteří mají v CLV zajištěn přeškolovací nebo udržovací výcvik. Patří mezi ně i piloti 22. základny vrtulníkového letectva z Náměště nad Oslavou, kteří byli vybráni pro

ročně, což rozhodně není málo. Požadavky armády přitom podle všeho v dohledné době určitě nepoleví. Z hlediska pilotů vrtulníků byla největším rozdílem proti Pardubicím absence služeb řízení letového provozu. Obsluha řídicí věže v Přerově poskytuje posádkám pouze informační podporu týkající se provozu či aktuální meteorologické situace v místní letištní zóně ATZ (Aerodrome Traffic Zone), rozhodnutí o vzletech a přistáních a veškerá zodpovědnost za dodržení bezpečnostních pravidel je ovšem na pilotech. Tento režim lze přitom vnímat několika odlišnými úhly pohledu. „Pro úplné nováčky z řad studentů brněnské Univerzity obrany, kteří zde absolvují své první lety, je určitě výhodnější, protože nejsou tolik zatíženi přesnou leteckou frazeologií