



Centrum leteckého výcviku posiluje

NAVZDORY JIŽ DRUHÝM ROKEM PROBÍHAJÍCÍ PANDEMII KORONAVIRU, JEŽ SVÝMI DŮSLEDKY CITELNĚ ZASÁHLA CELOU OBLAST LETECTVÍ, ZAŽIVÁ V TOMTO OBDOBÍ PARDUBICKÉ CENTRUM LETECKÉHO VÝCVIKU, KTERÉ JE SOUČÁSTÍ STÁTNÍHO PODNIKU LOM PRAHA, ŘADU POZITIVNÍCH ZMĚN. TY MU DO BUDOUCNA POMOHOU ZVÝŠIT NEJEN KAPACITU, ALE ZEJMÉNA POSUNOU KVALITU POSKYTOVANÝCH SLUŽEB NA NOVOU ÚROVEŇ, SROVNATELNOU S OBDOBNÝMI MODERNÍMI ZAŘÍZENÍMI VE SVĚTĚ.

Jak poznamenává ředitel Centra leteckého výcviku Pardubice Jaroslav Špaček: „Loňský, ale i letošní rok, zejména jarní část, byl v souvislosti se zavedením řady omezení souvisejících s nemocí Covid-19 velmi složitý. Přesto se nám podařilo, jako jediné výcvikové organizaci působící ve prospěch Armády České republiky, jež je naším hlavním zákazníkem, poskytovat letecký výcvik i v době nejprísnejších opatření. Mohli jsme tak bez přerušení zajistit pokračování letového výcviku posluchačů brněnské Univerzity obrany. Samozřejmě jsme přijali řadu preventivních pravidel v našem fungování, z nichž nejpodstatnějším bylo rozdělení žáků, ale i instruktorů a pozemního personálu do skupin, jež

se na pracovištích střídaly v týdenním cyklu. Na druhou stranu jsme ale zaznamenali masivní výpadek zahraničních kurzů, který postihl zejména naše Taktické simulační centrum a dále například pravidelné

kurzy polských pilotů na тренаžeru kabinových postupů pro vrtulník Mi-2. Rád bych zmínil, že počátkem loňského září jsme překonali hranici 75 000 letových hodin na vojenských letadlech od zahájení



Zpracovávají jsou analýzy možností obměny osmi cvičných pístových Zlinů Z-142C AF



provozu CLV v březnu 2004. Letošní rok pak byl výrazně složitější nejen kvůli již zmíněným protiepidemickým opatřením, ale i proto, že v souvislosti s úpravou studijního programu pro piloty na Univerzitě obrany v souladu s požadavky Vzdušných sil AČR k nám poprvé nastoupili k zahájení praktického leteckému výcviku žáci nejen třetího, ale už i druhého ročníku. To se samozřejmě projevilo v intenzivním leteckém provozu od března do června, kdy jsme například jen za květen dosáhli celkového náletu 716 hodin 25 minut, v červnu pak 776 hodin 55 minut. Za posledních dvanáct let nebyl obdobný ukazatel vyšší. Bohužel úměrně k tomu vzrostl i počet stížností občanů na hluk. Ve zmíněném období tak byla v CLV nalétána téměř polovina letošního požadavku Armády České republiky na výcvik.

Aby mohlo Centrum leteckého výcviku, jež čítá přibližně 170 zaměstnanců, tento zvýšený objem zabezpečit, muselo si pro letošní rok vypomoci i pečlivě vybranými externími instruktory s potřebnými oprávněními a kvalifikacemi. Cílem přitom je, aby toho již příští rok nebylo zapotřebí. Již před několika léty totiž bylo zahájeno také postupné omlazování nejen instruktorského stavu, kdy do CLV nastupují zkušeni piloti z bojových základů. „Jsem proto velmi rád, že dnes si můžeme opravdu vybírat, koho přijmeme a koho ne. Příchodem těchto zkušených pilotů-instruktů, z nichž mnozí prošli různými misemi či mají zahraniční zkušenosti, se do osnov letového výcviku daří aplikovat nejnovější trendy a postupy z oblasti vojenského letectví,“ dodává ředitel CLV. V týmu tak nyní najdeme i trojici slovenských letců s bohatými zkušenostmi na strojích řady L-39 Albatros nebo známého Martina Šonku, bývalého vojenského pilota a úspěšného akrobata, který dnes pro řadu mladých žáků představuje vzor.

Novinkou letošního roku bylo rovněž zahájení praktického leteckého výcviku žáků, kteří se chtěli stát vrtulníkovými piloty, přímo na vrtulnících. Dopusud totiž byla praxe taková, že všichni posluchači

nejprve odlétali 50-55 hodin na pístových cvičných letounech Zlin Z-142C AF, aby byli následně dle schopností a požadavků Vzdušných sil AČR rozřazeni na budoucí taktické, dopravní, nebo vrtulníkové piloty. Po poradě všech zainteresovaných složek



Provoz stávajících sedmi L-39C je ve spolupráci s jejich výrobcem zabezpečen až do plánovaného příchodu nových L-39NG. V titulu je jeden z dvojice nových Enstromů 480B-G

byl ale tento systém změněn a žákům, kteří se sami chtěli stát „vrtulníkáři“, to letos poprvé bylo umožněno. Zkušenosti tak začali sbírat rovnou na vrtulníku Enstrom 480B-G, k bojovému útvaru tak nastoupí minimálně o rok dříve, než by tomu bylo v případě předchozího léta používaného modelu. „Ze strany studentů o to byl zájem - přihlásila se jich zhruba třetina z 24, další ale pak na vrtulníky přejdou v příštím roce po běžném rozřazení ze Zlinu. Tento koncept se osvědčil a do budoucna se proto po poradě se vzdušnými silami stane standardem. Samozřejmě pro žáky, kteří začínají hned na Enstromu, je to v počátku složitější, pokud jde o nároky na koordinaci pohybů při pilotáži, což je dáno absencí jejich praktických dovedností“, konstatuje Jaroslav Špaček, který je stále aktivním pilotem vrtulníků.

Pardubické Centrum leteckého výcviku se letos 1. července také stalo oprávněnou výcvikovou organizací splňující standardy ATO (Approved Training

Organisation). Přechod na novou legislativu byl zahájen již v listopadu 2019, kdy byl vydán metodický pokyn ředitele Odboru dohledu nad vojenským letectvím Ministerstva obrany ČR. „Jednalo o náročnou a množství času pojmající práci na vytvoření

zcela nové dokumentace, která zahrnuje veškerou současnou evropskou leteckou legislativu, s cílem co nejvíce sjednotit výcvik vojenského létajícího personálu s civilním prostředím. Přitom samozřejmě musela zůstat zachována veškerá specifika vojenského létání, protože výcvik vojenského leteckého profesí-



Instruktozem v CLV je i akrobat Martin Šonka



Flotila Enstromů 480B-G Centra leteckého výcviku již nalétala více než 4000 hodin, z toho jen letos už přes 1000 hodin

onála je ve spoustě oblastí rozsáhlejší, než je tomu u jeho civilních kolegů,“ doplňuje vedoucí výcviku ATO a zástupce ředitele CLV Tomáš Brušík. Tímto opatřením došlo ke sjednocení počátečního výcviku vojenských letců jak na letounech, tak i na vrtulnících s výcvikem, který adepti létání v civilní sféře absolvují pro získání licence soukromého pilota PPL (Privat Pilot Licence). Vojenským pilotům, kteří projdou výcvikem v CLV a budou o to usilovat, se tak výrazně zjednoduší proces získání civilní licence.

Obměna techniky pokračuje

Zahájení praktického leteckého výcviku dvou ročníků posluchačů Univerzity obrany najednou, ale také plnění dalších aktivit až už na poli pokračovacího výcviku nebo součinnostních úkolů ve prospěch Vzdušných sil AČR, klade zvýšené nároky na personál i techniku. V tomto ohledu byla již od svého uvedení do provozu v červnu 2018 velmi vyčerpána čtveřice nových jednomotorových turbohřídelových vrtulníků Enstrom 480B-G. Ta již letos v únoru dosáhla celkového náletu 3000 hodin. Aby bylo možné i do budoucna zajistit v plné míře požadavky Armády České republiky, rozrostl se 27. května jejich počet v Pardubicích o další dva kusy, jež byly do té doby provozovány v civilní sféře u společnosti DSA. Kromě bílého zbarvení jsou tyto vrtulníky shodně vybaveny jako původní čtyři, postrádají jen druhou radiostanici pro spojení ve druhém vojenském leteckém pásmu. Využívány tak mohou být pro plné spektrum výcvikových úkolů zahrnujících i použití

brýlí nočního vidění NVG (Night Vision Goggles) či létání s podvěsy až do hmotnosti 454 kilogramů (1000 liber). O neopadajícím operačním tempu posilněné flotily Enstromů svědčí i to, že v polovině srp-



V Taktickém simulačním centru byla v srpnu dokončena implementace řízené entity pro stroje F-16

na měla na svém kontě již přes 4000 letových hodin. Na okraj pak doplňme, že nezahálí ani poslední provozovaný kus Mi-2 v České republice. Ten je stále využíván k udržovacímu výcviku zkušených letců a při

součinnostních úkolech, například jako vzdušný cíl. Na nebi bychom jej mohli vidět až do února 2023. Záleží ovšem, jaká bude poptávka po jeho službách. Klíčovým pro další fungování pardubického Centra leteckého výcviku se stal letošního 23. června podpis Smlouvy o strategické spolupráci mateřského státního podniku LOM Praha se společností Aero Vodochody Aerospace. V ní je deklarována vzájemná součinnost při prodloužení provozní doby stávajících proudových cvičných letounů L-39C Albatros, možnost pověření LOM Praha opravami motorů AI-25TL pro L-39 v rámci průmyslové spolupráce a zavádění nových letounů L-39NG do výcvikového systému pilotů v CLV. „Podpisem Smlouvy o strategické spolupráci jsme se výrazně posunuli v zajištění kontinuity výcviku pilotů taktického letectva Vzdušných sil AČR, neboť pandemie koronaviru mimo jiné ukázala, že provádět proudový letecký výcvik na vlastním území je strategickou schopností České republiky, kterou je potřeba nadále udržet a rozvíjet,“ říká ředitel státního podniku LOM Praha Jiří Protiva. Flotilu letounů L-39C Albatros v Centru leteckého výcviku nyní tvoří sedm strojů, přičemž od roku 2004 do současné doby nalétala přibližně 20 500 hodin. Aktuální nálet se u jednotlivých strojů pohybuje mezi 2400 až 3000 hodinami. I když jde díky příkladné péči pozemního personálu o jedny z nejlépe udržovaných Albatrosů na světě, jejich technická životnost stanovená na 3100 letových hodin se však blíží konci a rezignace na tuto schopnost by negativně ovlivnila kontinuitu výcviku nového leteckého personálu Vzdušných sil AČR a jeho přechod na vyšší typy bojové techniky. Na základě dlouhodobé spolupráce mezi Aerem Vodochody a státním podnikem LOM Praha proto zpracoval výrobce letounů analýzu pravděpodobnosti kritické chyby, na jejímž základě je možné L-39C individuálně provozovat do vyčerpání celkové životnosti 3100 letových hodin, jež zůstala nezměněna, bez nutnosti odeslat je na generální opravu po uplynutí dobové životnosti. Toto opatření by mělo umožnit překlenout období v řádu dvou-tří let, než by mohly být k dispozici nové letouny L-39NG. Ty by pak měly přinést zcela novou úroveň výcviku, přičemž samozřejmě by se mělo stát hojně využití multimediálních programů i simulátorů různých úrovní, včetně plně letového FMS (Full Mission Simulator), jehož vývoj zabezpe-



Loni na podzim bylo dokončena rozsáhlá modernizace avioniky letounu L-410UVP-T



LOM Praha provozuje na základě dohody s VHÚ i dva historické letouny, kromě C-11 nově i Zlin Z-381

čuje dceřiná firma LOM Praha, společnost VR Group. O pořízení celého výcvikového systému L-39NG státní podnik nadále vyjednává s výrobcem. Dva piloti CLV již měli možnost vyzkoušet si prototyp nového letounu za letu.

V současné době jsou rovněž zpracovávány analýzy možností obměny flotily osmi pístových Zlinů Z-142C AF pro základní výcvik. V jejich případě není situace tak akutní, nicméně pokrok v technologiích nelze zastavit. Ze způsobu využití v Centru leteckého výcviku lze odvodit, že nový letoun by měl být plně akrobatický, s multifunkčními displeji, vybavený a certifikovaný pro lety podle pravidel IFR.

Nadále perspektivní je naopak šestice vrtulníků Mi-17, neboť Armáda České republiky deklaruje, že hodlá své Mi-171 provozovat až do roku 2035. „Sedmnáctky“ jsou ovšem zajímavé i z hlediska leteckého výcviku zabezpečovaného v CLV pro zahraniční zákazníky, kde se nabízí i synergický efekt s mateřským státním podnikem LOM Praha, zajišťujícím jejich komplexní generální opravy, aktuálně například pro Ghanu či Severní Makedonii. Jeden Mi-17 ze stavu CLV přitom našel zvláštní uplatnění loni v dubnu, když v rámci urgentní distribuce zdravotnického materiálu na začátku epidemie koronaviru rozvezl během jednoho letu jeho zásilku, tedy testy PCR a nedostatkové roušky, do Ostravy, Olomouce, Zlína, Brna a na Vysočinu. Centrum leteckého výcviku tak vypomohlo vrtulníkům Bell 412 Policie ČR. I to je jedna z cest, jak lze kapacit CLV využít. Sedmý stroj je využíván jako učební pomůcka pro výcvik pozemního personálu, například při výcviku techniků z Burkiny Faso, který proběhl v loňském roce ve spolupráci s Univerzitou Pardubice. Mimo ojedinelou akci s rozvozem zdravotnického materiálu jsou vrtulníky Mi-17, případně letoun L-410, využívány v rámci výcviku i k výsadbě českých vojáků na letišti Přerov.

Na podzim loňského roku byla také dokončena modernizace avioniky turbovrtulového dopravního letounu L-410UVP-T, jejímž jádrem je integrovaný systém Garmin G500TXi. Podrobnosti o tomto zajímavém projektu jsme přinesli v květnovém čísle L+K. Státní podnik LOM Praha provozuje na základě dohody s Vojenským historickým ústavem Praha i dva historické letouny, konkrétně již třetím rokem popu-



Během loňské pandemie koronaviru pomohl Mi-17 s urgentní distribucí zdravotnického materiálu

lární Let C-11 poznávací značky OK-JZE a od letoška i Zlin Z-381 poznávací značky OK-BSA, tedy známou „Basu“. Oba jsou létány zkušenými instruktory CLV, kteří mají kromě vojenských i odpovídající civilní kvalifikace. Na několika vybraných leteckých dnech je k vidění v letové ukázce také vrtulník Enstrom 480B-G, občas doprovázený dosluhujícím typem Mi-2. V letošním roce získal oprávnění k předvádění Z-142C AF již zmíněný Martin Šonka.

Ve struktuře pardubického Centra leteckého výcviku ovšem nalezneme i Taktické simulační centrum,

Toto, i ve světovém měřítku unikátní špičkové zařízení, letos v listopadu oslaví již deset let provozu, přičemž během nich dosáhlo významných výsledků. Za tu dobu se simulovaný taktický výcvik stal nedílnou součástí výcviku pilotů taktického letectva Vzdušných sil AČR a postupně se dařilo oslovovat i další zákazníky, o čemž svědčí zabezpečení více než 120 týdenních výcvikových kurzů pro české vzdušné síly a téměř 50 výcvikových kurzů pro deset zahraničních zájemců. Aby toho bylo možné dosáhnout, je softwarové i hardwarové vybavení centra průběžně modernizováno, postupně jsou zapracovávány i změny probíhající na letounech ve výzbroji Armády České republiky. Zatím poslední větší modernizace vybavení TSC se uskutečnila v loňském a letošním roce, kdy byl například ke stávajícím osmi taktickým simulátorům pro piloty doplněn devátý, určený jako náhradní pracoviště v případě výpadku jiného. Doposud bylo možné simulovat jako entity řízené pilotem letouny JAS-39 Gripen, L-159 ALCA a L-39 Albatros, včetně odpovídajících prvků řízení. Na základě dlouhodobé poptávky některých zahraničních zákazníků byla letos v srpnu dokončena implementace řízené entity také pro stroje F-16. V případě zavedení L-39NG do Centra leteckého výcviku je samozřejmě připravována také implementace tohoto letounu.

Na závěr je možné zmínit, že piloti cvičení v Armádě České republiky se postupem času v rámci své vojenské kariéry dostávají ke všem úkolům, které armáda plní, ať se již jedná o ochranu vzdušného prostoru či pomoc v rámci integrovaného záchranného systému. Jak glosuje ředitel CLV Jaroslav Špaček: „V naší, jak s nadsázkou říkáme, fabrice na piloty v žádném případě necvičíme nějaké útočníky, ale především letce, kteří se podílejí jak na zajištění obrany a bezpečnosti státu, tak mohou být nasazeni při mimořádných událostech a krizových situacích.“ ■

