

CLV Pardubice oslavilo 15 let

PŘED PATNÁCTI ROKY DOŠLO K JEDNÉ Z NEJVÝZNAMNĚJŠÍCH ZMĚN V SYSTÉMU LETECKÉHO VÝCVIKU PŘÍSLUŠNÍKŮ VZDUŠNÝCH SIL ARMÁDY ČESKÉ REPUBLIKY. JEHO REALIZACÍ BYLO POVĚŘENO NOVĚ VZNIKLÉ CENTRUM LETECKÉHO VÝCVIKU V PARDUBICÍCH, JEŽ SE STALO SOUČÁSTÍ STÁTNÍHO PODNIKU LOM PRAHA. I PŘES URČITOU POČÁTEČNÍ NEDŮVĚRU SI POSTUPNĚ ZÍSKALO POVĚST KVALITNÍHO STŘEDISKA, KTERÉ JE SCHOPNÉ PLNIT NÁROČNÉ POŽADAVKY NEJEN ZE STRANY ČESKÉHO LETECTVA, ALE I ŘADY ZAHRANIČNÍCH ZÁKAZNÍKŮ.



Letošního 4. dubna se na letišti v Pardubicích konala malá slavnost. Současní i bývalí zaměstnanci, spolupracovníci Centra leteckého výcviku (CLV) a hosté si tam připomněli 15. výročí od zahájení činnosti. Součástí akce bylo rovněž pokřtění tří ze čtyř nových vrtulníků Enstrom 480B-G jmény, která jim vybrali žáci pardubických základních škol. Stroj evidenčního čísla 0459 získal jméno Kašpar, 0460 Taxis a 0473 Pernštejn. Čtvrtý vrtulník čísla 0474 nese jméno Arnošt již od 21. června loňského roku, kdy byl nový typ slavnostně zařazen do provozu za účasti tehdejší ministryně obrany Karly Šlechtové.

Nástupce školních útvarů

V dobách, kdy československé a posléze i české letectvo mělo mnoho leteckých základen a disponovalo velkým počtem letecké techniky, bylo samozřejmostí, že praktický výcvik pilotů a členů posádek zajišťovaly specializované školní letecké útvary a jednotky. Po výrazné redukci a reorganizaci vzdušných sil však potřeba výcviku nových letců klesla, a tak bylo rozhodnuto, že bude převeden pod státní podnik, jehož zřizovatelem je ministerstvo obrany. K 30. listopadu 2003 proto ukončila činnost 34. základna speciálního letectva (do roku

2000 základna školního letectva) v Pardubicích a na stejném místě začalo vznikat Centrum leteckého výcviku, jakožto nová divize společnosti LOM Praha. Personál CLV byl nabírán postupně od začátku roku 2004. Již 15. března získalo centrum první kontrakt na zajištění výcviku příslušníků Armády ČR. Letovou činnost zahájilo obnovovacími lety prvních instruktorů s letouny Z-142C AF dne 23. března 2004. Po třech týdnech, 11. dubna, pak byly s tímto typem zahájeny první výcvikové lety s pilotními žáky studujícími na Univerzitě obrany v Brně. O týden později se do výcviku zapojily rovněž dopravní letouny L-410, vrtulníky Mi-2 a proudové L-39C Albatros.

Flotilu CLV zpočátku tvořila technika převzatá a pronajata od Armády ČR. Konkrétně šlo o osm vrtulových cvičných letounů Z-142C AF, osm cvičných proudových L-39C Albatros, dva dopravní L-410UVP/UVP-T Turbolet a pět, později šest vrtulníků Mi-2.

Do majetku státního podniku byly převedeny teprve v květnu 2008. Mezitím letadlový park rozšířily i další typy, jako například v roce 2006 ultralehký letoun EV-97R EuroStar. Velmi žádaným typem se staly z AČR převedené transportní vrtulníky Mi-17 v celkovém počtu šesti kusů. V souvislosti s plánem na poskytování civilního výcviku byl v roce 2009 pořízen také další letoun Z-142 a v roce 2013 jeden Z-43. Ty jsou v současné době používány především pro vnitropodnikovou přepravu.

Přestože legislativně znamenal převod leteckého výcviku od vzdušných sil pod CLV velkou změnu, z čistě leteckého hlediska se toho příliš nezměnilo. Pardubické středisko jej i nadále organizovalo v souladu s požadavky armády a podle jí schválených osnov leteckého výcviku. Instruktory byli i nadále velmi zkušenými vojenskými letci, ve valné většině pocházející ze stavu původní 34. zSpecL, byť nově v pozici civilních zaměstnanců. Ministerstvo obrany si navíc nastavilo mechanismy pro nepřetržitou kontrolu kvality služeb CLV, kterou zajišťuje prostřednictvím Odboru dohledu nad vojenským letectvím MO ČR. Počáteční obavy tak opadly a z Centra leteckého výcviku se stala uznávaná instituce. K 3. dubnu 2019 měly její letouny a vrtulníky na kontě celkem 143 688 letů v trvání 70 534 hodin a 30 minut, z čehož zhruba 70 % (98 824 letů v délce 51 493 hodin) se uskutečnilo ve prospěch Armády ČR, zbytek pak pro zahraniční zákazníky a vlastní výcvik instruktorů CLV.

V souladu s novými trendy

Spektrum služeb poskytovaných Centrem leteckého výcviku v Pardubicích je dnes skutečně široké. Všichni žáci UO Brno, budoucí piloti AČR, začínají základ-



Letouny Z-142C AF postupně získávají nové navigační a komunikační vybavení. V titulu L-39C Albatros

ním výcvikem na Z-142C AF, v rámci něhož dochází k jejich rozřazení na vrtulníky, transportní nebo taktické letouny. Podle toho dále létají typový a pokračovací výcvik na vrtulnicích Enstrom 480B-G, letounech L-410 či L-39C. Po ukončení studia se piloti určení na typ Mi-17/171Š vracejí již ze základen k přeškolení výcviku na tomto vrtulníku, stejně tak zde mohou být přeškoleni na levé sedadlo i noví kapitáni vrtulníku. Na vrtulnicích Mi-17 a letounech L-39C probíhá i počáteční bojový výcvik, jehož rozsah je vždy stanoven armádou. CLV však nabízí i řadu specializovaných kurzů, zaměřených na konkrétní letecké dovednosti či souvisejících s přeškolením na konkrétní typy letadel, a to i pro zahraniční

zobrazují veškeré ovládací prvky a přístroje jako ve skutečných strojích. Vnější okolí je zobrazováno na jedné obrazovce před kabinou u CPT pro L-39C a Mi-2, třemi pak u Mi-17. Piloti mohou na CPT nacvičovat všechny úkony v kabině, ať už jde o spuštění motorů, obsluhu přístrojů a vybavení během letu, ale i řešení nouzových postupů. Všechny tři trenažé-



zákazníky. Těm je rozsah a osnova výcviku stanovována přesně na míru, podle jejich požadavků.

Nejen v počátečním výcviku piloti a palubní technici využívají mimo jiné i trenažéry kabinových postupů CPT (Cockpit Procedure Trainer), jejichž výrobcem je česká společnost VR Group, která stejně jako CLV patří pod státní podnik LOM Praha. Jde o relativně jednoduchá zařízení, která na první pohled jen vzdáleně připomínají pilotní prostory letounu L-39 Albatros a vrtulníků Mi-17 a Mi-2. Přístrojové desky a další ovládací prvky jsou řešeny pomocí dotykových velkoplošných obrazovek, které celkem věrně

ry CPT jsou umístěny přímo ve vybraných učebnách. Činnost žáka tak mohou sledovat nejen instruktoři, ale i ostatní studenti. Díky tomu je možné okamžitě vyhodnocovat a opravovat případné chyby.

Do struktury CLV patří ještě Taktické simulační centrum (TSC), jež bylo v Pardubicích zprovozněno v listopadu 2011. Jeho hlavní součástí je hala s celkem osmi simulátory dvou úrovní. V jejich kabinách lze velmi snadno přenastavit ovládací prvky - řídicí páky a páky ovládní motoru včetně prvků HOTAS a zjednodušenou palubní desku pro letouny JAS-39 Gripen, L-159 Alca, L-39 Albatros a pro „generický“ bojový letoun. TSC však není určeno k výcviku v létání, vysílání tam jsou již zkušení piloti především z čáslavské základny. Hlavním cílem TSC je naučit a zdokonalovat letce v řešení všech možných taktických situací, spolupráci v bojových formacích a posouvat jejich taktické myšlení nejen ve vzdušných bojích na krátké vzdálenosti, tedy kdy je cíl vidět prostým okem, ale i taktiku vzdušného boje na velké

vzdálenosti a v početnějších formacích. Tento druh výcviku je v takovém rozsahu v evropských státech NATO celkem unikátní. Dá se tedy říci, že v podstatě jediný druh leteckého výcviku, který CLV kvůli legislativě nemůže nabídnout, je bojový výcvik s použitím zbraňových systémů s ostrou municí.

Jedním z klíčových předpokladů pro poskytování vysoké úrovně výcviku je kvalita leteckých instruktorů a učitelů. V CLV v současnosti působí zhruba tři desítky pilotů a palubních techniků. „Naši snahou je, abychom získávali co nejlepší piloty s instruktorskou kvalifikací, kteří mají také co nejbohatší praxi z operačního provozu,“ říká ředitel Centra leteckého výcviku Pardubice Jaroslav Špaček, sám zkušený



Taktické simulační centrum v Pardubicích nabízí celkem osm pilotních trenažérů



Současným ředitelem CLV Pardubice je od 1. ledna 2017 Jaroslav Špaček. Dvacet pět let působil na různých pilotních funkcích v AČR, poté létal téměř osm let u letecké záchranné služby. Mimo jiné je i jedním z poradců NATO Tiger Association



V souvislosti s nástupem nové letecké techniky postupně dochází i k obměně pilotní výstroje. Ve vrtulnících Enstrom 480B-G, ale i Mi-17, tak instruktoři CLV používají francouzské přílby Elna HPH700 s nejmodernějšími dostupnými brýlemi nočního vidění Thales Helie s černobílým zobrazením

vrtulníkový pilot. Naštěstí se mu to daří, a tak mezi instruktory najdeme piloty, kteří ještě nedávno létali na různých typech techniky u Vzdušných sil AČR. Většina nově nastupujících instruktorů tak za sebou má nejednu zahraniční misi, ale i velmi dobrou úroveň angličtiny, která je v leteckém prostředí čím dál tím více potřeba. Díky tomu je zajištěno, že se nejnovější poznatky z vojenského létání dostávají k nováčkům v rámci výcviku už na začátku jejich kariéry a jsou tak připravováni přesně na takové podmínky, v jakých budou posléze sloužit. To je samozřejmě také cílem letectva, které průběžně upravuje požadavky na výcvikové osnovy jednotlivých provozovaných typů.

Obměna letecké techniky

Se schopností pružně reagovat na potřeby a požadavky zákazníků neoddelitelně souvisí také schopnosti letecké techniky používané k výcviku. Ve flotile CLV stále zůstává značná část strojů získaných v prvních rocích činnosti, postupně však dochází k jejich modernizacím či úplné náhradě. Dílčí modifikaci navigačních a komunikačních systémů tak nyní podstupují všechny letouny Z-142C AF, nové navigační vybavení odpovídající současným, především však



budoucím leteckým předpisům získají v blízké budoucnosti i stroje L-410 Turbolet.

Ve stavu zůstává rovněž sedm z původních osmi L-39C Albatros (jeden letoun byl zničen při havárii

že kromě samotné náhrady dosluhujících Albatrosů nové L-39NG podstatně zkvalitní výcvik. Piloti jej budou podstupovat na stroji, jehož přístrojové vybavení a ovládací prvky odpovídají moderním bojovým letounům. Samozřejmější bude i k němu určený pozemní výcvikový systém, zahrnující i simulátory různých úrovní.

Zatím nejdále je obměna vrtulníků, zahájená v souvislosti s končící životností strojů Mi-2. Osvědčený vrtulník byl velmi oblíben a v rámci CLV tento typ uskutečnil 32 391 letů v délce takřka 11 158 hodin, a to bez jediné nehody. Zastaralá avionika, stále náročnější údržba a problematické zajišťování náhradních dílů však vystavily „Dvojce“ stopku. Poslední výcvikový let s žákem z řad studentů Univerzity obrany se uskutečnil 20. června 2018, tedy ve stejný den, kdy do Pardubic přilétly první dva nové vrtulníky Enstrom 480B-G. Celkem šest kusů bylo pořízeno firmou LOM Praha Trade, která vyhrála výběrové řízení státního podniku na pronájem malých cvičných vrtulníků. Čtyři z nich byly předány k užívání CLV, zbylé dva k provozu u společnosti DSA. Jde o lehké moderní stroje, které splňují nároky na kvalitní základní vrtulníkový výcvik a vyznačující se efektivitou provozu. Pardubickému centru umožnily rozšířit spektrum činností například o létání s brýlemi nočního vidění NVG (Night Vision Goggles) či výcvik v létání s nákladem v podvěsu. První pilotní žák z Armády ČR absolvoval výcvikový let ve vrtulníku Enstrom 480B-G dne 1. srpna 2018.

” K 3. dubnu 2019 měly letouny a vrtulníky CLV na kontě celkem 143 688 letů v trvání 70 534 hodin a 30 minut, z toho zhruba 70 % ve prospěch AČR.

v červenci 2010). Jejich životnost se však postupně blíží ke konci. Ministerstvo obrany proto už v loňském roce deklarovalo, že prostřednictvím státního podniku LOM Praha koupí minimálně čtyři letouny nové generace L-39NG od společnosti Aero Vodochody Aerospace. Patříčná smlouva by měla být podepsána letos s tím, že dodávka se uskuteční v následujících dvou letech. Netřeba zdůrazňovat,

CLV Pardubice má dnes v rámci České republiky pevně danou pozici a armáda nepočítá s tím, že by systém praktického leteckého výcviku vojenských letců zásadně změnila. Svědčí o tom i podpis smlouvy z loňského prosince, v níž ministerstvo obrany u státního podniku LOM Praha objednalo služby komplexního leteckého výcviku až do roku 2025, s možností prodloužení do roku 2028. ■



Současná flotila CLV. Zleva vrtulníky Mi-17 a Enstrom 480B-G, ultralehký EV-97R EuroStar, proudový L-39C Albatros, pístový Z-142C AF a turbovrtulový L-410UVP-T