

Podepsáním příslušných smluv s Ruskou federací v polovině září loňského roku se završil několikaletý nelehký proces, v jehož rámci získá česká armáda poměrně značné množství vojenského materiálu ze starého dluhu, který vůči naší zemi měl z minulosti bývalý SSSR, a následně jej na sebe převzala Ruská federace.

Nové vrtulníky za starý dluh



DESET LET

Za prvotní krok lze považovat dohodu mezi vládami ČR a Ruské federace (RF) o „vypořádání zadluženosti bývalého SSSR a RF vůči ČR“, která byla podepsána 17. června 1994. Pak ale následovala téměř osmiletá přestávka, a teprve až 16. dubna 2002 došlo k ratifikaci pro armádu klíčové mezivládní dohody o „dodávkách výrobků vojenského určení v rámci částečné úhrady zadluženosti bývalého SSSR a RF vůči ČR“. Její součástí byla příloha, specifikující seznam materiálu:

- 3 vojenské transportní letouny An-70
- 7 bojových vrtulníků Mi-24V
- několik typů municí
- náhradní díly a další specifické vybavení

Koncem ledna 2003 k nám byly prostřednictvím státního podniku LOM Praha dodány první 3 stroje Mi-24V, zbylé čtyři následovaly v polovině července a vše završily dodávky příslušných náhradních dílů. Do tohoto kontraktu ČR vložila na poplatcích za clo, DPH a odměnu pro zmíněného zprostředkovatele asi 0,4 mld. Kč (většina finančních prostředků se opět vrátila zpět do příjmů státu) a ze starého dluhu získala vybavení v hodnotě téměř 56 milionů USD, tedy dle

tehdejšího kurzu více než 1,6 mld. Kč (při deblokaci ruského dluhu se vše kalkuluje v USD). Do ČR byly bez větších problémů dodány i dvě poslední položky z výše zmíněného seznamu materiálu. Jednalo se jak o munici, tak o náhradní díly pro letouny MiG-21, protiletadlové systémy Osa-AKM či KUB, ale také například o přilby, neprůstřelné vesty či odstřelovačské pušky Dragunov. Hodnota získaného materiálu v tomto případě přesáhla 200 milionů Kč. Kamenem úrazu se nakonec stala nejdůležitější a nejdražší položka seznamu – transportní letouny An-70.

NELEHKÁ CESTA OD AN-70 K VRTULNÍKŮM

Myšlenka na pořízení těžkých transportních letounů nové generace měla ve své době klady i zápory. Po událostech z 11. září 2001 se v nejvyspělejších světových armádách začal poměrně rychle měnit náhled na priority. Do popředí se tak dostal i boj s mezinárodním terorizmem nebo mise na nastolení či udržení míru.

Pro takovéto akce jsou nejvhodnější lehčí jednotky rychlého nasazení, které bude v kritické situaci možné prakticky kamkoli rychle přepravit

strategickými transportními letouny. Těmi však dnes v NATO disponují pouze USA a v menší míře i Velká Británie, která si od Spojených států 4 takové stroje pronajala. Nejvýkonnějším transportním typem, kterým některé z ostatních zemí Aliance disponují, je C-130 HERCULES s nosností do 20 tun. Právě tato situace se považuje za jeden z kritických bodů, kde evropští členové zaostávají za USA.

Nepochybně s přihlédnutím k těmto souvislostem Česká republika na pražském summitu NATO v listopadu 2002 deklarovala možnost zvýšení strategické přepravní kapacity Aliance trojicí An-70 o nosnosti až 47 tun, pořízených v rámci deblokace ruského dluhu. Toto řešení by nezatížilo státní rozpočet ČR a získat z Ruska jiné vhodné nevojenské komodity (to od počátku jednání odmítlo splácet dluh dodávkami ropy nebo zemního plynu) prakticky nebylo možné. Pokud by se tedy tento plán podařilo realizovat, stali bychom se po USA a Velké Británii 3. zemí v NATO se strategickou vzdušnou přepravní kapacitou.

ALE...

Zavedení letounu této kategorie by s sebou přineslo samozřejmě i řadu problémů. Bylo by

nutné nejen vybudovat logistické zázemí včetně například hangárů či upravit přístrojové vybavení v souladu se standardy NATO, ale také neustále v ostatních zemích „shánět zakázky“, protože letouny této kategorie musejí být co nejvíc ve vzduchu. To však nebyly ty hlavní problémy. Ambiciózní projekt nakonec zkrachoval na tom, že ruská strana by An-70 nebyla schopna dodat do konce roku 2006, jak stanovovala příslušná smlouva. Letouny navíc nejsou ruské, vyvíjí je ukrajinská firma Antonov. A přestože prototyp sliboval velmi zajímavé výkony, program se pro neustálé technické a finanční problémy zřejmě dostal do slepé uličky.

I když výrobce z vlastní iniciativy tento letoun předvedl na kbelském letišti v červenci 2002, situace již v tomto roce naznačovala, že s programem není vše v pořádku. Na opakované požadavky ČR o předložení oficiální obchodní nabídky na dodání An-70 totiž ruská strana vůbec nereagovala a stále více se objevovaly informace o problémech celého programu. Až v srpnu 2003 Rusko oznámilo, že nebude schopno tyto letouny dodat, a nabídlo je nahradit stejným počtem vlastních transportních strojů Il-76MF. Pak události nabraly rychlý spád. O měsíc později byl jeden letoun tohoto typu předveden na letišti v Pardubicích.

V říjnu zajistil tehdejší Národní úřad vyzbrojování zpracování uživatelské studie Il-76MF. V listopadu náčelník Generálního štábu vydal stanovisko tyto letouny nepožítovat a zahájit jednání o jiné technice. Důvodů bylo několik. Především nižší výška nákladového prostoru



kontejnerový překladač či univerzální dokončovací stroj rovněž na podvozích T-815).

Letouny Il-76MF nemají technické vybavení dle standardů NATO a ani nepatří k nejmodernějším. Typ „MF“ sice představuje modernizovanou verzi s výkonnějšími motory a zlepšeným přístrojovým vybavením, avšak koncepce vlastního stroje vznikla již na přelomu 60. a 70. let. Proto úroveň jeho přístrojového vybavení, ale i ekonomika provozu odpovídají době vzniku. Navíc se ani nenašlo ekonomické využití pro tyto letouny. Jednak země NATO nevznesly dostatečné požadavky na přepravu těmito letouny a armáda by vzhledem k legislativě ČR nemohla stroje využívat ani při komerční přepravě.

Ona příslovečná poslední kapka možná

standardech NATO. Vzhledem k plánovanému množství 180 kusů A400M a zahájení jejich sériové výroby v roce 2009 by se ČR po pouhých několika letech (provoz ruských strojů by v nejlepším případě začal zřejmě v roce 2007) dostala do situace, kdy by o její 3 více či méně kompatibilní letouny asi nikdo neměl zájem.

Proto ještě koncem roku 2003 Ministerstvo obrany na doporučení náčelníka GŠ oznámilo svůj zájem pořídit si místo 3 transportních letounů nové vrtulníky Mi-17 a Mi-24. V polovině prosince 2003 ruská strana akceptovala zmíněnou změnu klíčové položky v rámci deblokace dluhu, což otevřelo cestu k zahájení projektu na pořízení nových strojů Mi-171Š a Mi-35. Jeho definitivní podobu pak završil podpis smluv 16. září 2004 mezi ČR zastoupenou zprostředkovatelem LOM Praha, s. p., a Ruskou federací reprezentovanou organizací FGÚP Rosoboronexport.

Mi-171Š

Zatímco Mi-35 je pouze exportní označení známého Mi-24V (v tomto materiálu bude označení Mi-35 používáno i pro odlišení 7 kusů vrtulníků Mi-24V dodaných v roce 2003), typ Mi-171Š stojí za podrobnější zmínku. Ani v tomto případě se nejedná o nějaký nový stroj, nýbrž o zatím nejmodernější modifikaci víceúčelového vrtulníku Mi-8/Mi-17, který vyrábí závod v Ulan-Ude poblíž Bajkalského jezera.

Typ Mi-171Š (ekvivalentní verze má v Rusku označení Mi-8AMTŠ) se vyznačuje použitím výkonných motorů TV3-117VM s vylepšenými charakteristikami při provozu ve velkých výškách nebo v prostředí s vysokou teplotou vzduchu. Ve zcela nově řešené zádi se nachází hydraulicky sklopná nájezdová rampa, která umožňuje výrazně rychleji i bezpečněji nakládat nebo vykládat materiál (včetně terénního automobilu) než původní nájezdové můstky. Přístup do nákladové kabiny zlepšují rozšířené dveře na pravém boku. Vrtulník má modernější přístrojové vybavení, 6 vnějších závěsníků pro celou



Il-76MF (3,4 m oproti 4,1 m u An-70) znemožňovala přepravit důležité součásti jak polní nemocnice, tak i praporu chemické, biologické a radiační ochrany (pojízdou převazovnu T-815 POP 2, pojízdou laboratoř T-815 PHEL 2,

přetekla koncem května roku 2003, kdy 7 evropských členů Aliance podepsalo smlouvu o vývoji transportního stroje nové generace A400M, který bude disponovat obdobnými výkony jako An-70, avšak při zavedených technických



škálu výzbroje, pancéřování pilotní kabiny i důležitých agregátů a další vylepšení. Ta umožňují, aby fungoval nejen při klasické přepravě nákladů nebo vojáků, ale i při aeromobilních operacích na bojišti, kdy může podvěšenou výzbrojí i pohyblivými kulomety umlčovat protivníka v místě vysazení. Vzhledem ke schopnosti nést i protitankové řízené střely nebo neřízené rakety může ničit obrněnou techniku, polní opevnění i plošné cíle. S podobným využitím AČR nepočítá, stroje však budou dodané se zmíněnými bočními závěsníky a ponese pouze přídatné palivové nádrže, což umožní prodloužit dobu letu až na velmi pozoruhodnou hodnotu šesti hodin.

Vrtulníky Mi-171Š pro Českou republiku budou mít nejen popsané vybavení, ale ještě další nové komponenty. Pro přehlednost uvádíme základní konfiguraci (tedy i již s výše zmíněnými vylepšeními), v jaké stroje Mi-171Š obdržíme:

- Motory TV3-117VM
- Zadní hydraulicky sklopná nájezdová plošina (bude jí vybaveno 8 strojů)
- Rozšířené pravé dveře nákladového prostoru
- Palubní jeřáb u pravých bočních dveří s nosností 300 kg, přičemž u levých bočních dveří zůstane běžný jeřáb s nosností 170 kg
- Tlumič vibrací hlavy nosného rotoru (snižuje vibrace celého vrtulníku především při startu a přistání)
- Systém ochlazování výstupních plynů z motorů (tzv. EVU)
- Pomocná energetická jednotka SAFÍR české výroby
- Vnější boční závěsníky pro až 6 přídatných palivových nádrží

- Snímatelné pancéřování částí pilotní kabiny a pevné pancéřování vybraných prvků motorů a hlavního reduktoru
- Úpravy kabiny a vnějších světel pro použití systému nočního vidění včetně vlastních noktovizorů (brýlí nočního vidění)
- Odpovědač civilního identifikačního systému (IFF), který umožní lety nad územím ČR bez omezení
- Nové prvky signalizace, ovládání, pilotáže a záznamu letových parametrů
- Lafetace pro kulomety ráže 7,62 mm v prostoru obou dveří nákladové kabiny

V této souvislosti je třeba zmínit intenzivní vyjednávání o rozsahu vybavení vrtulníků, kdy se české straně podařilo dojednat lepší než původně plánované podmínky. Podle vedoucího programu modernizace vrtulníkového letectva

Ing. Josefa Plška ze sekce vyzbrojování MO se české straně nakonec podařilo dojednat podstatně lepší výsledek, než původně navrhovala ruská strana. Přestože následující vybavení nebylo v původních protokolech obsaženo ani u jednoho vrtulníku, nakonec jej dostanou všechny stroje. Jedná se například o zmíněné zařízení na ochlazování výstupních motorových plynů, pancéřování, systém nočního vidění, tlumič vibrací nosného rotoru či přistávací světlo.

Mi-35

Firmou Rostvertol z Rostova na Donu vyráběný Mi-35 (Mi-24V) bude podobně jako popsaný transportní stroj dodán s některými vylepšeními.



Jedná se o:

- Motory TV3-117VMA
- Systém ochlazování výstupních plynů z motorů EVU
- Úpravy kabiny a vnějších světel pro použití systému nočního vidění včetně vlastních noktovizorů
- Družicový navigační systém GPS (typ Garmin-155 XL)
- Záložní umělý horizont (typ LUN 1241 české výroby)
- Akumulátory VARTA
- Odpovědač civilního identifikačního systému (IFF), který umožní lety nad územím ČR bez omezení
- Nové prvky signalizace a záznamu letových parametrů
- Výškoměr kalibrovaný ve feetech

Jakost obou typů pořizovaných vrtulníků zajišťí předběžná kontrola „holých“ draků (trupů) vrtulníků ve výrobních podnicích specialisty MO a společnosti LOM před zabudováním agregátů. Pak bude následovat kontrola sestavených vrtulníků u obou výrobců před jejich expedicí do České republiky a nakonec přijde na řadu konečná kontrola již na našem území, která bude zahrnovat i kontrolně-přijímací let. Kontrola jakosti bude prováděna komisí LOM a MO včetně zástupců Úřadu pro obrannou standardizaci, katalogizaci a státní ověřování jakosti. Oba typy pořizovaných vrtulníků budou vybaveny takovým zařízením, které bude umožňovat plnění letových úkolů na území ČR bez omezení

DALŠÍ MODERNIZACE DOMA

Přestože vrtulníky přijdou s moderním vybavením, nebudou a ani logicky nemohou splnit požadavky na interoperabilitu v rámci NATO (ruská strana jednoduše alianční výbavou nedisponuje). Aby tedy nové stroje mohly působit v misích NATO, bude nutné v první řadě vrtulníky Mi-171Š vybavit dalším zařízením pro dosažení zmíněné interoperability a kompatibility včetně montáže utajovaných zařízení, která mohou používat pouze členové NATO. Přestože bude přesný rozsah modernizace obou typů záviset na množství peněz vyčleněných v rámci Střednědobého plánu činnosti a rozvoje MO na roky 2005 až 2010, uvádíme dnes plánované záměry, které by se od reality neměly příliš lišit. Modernizace Mi-171Š bude provedena v národních podmínkách na třech rozdílných úrovních v letech 2005 až 2007. Základní vybavení modernizovaných vrtulníků bude následující:

- Stabilizovaná plošina s optoelektronickým systémem nočního vidění FLIR
- Systém pohyblivé mapy

- Letecká radiostanice (AN/ARC 210)
- NATO standardní palubní odpovídač
- Radionavigační systém (VOR, LOC, GS, MKR a TACAN)
- Havarijní radiostanice
- Povětrnostní radiolokátor
- Vnější podtrupový závěs s nosností 4000 kg (namísto běžného s nosností do 3000 kg)
- Vyhledávací světlomet s infračerveným filtrem (SX-16)
- Družicový navigační systém GPS
- Kamufláž dle standardů AČR a NATO
- Klimatizace kabiny
- Systém plánování a bojové podpory
- Multifunkční displeje

Vrtulníky vyčleněné pro integrovaný záchranný systém dostanou:

- Radiostanice pro integrovaný záchranný systém (MATRA)
- Zařízení pro hašení požárů
- Sanitní vybavení (nosítka)

U vrtulníku Mi-35 by další modernizace u nás měla zahrnovat tyto prvky:

- Stabilizovanou plošinu s optoelektronickým systémem nočního vidění FLIR
- Multifunkční displeje včetně systému pohyblivé mapy
- Modernizované komunikační a navigační vybavení
- NATO standardní palubní odpovídač
- Kamufláž dle standardů AČR a NATO
- Systém plánování a bojové podpory

POČTY, CENY, TERMÍNY, PLÁNY

To nejdůležitější nakonec. Namísto třech transportních letounů dostane AČR celkem 16 vrtulníků Mi-171Š a 10 strojů Mi-35 ve výše zmíněných konfiguracích. Cena jednoho vrtulníku Mi-171Š se pohybuje okolo 5,95 mil. USD a cena Mi-35 je 8,88 mil. USD. Celkem tedy dostane armáda leteckou techniku v hodnotě 184 milionů dolarů. Ještě do konce roku by měl být do ČR dodán první Mi-35 a dodávka všech deseti kusů má skončit do poloviny roku 2006. Dodávky Mi-171Š mají začít v dubnu a všechny stroje by měly přijít v průběhu jednoho roku. Jak již bylo zmíněno, prioritu úprav v národních podmínkách má posledně jmenovaný typ. Projekt modernizace dnes předpokládá, že se letos zahájí výroba prvního prototypu s tím, že v roce 2006 by měly být modernizovány 4 kusy a do konce roku 2008 pak všechny zbylé stroje určené k modernizaci. V roce 2007 má přijít na řadu Mi-35, kdy do poloviny roku 2008 má být k dispozici opět jeden prototyp a v následujících letech by měla následovat sériová modernizace.

Pořízení a ještě následná úprava obou typů vrtulníků umožní splnit náš nikoli nevýznamný příspěvek pro úkoly v zahraničních misích ať již pod velením Aliance nebo EU. V jeho rámci vytvoří AČR smíšenou vrtulníkovou jednotku. Ta bude mít od 1. 1. 2008 k operačnímu nasazení připravené 4 modernizované stroje Mi-171Š. O rok později pak k těmto strojům přibudou i 4 vrtulníky Mi-35. A konečně v roce 2010 dosáhne smíšená jednotka, složená z 8 strojů Mi-35 a 6 Mi-171Š, plně operační způsobilosti. Bude nejen plně interoperabilní a kompatibilní s vojsky NATO, ale dokáže plnit veškeré úkoly ve dne i v noci a jejich posádky dostanou i nejmodernější prostředky pro přežití. Podle vedoucího referátu vrtulníkového a dopravního letectva sekce rozvoje druhů sil MO pplk. Ing. Zdeňka Motýčky to bude tato jednotka jako jediná z českého letectva vyčleněná pro potřeby jak NATO, tak i EU.

Se započítáním 7 strojů Mi-24V dodaných v roce 2003 bude AČR po roce 2006 disponovat (za předpokladu, že RF dodá 16 + 10 nových vrtulníků v termínu smlouvy) 16 víceúčelovými transportními Mi-171Š a 17 Mi-35/Mi-24V. Je to o trochu méně oproti původním plánům AČR na novou vrtulníkovou flotilu tvořenou 18 transportními a 18 bojovými stroji. Avšak i dosažení tohoto stavu se začíná přibližovat, protože Ministerstvo financí připouští možnost, že na podzim letošního roku by mohlo dojít k navýšení částky čerpání z ruského dluhu z již zmíněných dnešních 184 milionů USD na 205 milionů. To by postačilo právě na zakoupení dalších dvou Mi-171Š a jednoho Mi-35, čímž by došlo k doplnění na plánované schéma 18 + 18.

Pořízení Mi-171Š a Mi-35 oproti původně plánované trojici transportních letounů umožní, aby armáda v průběhu pouhých dvou let v podstatě kompletně přezbrojila své vrtulníkové letectvo moderními a výkonnými stroji s nejméně 20letou technickou životností, s kterými má navíc dlouholeté zkušenosti. Na rozdíl od jednoúčelových velkokapacitních transportérů najdou Mi-171Š nejen širší a častější uplatnění v běžném životě armády či v rámci misí NATO či EU, ale využívat je bude i celá společnost v rámci integrovaného záchranného systému. Vzpomeňme například na povodně v roce 2002 a množství úkolů, které starší a hůře vybavené Mi-8/17 tehdy dokázaly splnit. A konečně pokud se porozhlédneme po celé Alianci i mimo ni, těžko najdeme jiné ozbrojené síly, jejichž vrtulníková technika by byla tak nová, moderní a disponovala minimálně 20letou technickou životností.

Michal ZDOBINSKÝ
Foto: Ulan Ude, Rostvertol