



An-24:

Spolehlivý dřič odchází

České vojenské letectvo opouští další významný typ letadla. Po osmatřiceti letech končí svou službu v Armádě České republiky dopravní letoun An-24, který po celou dobu svého používání patřil mezi nejvytíženější stroje. Ačkoliv tyto letouny neprošly od svého vyrobení žádnou zásadnější modernizací, dokázaly svou roli plnit bez jakýchkoliv problémů, včetně posledních let, kdy se významnou měrou podílely i na přepravě ústavních činitelů.

Historie letounu Antonov An-24 ve službách české armády se začala psát někdy v polovině šedesátých let minulého století, kdy se na nejvyšších místech resortu obrany začala připravovat modernizace dopravního letectva. Jeho nosným typem tehdy byly různé varianty letounu Il-14, respektive Av-14. Z vrtulníků šlo pak o Mi-1 a Mi-4. Nakonec bylo rozhodnuto obměnit jak letouny, tak i vrtulníky. „Pamatuji si, že když první skupina pilotů odlétala na přeškolení do Sovětského svazu, my vrtulníkáři jsme jim jen tiše záviděli. Náš velitel nás ale zanedlouho uklidnil, když nám oznámil, že i nás brzy čeká nový stroj, kterým se stal vrtulník Mi-8,“ vzpomíná bývalý velitel základny v Praze-Kbelích plukovník Jiří Procházka, který zde jako mladý pilot začínal v roce 1962.

Novým typem zvoleným pro naše tehdejší letectvo se stal právě An-24. Ten se měl

velice záhy stát nosným typem všech leteckých útvarů, které fungovaly na letišti Praha-Kbely. Proto i první skupinka létajícího i pozemního personálu vybraná na přeškolení pocházela právě odsud, konkrétně od tehdejšího 7. leteckého oddílu. Celkem jedenáct příslušníků 7. LO opustilo Kbely v prosinci roku 1966, aby v SSSR absolvovali teoretické i praktické školení v používání zcela nového stroje. Jedním z nich byl i plukovník Josef Váňa, tehdejší velitel letky. „Celý prosinec a leden jsme probírali jen teoretickou část. Školení probíhalo v Kyjevě s tím, že na Vánoce jsme se dostali na pár dnů domů. Vzhledem k tomu, že zimní počasí by neumožňovalo praktický výcvik, létání jsme absolvovali v Simferopolu,“ říká dnes Josef Váňa.

Protože šlo o zkušené letce, podařilo se celý praktický výcvik zvládnout během tří týdnů v únoru 1967. Ve čtrnácti letových hodinách si

však piloti vyzkoušeli vše potřebné – od letů po okruhu, přes pády až po sestupy a přistání. „Rekl bych, že ovládání letounu nebylo nijak obtížnější oproti předchozím typům. Samozřejmě že měl určitá specifika – osádka musela například dávat pozor, aby při vzletu letoun příliš nepřetáhla a ten tak nezachytil ocasem o dráhu. Ovšem i na to byl v kabině přístroj, takže vše bylo jen otázkou zvyku,“ vzpomíná plukovník Váňa. Poté se celá skupina vrátila opět do Kyjeva, kde došlo k převzetí prvních dvou zcela nových antonovů. Jak říká plukovník Procházka, nebylo tehdy úplně běžné, že by si zákazník odvážel letouny přímo z výrobního závodu, nicméně tentokrát tomu tak bylo.

Slavnostní den, kdy naše letectvo obdrželo nový typ An-24, nastal 3. března 1967. Tehdy přistály oba dva stroje na letišti Praha-Kbely. Piloti Vintřlák a Váňa přilétli se strojem číslo 2904, Machán a Říha pak s letounem 2903. Pro 7. letecký oddíl šlo o významný den. Nové letouny podstatně zvýšily možnosti přepravy osob a také jejich cestovní komfort. „Pro nás piloty šlo také o velký krok vpřed. S předchozími typy jsme totiž mohli létat ve výškách maximálně 3500 až 4000 metrů, takže pro nás každá bouřka představovala vážnou překážku. S An-24 jsme však bez problémů létali ve výškách kolem 7000 metrů, takže jsme mohli řadu nebezpeč-

ných oblastí snáze přeletět. Obrovskou výhodou byl pro nás i palubní radar, díky němuž jsme byli o každé překážce informováni v dostatečném předstihu. Dolet sice nebyl nijak závratný, nicméně rychlost oproti starším letounům znatelně vzrostla,“ vysvětluje plukovník Váňa. Podle jeho slov byl v prvních měsících provozu určitý problém se sháněním náhradních dílů, a tak se prý například přezouvání pneumatik řešilo při návštěvách Sovětského svazu basou piv či podobnými dárky.

Nové letouny se prakticky okamžitě zapojily do plnění úkolů 7. LO. Zpočátku však sloužily jen k přepravě nejvyšších představitelů československé armády. Také proto byl v interiéru letounu čísla 2904 vybudován jeden velký salon. První piloti v následujících měsících začali školit i další své kolegy. Do jejich práce však poměrně výrazně zasáhl rok 1968 a následné období „normalizace“, jehož výsledkem bylo mimo jiné i zrušení 7. leteckého oddílu a propuštění celé řady zkušených letců.

Úkoly tohoto útvaru převzal 50. spojevací letecký pluk, který pak také přebíral další nové letouny An-24. Stroj číslo 5605 byl dodán v listopadu 1969 a 5803 v únoru 1970. Poslední dvě „čtyřřadvacítky“ (7109 a 7110) přistály ve Kbelích v září roku 1971. Jakmile se jejich počet zvýšil na konečných šest kusů, stal se An-24 nosným typem všech útvarů, které ve Kbelích fungovaly. Šlo o 3. dopravní letecký pluk, Dopravní letecký pluk MNO a poté FMNO, 6. smíšený dopravní letecký pluk a nakonec o 6. a 24. základnu dopravního letectva.

Prakticky každý, kdo na letounech An-24 sloužil, si pochvaluje především jejich odolnost a provozuschopnost. „Samozřejmě že z dnešního pohledu jde již o letoun zastaralý, například kvůli jeho jednohřídelovým motorům. Nicméně byl konstruován s ohledem na těžké podmínky provozu na celém území tehdejšího Sovětského svazu, a tak vyniká skutečně velkou výdrží,“ říká podplukovník Josef Michálek, bývalý šéf logistiky letectva kbelské základny. Podle jeho slov se doba mezi jednotlivými závadami pohybovala v rozpětí 70 až 80 letových hodin. Určitě k tomu značnou měrou přispěly jak letové osádky, tak i pozemní technický personál, který letouny udržoval a připravoval s maximální pečlivostí, takže



i na konci jejich služby byly v dokonalém technickém stavu. Podle kbelských techniků se to zejména v posledním období dařilo také díky spolupráci se společností An&Mi Service, která zajišťovala hlavně náhradní součástky. Letoun si prý nechal líbit skutečně mnoho, a tak se jen těžko hledají nějaké zápory. Jedním z nich může být snad jen náročnější výměna motoru, která trvala delší dobu, nicméně pro zkušenou obsluhu také nepředstavovala větší problém.

Zajímavá vzpomínka se váže k prvním dvěma strojům. Ty byly totiž vybaveny navigačním systémem VOR/ILS italské firmy Marconi, neboť ve východním bloku se v té době odpovídající zařízení nevyrábělo. An-24 tak vlastně byly prvními našimi letouny se „západní“ avionikou. Italský výrobce však měl podmínku, že jeho výrobek nebude instalován ve vojenských letadlech, a tak při reklamaci bylo nutné vojenské „čtyřřadvacítky“ přelétnout na letiště Ruzyně, kde byly deklarovány jako letouny Československých aerolinií.

Za celých 38 roků postihly letouny An-24 pouze dvě vážnější mimořádné události, které se naštěstí obešly bez vážnějších následků. K první došlo na počátku sedmdesátých let, kdy vlivem intenzivního solení na letišti došlo k zanesení

příďového podvozku, který se po zasunutí již nevysunul. Osádka tak musela nouzově přistát na kbelském letišti takzvaně „na břicho“. K druhé události došlo v roce 1990 ve Lvově, kdy se při vzletu předčasně zavřel podvozek a spodní část trupu i vrtule byly značně poškozeny. V obou dvou případech se však podařilo letouny poměrně brzy opravit, a tak mohly i nadále létat s cestujícími.

Ačkoliv letouny An-24 sloužily spolehlivě téměř čtyři desetiletí a jistě by ještě nějaký ten rok vydržely, i jejich osud u nás se definitivně naplnil. Dva stroje byly v rámci dělení federace předány na Slovensko, jeden byl v devadesátých letech vyměněn za modernější nákladní An-26. Salonní 2904 dnes stojí v depozitáři Leteckého muzea ve Kbelích a stroj číslo 7110 před časem také dolétal. Poslední „čtyřřadvacítkou“ v našem letectvu tak zůstal letoun 7109. Ten za svou službu provedl více než 11 tisíc přistání a nalétal přes 8800 hodin. Nezbyvá než věřit, že jeho nástupce, který vzejde z připravovaného výběrového řízení, bude neméně úspěšný.

Text a foto: Tomáš SOUŠEK

