

CO ČEKÁ vrtulníkáře

O současnosti i budoucnosti vrtulníkového letectva AČR

Text a foto: Tomáš SOUŠEK

Je tomu přesně padesát let od doby, kdy byly do výzbroje československé armády zavedeny první vrtulníky Mi-4. Jejich osádky zpočátku stály na okraji zájmu a svoji prestiž v rámci vojsk si musely pracně získávat. Vrtulníkové jednotky postupně nabývaly na významu a dnes představují jednu z priorit naší současné armády. Jaká bude jejich další budoucnost?

Ačkoliv stále existuje přirozená rivalita mezi příslušníky jednotlivých druhů letectva, už dávno neplatí, že by vrtulníkáři byli nějakými méněcennými piloty. Naopak. Díky svým schopnostem, možnostem všestranného využití a zejména množstvím zachráněných životů si

vysloužili respekt a uznání nejen v armádě, ale i v celé společnosti. Také proto v současnosti probíhá významná obnova a modernizace letecké techniky u vrtulníkových jednotek. V brzké budoucnosti se pak počítá s tím, že právě vrtulníky budou jednou z věcí, které Česká republika nabídne k využití jak Severoatlantické alianci, tak i Evropské unii.

Shrňme si na úvod současný stav. Vrtulníky jsou dnes ve výzbroji dvou leteckých základen, které je provozují na třech letištích, a to v Přerově, Líních u Plzně a v Praze-Kbelích. Bitevní stroje Mi-24 jsou určeny především k úkolům bojového použití, jako je vzdušný průzkum,

palební podpora pozemních jednotek a ničení nejrůznějších pozemních cílů, včetně tanků a obrněných vozidel. Pro transportní Mi-17 a Mi-171Š jsou zase hlavním úkolem různé přepravní lety, a to jak s materiálem, tak i s osobami, od průzkumných skupin a speciálních jednotek až po přepravu zraněných. Vrtulníky W-3A Sokol našly největší uplatnění při záchraně lidských životů v rámci letecké záchranné služby. Vedle toho pak pro celé území ČR zabezpečují službu SAR.

Dnes nejstarším provozovaným typem je vrtulník Mi-8, jehož několik kusů slouží výhradně k přepravě osob, a to nejen příslušníků armády, ale do značné míry i ústavních činitelů České republiky. Zapomenout nelze ani na malé vrtulníky Mi-2, které jsou stále ve výzbroji. Neprovozuje je však armáda, ale Centrum leteckého výcviku v Pardubicích, kde se na nich cvičí nová generace vrtulníkářů.

OLÉTANÝ SOKOL?

Asi nejviditelnějšími jsou pro veřejnost stroje W-3A Sokol, které každodenně zasahují

v rámci západoevropské letecké záchranné služby. Jejich osádky se předvedly také při dvou katastrofálních povodních v letech 1997 a 2002. Příznivci letectví pak jistě znají bravurní vystoupení sokolů na mnoha leteckých dnech. Největším uživatelem těchto strojů je 233. vrtulníková letka, která provozuje šest kusů na letišti v Líních, další tři jsou umístěny na domácí základně v Přerově a jeden pak v Praze-Kbelích.

Přestože jsou hodnoceny velice kladně a v armádě nelze na jejich adresu slyšet příliš kritických slov, vyvstává v souvislosti s jejich provozem určitý problém. Vrtulníky jsou sice jen deset let staré, avšak pomalu se přibližují ke stanovenému konci technické životnosti. V českém letectvu jde o jev dosud nevídaný, protože v minulosti většina typů končila kvůli dobové životnosti. Vrtulníky W-3A však létaly tak často a intenzivně, že dnes má každý z nich nalétáno přes 3000 hodin. Tato doba je limitující zejména pro jejich motory. Situace se v současnosti řeší s polským výrobcem, který musí určit, jakým způsobem životnost prodloužit. I pro něho jde ale o novou situaci, neboť Česká republika je vůbec prvním uživatelem, který se stroji W-3A nalétal tolik hodin.

Končící životnost ostatních provozovaných typů je hlavním impulzem k zásadní obnově a modernizaci vrtulníkového letectva. Po mnoha peripetiích bylo rozhodnuto, že to budou právě vojenské vrtulníky, jimiž bude uhrazena podstatná část ruského státního dluhu vůči České republice.

„Tato varianta je pro nás v současnosti optimální, protože je mnohem levnější než

prodloužení životnosti a modernizace starších vrtulníků, o nákupu nových strojů za hotové ani nemluvě,“ říká podplukovník Zdeněk Motyčka, vedoucí referátu vrtulníkového a dopravního letectva SRDS MO. Samozřejmě lze zaslechnout i názory, že nové ruské vrtulníky jsou i přes mnohá vylepšení svou koncepcí již zastaralé, avšak podle pplk. Motyčky jde o to nejlepší, co si naše země může dovolit. „Navíc nesmíme vidět jen vrtulník jako takový, ale je třeba si uvědomit, že k němu patří složitý systém pozemního logistického zabezpečení, který by v případě zcela nových typů stál další nemalé prostředky. U typů Mil však můžeme do značné míry využívat vybavení, které už máme zavedené,“ vysvětluje pplk. Motyčka. Podle mnoha odborníků navíc vrtulníky řady Mi-8/17/171 představují i přes své stáří koncepci v mnoha ohledech dosud nepřekonanou.

MI-171Š MÁ PŘEDNOST

Právě na vrtulníky Mi-171Š se v současnosti upírá v armádě největší pozornost. Ačkoliv šestnáct zcela nových strojů bylo z výrobního závodu dodáno jen se základním vybavením, už dnes představují významnou posilu a rozšíření možností použití. Jsou dány zejména výkonnějšími výškovými motory, větší nosností nákladu v podvěsu, instalací druhých dveří a výkonnějšího jeřábu na pravém boku trupu a u poloviny strojů také sklopnou nákladovou rampou na zádi. Součástí dodávky byly také přístroje nočního vidění (NVG), v jejichž používání se začínají přerovstít letci cvičit, a to za pomoci britského instruktora. Schopnosti vrtulníků Mi-171Š v budoucnosti ale ještě výrazně vzroste, a to díky plánované rozsáhlé modernizaci, jejíž příprava je již v plném proudu.

Hlavním důvodem pro modernizaci našich vrtulníků je dosažení plné kompatibility s letouny a dalšími systémy standardně používanými jak Severoatlantickou aliancí, tak i například evropskými civilními orgány řízení letového provozu. To se týká zejména navigačního vybavení nebo takových věcí, jako

je palubní odpovídač. Změn dozná také komunikační výbava, kdy k původní radiostanici přibudou další dvě. Osádka tak bude moci komunikovat nejen ve všech leteckých pásmech, ale i s pozemními jednotkami či se složkami integrovaného záchranného systému. Samozřejmě bude možnost monitorovat více frekvencí najednou.

Vrtulníky obdrží také povětrnostní radar, výkonný světlomet a některé stroje pak i průzkumné zařízení FLIR. Další úpravy zvýší komfort zejména pro osádky. Jde například o klimatizaci pilotní kabiny či rozvod kyslíku, aby bylo možné využívat maximální dostup vrtulníku, který činí 6000 metrů.

V oblasti bojového použití je nutné dořešit zejména otázku vlastní ochrany vrtulníku. V současnosti má pouze pancéřování pilotního prostoru, zatímco v kabině cestujících tato ochrana určená zejména proti ručním palným zbraním chybí. Ještě větší riziko ale dnes představují nejrůznější řízené střely. Nové vrtulníky jsou zatím vybaveny jen chladiči výstupních plynů (EVU) a výmetnicemi klamných cílů (ASO). Osádka však v případě bojového nasazení může klamně cíle odpalovat jen ručně, což neodpovídá modernímu způsobu vedení boje. Proto jednou z nejdůležitějších součástí modernizace bude instalace výstražného zařízení, které dokáže včas rozpoznat například zachycení radiolokátorem či odpálení protivníkovy střely a automaticky provést účinná protiopatření. Práce na modernizaci prvního vzorového kusu by měly být zahájeny v létě letošního roku tak, aby koncem roku 2007 mohla být zahájena modernizace zbývajících strojů.

Pokud jde o další typy vrtulníků, i ty čeká modernizace, avšak o něco později. Bitevní Mi-24 by se poté měly dostat svým vybavením na stejnou úroveň jako Mi-171Š. Jiná situace je u dopravní základny v Praze-Kbelích. Zanedlouho ji posílí další starší Mi-17 přesunutý z Přerova, zatímco stroje Mi-8S budou nahrazeny novým typem. Plánuje se pořízení dvou zcela nových moderních vrtulníků určených pro přepravu VIP, avšak k tomu dojde nejdříve v roce 2010.

Modernizace vrtulníků, stejně tak jako jejich rostoucí význam ve struktuře armády jsou zřejmě hlavními důvody vysoké prestiže „vrtulníkového řemesla“. Svědčí o tom i stoupající zájem o toto povolání mezi mladou generací vojenských letců. Proto lze věřit, že důstojně navážou na tradice založené před padesáti lety.

