

Všechny v jednom roce

Nové vrtulníky Mi-171Š postupně přebírají štafetu po starších strojích Mi-17

Text: Michal ZDOBINSKÝ, Tomáš SOUŠEK
Foto: autoři a Radko JANATA

Samotné předání posledního kusu mohlo proběhnout ještě dříve, kdyby se u něj nevykytl problém s motorem. Jeho příčinou bylo ohnutí některých lopatek kompresoru. Státní podnik LOM Praha, jenž má realizaci celého programu na starost, během týdne zorganizoval příjezd opravářů od výrobce motorů, kteří vadné lopatky za 2 dny vyměnili a třetí den byl vrtulník již připraven k předání. Až na zmíněný případ se celý proces přejímek obešel bez závažnějších problémů. K hladkému průběhu nepochybně přispěly předběžné kontroly komise MO na dokončovaných vrtulnících přímo v Ulan Ude, a proto podle vedoucího programu modernizace vrtulníkového letectva Ing. Josefa Pliška ze

sektory vyzbrojování MO „u nás doma již vše probíhalo velmi rychle a jako na drátku“.

První 3 stroje k nám velkokapacitní AN-124 přivezl 9. 6. a 28. 6. je MO převzalo. Druhá dodávka rovněž 3 strojů byla předána 26. 7., pak 14. 10. následovala přejímka 4 strojů, 12. prosince pěti kusů a poslední vrtulník přišel na řadu o tři dny později.

V České republice nadále působí ruský servisní tým z Ulan Ude, který má na starost otázky záručních oprav. Zůstane zde až do poloviny roku 2007, tedy do konce záruční doby. Ruská strana původně nabízela 12měsíční záruku, Česko ale požadovalo dobu dvojnásobnou. Nakonec se podařilo vyjednat kompromis v délce 18 měsíců. Účast ruských techniků se zřejmě bude brzo hodit i z jiného důvodu.

Dne 15. prosince 2005 byl oficiálně převzat poslední ze 16 nových transportních vrtulníků Mi-171Š. Tento fakt lze považovat za mezník v historii vyzbrojování letectva AČR, protože jsme obdrželi a převzali veškerou v rámci projektu nasmlouvanou techniku během jediného roku.

Při náviku přistání v režimu autorotace byl jeden Mi-171Š mírně poškozen. Opravu, která samozřejmě nejde na vrub výrobce, zajistí LOM Praha, ale nepochybně za účasti ruské strany.

DOBŘÁ CENA

Jak známo, vrtulníky Mi-171Š jsme dostali jako jednu z položek, kterými Ruská federace splácí dluh bývalého SSSR vůči naší zemi. Armáda tak „zdarma“ získala 16 strojů, z nichž každý má hodnotu 5,95 milionu amerických dolarů. Kromě vrtulníků dostala také 48 přístrojů nočního vidění pro posádky a 5 výsuvných jeřábů s nosností 300 kg. Protože bylo



odpuštěno clo, zaplatilo Ministerstvo obrany DPH ve výši 450 milionů Kč, odměnu zprostředkovateli (státnímu podniku LOM Praha) a pomocné energetické jednotky SAFIR, kterými si česká strana přála nahradit originální a podstatně méně výkonné ruské jednotky.

Aby nové stroje byly kompatibilní v rámci NATO a mohly působit v zahraničních misích, musí se opatřit některými novými systémy (viz A report 1/2005). Proto se rozjíždí modernizační program. Dne 11. listopadu 2005 vybrala hodnotící komise podniku LOM (v roli konzultantů v ní zasedali také dva zástupci MO a AČR) firmu Česká letecká servisní jako strategického partnera a integrátora avioniky pro modernizační program. V tomto měsíci LOM a MO předložil rozsah zamýšlených úprav ruské straně a vyzvou ji ke společným jednáním o podmínkách a rozsahu její účasti na modernizaci prvního vrtulníku. Průběh a rychlost jednání s ruskou stranou samozřejmě ovlivní vlastní podpis dohody mezi MO a LOM na modernizaci prvního kusu Mi-171Š, podle Josefa Pliška je snaha tak učinit do konce března 2006.

JAK TO VIDÍ PILOTI

Nové vrtulníky začínají postupně sloužit u 23. základny vrtulníkového letectva, nicméně patrně největší zkušenosti s nimi mají dva zkušební a zalétávací piloti. Julius Szabó a Josef Jindrák byli mezi prvními piloty přeškolenými na Mi-171Š a v rámci přebírání pak zalétávali a testovali všech šestnáct kusů. Podle jejich slov se fakt, že vrtulníky vycházejí ze staršího typu Mi-8/17, projevuje i na velice podobném způsobu pilotáže. Její zvládnutí tak pro piloty, kteří s těmito staršími stroji u nás létají, není nikterak obtížné. Nicméně je zde

celá řada na první pohled drobných rozdílů, které je bezpodmínečně nutné znát zejména s ohledem na bezpečnost provozu.

Pokud jde o letové vlastnosti, příliš odlišností tu od vrtulníků Mi-8/17 není. Pouze u osmi nových Mi-171Š, které jsou vybaveny sklopnou nákladovou rampou, se za letu projevuje jiné tvarování trupu a jeho obtékání vzduchem. „Vrtulník je jakoby více labilní a jeho podélná stabilita se jeví mírně horší než u verzí s klasickými vraty. Nejde však o nic zásadního, co by nějak ovlivňovalo samotný let,“ říká Julius Szabó. Tato nestabilita se pak v určité míře projevuje i v režimu přistání. Co si naopak piloti pochvalují, jsou výkonnostní charakteristiky vrtulníků a jejich motorů. Ty jsou totiž upraveny pro provoz ve vyšších hladinách, což piloti pocítují už od výšek kolem 1500 až 2000 metrů. „Automatická výšková regulace sama přidává výkon s přibývajícím výškou, a tak vrtulník stoupá pořád stejnou rychlostí. U předchozí generace vrtulníků tomu tak nebylo,“ vysvětluje Josef Jindrák. Lepší komfort pilotům poskytuje také novější verze autopilota, která dokáže ohlídat více parametrů letu.

Mnohé změny zaznamenala i samotná pilotní kabina, jež nyní osádce nabízí mnohem větší pohodlí a snazší ovládání. Odlišnosti lze najít například i v takových věcech, jako je způsob zobrazení na umělém horizontu, který udává polohu stroje vůči zemi. Dříve se naklápěl symbol letadélka, zatímco nyní se otáčí pozadí. Mnohem důležitější je ale instalace dalšího záložního horizontu. „Velkým přínosem je také centrální umístění veškeré signalizace poruch. Dříve se pilot musel rozhlížet po celém kokpitu, zatímco teď stačí jen krátký pohled na jedno místo a hned víme, zda jsou všechny

systémy v pořádku, či nikoliv,“ dodává Julius Szabó. Vrtulník však dokáže sám sebe hlídat ještě více. Piloty tak například v mracích upozorní na překročení nastavených náklonů či minimálních a maximálních otáček motorů. Samotnou kapitolou je pak hlasové informační zařízení ALMAZ, které piloty varuje před nebezpečím lidským hlasem přímo do sluchátek. „Nová verze obsahuje téměř čtyřicet různých hlášení, což je oproti Mi-17 velké plus. Nicméně nevýhodou je, že tato hlášení jsou zatím jen v anglickém jazyce. Za normálního provozu by to nevadilo, nicméně v krizové situaci, kdy se člověk musí rozhodovat ve zlomku vteřiny, by překládání hlášení mohlo zabrat drahocenný čas,“ říká Josef Jindrák. Prý se ale již chystá namluvení všech hlášení v češtině.

Přeškolení a výcvik na nové vrtulníky byl na základně vrtulníkového letectva v Přerově zahájen prakticky okamžitě po převzetí prvních strojů. Postupně by se na ně měly přeškolit všechny osádky, které až dosud létají na Mi-17. Těch bude totiž v cílovém stavu u základny menšina. Mi-171Š tak převezmou naprostou většinu úkolů. Určitá omezení budou platit jen v počátečním období, neboť na vrtulníky se vztahuje osmnáctiměsíční záruka. Ta snižuje možnosti vlastních úprav vrtulníků, a tak například chybějící navigační systém GPS pořídila na přechodnou dobu základna z vlastních peněz. S jeho pevnou instalací se počítá až v rámci plánované modernizace. Vrtulníky Mi-171Š lze navíc během záruky provozovat jen na území České republiky, a tak se zatím neobjeví na žádném zahraničním cvičení či v některé z misí. I tak ale jejich dodání znamená pro celou AČR obrovský přínos, který se v budoucnosti ještě znásobí.

