

Nové vrtulníky na dohled



Pro mnoho příslušníků AČR i zájemců z řad civilní veřejnosti brzy ubude jedno z „bílých“ míst na mapě „leteckého“ světa. V polovině května se domů vrátila skupina českých pilotů, palubních techniků a leteckých inženýrů po přeškolení na nový víceúčelový vojenský transportní vrtulník Mi-171Š. Ve vzdálenosti 7 časových pásem a více než 6500 km od domova strávili v srdci Sibiře poblíž Bajkalského jezera měsíc u výrobce těchto strojů v letecké továrně v Ulan Ude. Odtud také koncem května odstartuje mohutný letoun An-124, který na své palubě do ČR přiveze 3 první novotou vonící vrtulníky.

Jako jednu z položek v rámci vyrovnání dluhu bývalého SSSR dostaneme celkem 16 strojů Mi-171Š. Tento vrtulník sice na první pohled vypadá jako dobře známý Mi-17, avšak má takové odlišnosti či nové možnosti, že je nutné jej považovat za nový typ. To ostatně potvrzuje i skutečnost, že Mi-171Š u nás musí projít vojenskými zkouškami a procesem zavedení do výzbroje jako každý jiný nový typ. Vedoucí programu modernizace vrtulníkového letectva Ing. Josef Plšek ze sekce vyzbrojování MO v této souvislosti předpokládá, že první 3 stroje budou 30. května tohoto roku dodány do Pardubic, do 15. června by měly být sestaveny a do 30. června přeletí na základnu v Přerově. „Prakticky ihned by měly být zahájeny vojenské zkoušky a zavedení tohoto typu do výzbroje by se mohlo uskutečnit do konce července,“ upřesňuje počáteční pravděpodobný časový harmonogram Josef Plšek.

Se zavedením do výzbroje souvisí i přeškolení dalšího létajícího i technického personálu, což bude jeden z prvních úkolů právě skupiny



navrátivší se z Ulan Ude. Tvořili ji 2 piloti, 2 palubní technici a 4 příslušníci pozemního personálu z 23. základny vrtulníkového letectva Přerov a 2 piloti spolu s dalšími 4 technikami z Úřadu státního ověřování jakosti. Čeští specialisté dorazili do Ulan Ude 17. dubna a prakticky ihned se pustili nejprve do teoretického a pak praktického procesu přeškolení. Jeho intenzitu přibližuje vedoucí skupiny major Miroslav Jenčík: „Hotel jsme opouštěli v 8 hodin



a vraceli se zpět okolo čtvrt na šest. Pak jsme se ještě každý večer scházeli od 19 do 21 hodin a vyjasňovali jsme si některé záležitosti.“ Soboty byly rovněž pracovní, takže volno připadalo pouze na neděle, na které ruská strana zajišťovala program – například výlet na Bajkal.

Jednotlivé oblasti teoretického přeškolení vždy zakončovaly písemné testy. Praktický výcvik létajícího personálu odstartoval 4. května. Každý z pilotů strávil ve vzduchu téměř 18 hodin a od samého počátku s nimi létali i palubní technici.

INSTRUKTOŘI PROŠLÍ BOJEM

Teoretickou i praktickou přípravu našich pilotů měla na starost dvojice instruktorů. Tito už na první pohled tvrdí chlapci ze 344. centra bojové přípravy ruského vojenského letectva Toržok (což je jakási obdoba známého amerického Top Gun) vzdáleného asi 250 km od Moskvy létali zásadně v kožených bundách převlečených přes maskovací uniformu, pod kterou nosili pruho- vaná námořnická trička. Při bližším poznání se však ukázali jako skromní a přátelští.

„Čeští piloti byli v teoretické přípravě perfektní, neptali se na žádné zbytečnosti a lety zvládali bez nejmenších problémů.“ Právě tak zhodnotil naše posádky jeden z nich – pplk. Alexandr Šišov. Člověk, který létá od roku 1981, má na svém kontě více než 4500 letových hodin, prošel peklem skutečných bojů v Čečensku a učil piloty z mnoha jiných zemí.

Vynikající spolupráci s oběma ruskými instruktory si z druhé strany pochvaloval i major Jenčík. Podle něj lety probíhaly jako u nás, ale odlišovaly se metodikou. „Nejvíce se mně líbila imitace vysazení jednoho motoru za letu. U nás se nechá běžet na volnoběh, zde se ale skutečně vypíná,“ uvádí jako jeden z příkladů. Dalším osvojením nového prvku, který je velmi důležitý pro přípravu osádek úspěšně řešit krizové situace, byl podle majora Jenčíka také nácvik nouzového přistání na jeden motor na malé ploše o rozměrech přibližně 30 x 30 m (jen o něco málo větší než půdorys samotného vrtulníku), který se v ČR

neprovádí. A za onu příslovečnou třesničku na dortu lze považovat asi 32 minut ukázkových letů s použitím moderních brýlí nočního vidění. Přestože noktovizory čeští piloti vrtulníků zatím nemají, palubní přístroje, kabina a vnější osvětlení typu Mi-171Š jsou plně kompatibilní s tímto prostředkem fungujícím na principu zesílení zbytkového osvětlení.

Naši piloti by asi jen těžko jinde získali podobné poznatky a setkali se s lepšími odborníky na daný typ vrtulníku. Takže když po předání příslušného certifikátu na závěr slavnostního ukončení přeškolování českého týmu v závodě v Ulan Ude zástupce velitele společných sil – velitel vzdušných sil brigádní generál Ladislav Minařík oběma ruským instruktorům poděkoval, skutečně se nejednalo jen o běžnou zdvořilostní záležitost.

ODLIŠNOSTI A NOVÉ MOŽNOSTI

Protože zevrubné informace o Mi-171Š přineslo letošní první vydání A reportu, zmíníme pouze ve zkratce hlavní odlišnosti a novinky oproti u nás běžně používanému typu Mi-17. Jedná se především o výškové motory, pomocnou energetickou jednotku Safir české výroby, hydraulicky sklopnou záďovou rampu (bude jí vybaveno 8 strojů), boční nosníky s celkem 6 závěsníky, zařízení EVU pro ochlazování výstupních plynů z motorů, rozšířené pravé boční dveře s výsuvným jeřábem (viz detailní snímek) o nosnosti 300 kg (standardní 170 kg jeřáb u levých dveří zůstává), ochranné prvky kabiny, motorů a reduktoru, výklopné držáky pro kulometry v obou bočních dveřích a v neposlední řadě zmíněné brýle nočního vidění (3 kusy s každým vrtulníkem).

Podle majora Jenčíka se motory Mi-171Š zdají při letu u země jakoby o trochu slabší. Největší výkon dosahují zhruba v 1700 m, přičemž s narůstající výškou neklesá a motory vysoký výkon drží prakticky až do 6000 m. Výhody při provozu v místech s vyšší nadmořskou výškou nebo venkovní teplotou vzduchu snad netřeba ani příliš zmiňovat. Nezanedbatelné přednosti přináší zdánlivě nepodstatná náhrada původní ruské pomocné energetické jednotky českým typem Safir. Především dokáže běžet bez nutného vypnutí a ochlazení až 12krát déle, umožňuje spouštět motory ve větších výškách, pohánět klimatizaci nebo dodávat energii například pro spouštění záďové rampy při vypnutých motorech.

Co přinese nový Mi-171Š z hlediska operačních možností, zmiňuje vedoucí referátu vrtulníkového a dopravního letectva sekce rozvoje druhů sil MO pplk. Zdeněk Motýčka. Vzhledem k výškovým motorům, ochranným prvkům, vnějším přídavným nádržím a další



výbavě bude možné tento stroj nasadit prakticky kdekoli na světě. Jen z hlediska doletu je nárůst možností Mi-171Š oproti standardnímu Mi-17 skutečně markantní. Zatímco posledně jmenovaný typ má vytrvalost okolo 2 hodin letu, v případě Mi-171Š to je téměř dvěatřicet hodin. Když se ale na jeho nové vnější boční závěsníky instaluje 6 přídavných palivových nádrží, vytrvalost dosáhne až 5 hodin, což je parametr špičkové úrovně. Další nové možnosti přinese již zmíněná sklopná záďová rampa a dvojice bočních dveří s jeřáby. A to nejen ve vojenských akcích. V případě živelních katastrof, jako například povodně v roce 2002, nabízí nový vrtulník podstatně vyšší efektivitu.

Možnosti Mi-171Š se podle pplk. Motýčky výrazně projeví i v našem příspěvku do misí v rámci NATO nebo EU. Zatímco dnes deklarujeme 4 stroje Mi-17 s dobou pohotovosti k nasazení 60 dní a do vzdálenosti místa nasazení 400 km od teritoria ČR, od roku 2008 to bude stejný počet strojů Mi-171Š, které ale budou mít trojnásobně kratší dobu pohotovosti a neomezenou vzdálenost nasazení.

Především počáteční jednání s ruskou stranou byla mnohdy hodně složitá a náročná. Když ale v rámci prověrky předběžné kontroly prvních 3 vrtulníků i výsledků přeškolení létajícího personálu navštívila v polovině května podnik v Ulan Ude oficiální delegace MO ČR, mohl ředitel odboru programů vzdušných sil sekce vyzbrojování MO Ing. Jaroslav Šefl nad dosavadním postupem programu vrtulníku Mi-171Š vyjádřit spokojenost.

Text a foto: Michal ZDOBINSKÝ