



# Zásadní rozhodnutí

**„Mým osobním cílem je trochu změnit systém výcviku, i když je to spíše otázka celých vzdušných sil. Myslím si, že dnešní předpisy jsou postaveny na tom, že se lidem nevěří,“ řekl plukovník Martin Hejra A reportu v den převzetí funkce velitele 32. základny taktického letectva v Náměšti nad Oslavou (24. ledna 2003). Od té doby uběhly čtyři měsíce. Jak to na základně s leteckým výcvikem vypadá dnes?**



**P**ravdou je, že v leteckém výcviku ke změně došlo. „Naším chlebem je přímá palebná podpora,“ říká velitel náměšťských letců. „O to víc nás těší, že se právě v této oblasti podařilo prosadit změnu v metodice výcviku. Gró jsme převzali od Britů a dále jsme vycházeli ze zkušeností našich aliančních kolegů v nedávných misích. Tato větev výcviku v osnovách pro letoun L-159 neexistovala. Nyní je situace jiná.“

V čem je jiná? Především v tom, že se mohou zaměřit na praktickou stránku věci. Jinými slovy, mohou cvičit piloty na tento stěžejní úkol. „Troufám si říci, že pokud se nestane něco nepředvídaného, tak všichni piloti, kteří zahájili letecký výcvik i v letošním roce, budou do září připraveni plnit úkoly přímé palebné podpory. Samozřejmě, že ještě nebudou finálně vycvičeni, ale jednodušší mise budou schopni létat i ti nejmladší,“ říká plukovník Hejra.

Předpokladů, jak tomuto tvrzení dostat, je několik. Tou nejpodstatnější je bezesporu provozuschopnost letecké techniky. „Máte pravdu,“ souhlasí velitel a dodává: „Schopnost stopadesátdevítek se den ode dne liší. Číselně bych to vyjádřil počtem pět až deset. Ze stavu třiceti šesti kusů to není mnoho. Občas však platí, že i špatné je k něčemu dobré. Za stávající

cí situace totiž mohou provádět letecký výcvik bez jakýchkoliv omezení. Kdyby však byla provozuschopnost padesátiprocentní, tak se dostanu do opačného problému. Bude nedostatek pilotů na L-159, protože jedna letka pilotů se musí stále udržovat na L-39 pro národní pohotovostní systém.“

Praxe si vynutila také změnu u technického personálu, konkrétně v organizaci technických letek. „Překopání“ to nebylo malé a ne každému bylo po chuti. „Přiznávám, že to bylo nestandardní řešení, ale musí nám jít o maximální efektivitu výcviku,“ říká plk. Hejra a dodává: „Na jedné technické letce jsme nechali minimum lidí, kteří zabezpečují L-39 a vše, co mělo ruce a nohy, jsme přesunuli k druhé technické letce, která se stará o výcvik na L-159. To proto, abychom všech deset schopných stopadesátdevítek dostali na létání. Stávalo se totiž, že alky byly provozuschopné, ale chyběl zabezpečující technický personál. Dnes tomu tak není a pokud je éro schopné, jde do letové akce.“

Na první pohled to vypadá, že to Náměšťským ve výcviku musí všechno klapat. Jsou však chvíle, kdy to skřípe. „Piloti nikdy nebrečeli, že chtějí nějaké extra výhody, ale odpovídající nálet hodin. A teď tady máme dobu, kdy jejich výcvik pokulhává. Na létání se občas při-

staví pět mašin a ne na každého se ten den dostane. Co to udělá s jeho rozpořádkem, si dokážete představit sami,“ uvádí velitel. Zákonitě se nabízí otázka - jak z toho ven? Plukovník Hejra zná osvědčený způsob: „Je třeba se z toho vyvídat. Ať už oficiálně nebo nějakým neformálním způsobem. Jako velitel musím mezi kluky přijít a vysvětlovat problémy. To je moje povinnost, a proto jsem tady. Optimismus lidí se musí hlídat,“ říká velitel letecké základny v Náměšti nad Oslavou.

Nadporučík Petr Železný je pilotem z taktické průzkumné letky. Na alku přešel ze stíhacího bombardovacího stroje Su-22, na který byl plně bojově vycvičen. Se stopadesátdevítkou je nyní v počáteční fázi, přesněji řečeno má za sebou akrobaticky, začíná ztížený den, nízké zóny a skupiny. „Výcvik na podporu pozemních vojsk, to je přesně to, co chci létat,“ říká pilot a uvádí příklad: „Britové nás svezli na svých mašinách Hawk a člověk si udělá obrázek, o čem to ve skutečnosti je. Cvičení v malých výškách při vyšších rychlostech, pokyny dostáváte po rádiu.“

**Pavel LANG**  
**Foto: Sabina INTROVIČOVÁ**