



**A report byl v hale, kde je dlouhodobě uloženo šestatřicet neprovozovaných podzvukových bitevníků L-159 ALCA vzdušných sil Armády ČR**

# Alky v dusíku

**Alky ve třpytivém Quadruplexu. Přeloženo do srozumitelné řeči, to znamená, že podzvukové bitevníky L-159 ALCA (Advanced Light Combat Aircraft) vzdušných sil Armády České republiky se nacházejí zahaleny ve čtyřvrstvé bariérové hliníkové fólii stříbrného provedení. Tento unikátní pohled lze spatřit pouze v takzvaném plecháči neboli hale číslo 133 Aera Vodochody.**

Díky vstřícnosti managementu Aera Vodochody je umožněno také A reportu, aby krátce nahlédl do této de facto obyčejné budovy, avšak s neobvyčejným leteckým materiálem. Tím jsou dlouhodobě uložené „stopadesátdevítky“ českého vojenského letectva. V současné době se jich tady nachází šestatřicet kusů.

## Část letadel do „plecháče“

Před bezmála šestnácti roky armáda koupila sedmdesát dva podzvukových bitevníků L-159 ALCA. Jako vůbec první vojenský pilot s ním letěl kapitán Rostislav Stroin (16. ledna 2000), a to v rámci přeškolení na nový typ. První dva stroje (tr. č. 6007 a 6006) přistály na čáslavském letišti 29. prosince 2000. Počet strojů vycházel z tehdy předpokládaných potřeb vojenského letectva. „Stopadesátdevítky“ byly postupně dodávány do provozu v letech 2000 až 2004. Byly dislokovány na základně letectva Sedlec, Vícenice u Náměště nad Oslavou a na základně taktického letectva Čáslav. Avšak po schválení Koncepce výstavby profesionální Armády České republiky a mobilizace ozbrojených sil ČR připravované

na změněný zdrojový rámec a po rozhodnutí o pronájmu nadzvukových bojových letounů JAS-39C/D Gripen se vláda ČR usnesla na snížení počtu provozovaných letounů L-159. Za dostatečný byl považován počet čtyřiačtyřicet strojů. V této souvislosti bylo optimálním řešením nepoužívané bitevníky uložit. Kam? Nejlépe u jejich výrobce – Aera Vodochody. Proč? Důvodů je celá řada, a to od nemalých finančních úspor přes zabránění technické degradace letounů až po skutečnost, že jak lidské, tak technické kapacity letecké základny Armády ČR nejsou předurčeny ke skladování bitevníků, nýbrž k leteckému výcviku na nich. „První přelet armádních stopadesátdevítek do Aera začal v březnu 2006. Na strojích se v periodě třiceti dnů prováděla údržba v režimu provozního uložení, a to přesně podle daných předpisů. Po šedesáti dnech se na letounech točila motorová zkouška,“ vzpomíná vedoucí projektu dlouhodobého uložení L-159 a logistický specialista Jindřich Válek a dodává, že postupně do Aera Vodochody přiletělo sedmačtyřicet bitevníků L-159A.

Uskladnění nepoužívaných letounů není jenom ryze technickou záležitostí. „Už od samého začátku jsme hledali tu nejméně finančně nákladnou cestu dlouhodobého uložení letounů L-159,“ říká



JINDŘICH VÁLEK

viceprezident Aera pro vojenský program Petr Kudrna a uvádí příklad: „Ještě v roce 2006 jsme si na prototypu letounu s trupovým číslem 5832 vyzkoušeli technologii uložení ve čtyřvrstvé bariérové hliníkové fólii nesoucí název Quadruplex, která je určena pro dlouhodobé uskladnění, přičemž je velice účinná proti klimatickým vlivům.“

Není tajemstvím, že výše vzpomínaný Quadruplex ve stříbrném provedení je běžně dostupnou komoditou a využívá se v celé řadě odvětví. Setkáte se s ní jak v tropických, tak v polárních oblastech. Představuje spolehlivý obal pro korozi ohrožené výrobky, který mimo jiné nepropouští vodní páru, je nepromastitelný, poddajný, má velkou pevnost proti oděru a na nepotřesené straně je spojovatelný zatepla. Pro úplnost, tyto bariérové fólie vyrábí německá společnost, kterou v Čechách a na Slovensku zastupuje firma z Veselí nad Moravou.

Vraťme se však do Aera. I v tomto případě platilo, že záměr je jedna věc a vlastní realizace druhá. Proto bylo nutné nejprve uvedenou

technologii ověřit, poté zpracovat zevrubné analýzy a následně požádat kompetentní orgán, což je odbor vojenského letectví Ministerstva obrany ČR, o souhlas se zavedením do výzbroje Armády ČR. Vše se povedlo v polovině roku 2008 a od října téhož roku se ukládání L-159 začalo realizovat. Přesněji řečeno, začaly se provádět odborné a administrativní úkony související s dlouhodobým uložením letounů. A jelikož byly

„stopadesátdevítky“ ukládány průběžně, zabralo to také jistý čas. Suma sumárum, v květnu 2009 jsou již všechny L-159 v ochranných fóliích. Jejich počet se však postupně snižoval až na stávajících třicet šest kusů. Rozdíl je způsoben přestavbou několika z nich z takzvaných sólových (jednomístných) mašin na spárky neboli dvousedadlové verze a kontraktem se Španělskem v souvislosti s pořízením transportních letounů C-295M CASA pro české vojenské letectvo.

Aby byla mozaika informací kompletní, je nezbytné zmínit ještě dva údaje. Nejprve místo dlouhodobého uložení letounů. Tím je technologická hala číslo 133, slangově pojmenovaná plecháč, která byla v roce 2006 za tímto účelem primárně vystavěna. Dále je nabiledni, že kontrakt zastřešuje odpovídající legislativa a finanční závazky. Smlouvy mezi Aerem Vodochody a Ministerstvem obrany ČR se uzavírají zpravidla na dva roky.

## Žádná změna stavu

Logistik Jindřich Válek otevírá dveře haly a naznačuje nám, že můžeme vstoupit. Už letmý pohled je pro návštěvníka zážitkem. Formát bitevníků je zřetelný i přes hrubý stříh hliníkové fólie. Na každém stroji vás zaujme jeho vizitka. Příklad? „Letoun L-159A tr. číslo 6028. Letoun uložen podle smlouvy o uložení letounů L-159 č. 112800272. Datum uložení: 24. 6. 2011.“

Pokud nerozhodne provozovatel bitevníků jinak, takto nerušeně zde stojí každý stroj zpravidla dva roky. To je doba, na níž je certifikováno uložení v bariérové fólii. Poté následuje takzvané přebalení letounu. Samozřejmě že se zevrubnou kontrolou stavu stroje. Praxe potvrzuje, že dvouletá servisní perioda je plně dostačující.

„Podstatou je, aby se na letounu zabránilo vzniku koroze. A tato technologie to zabezpečuje,“ argumentuje J. Válek a zachází do podrobností. „Letadlo se v bariérové fólii propláchne dusíkem, včetně podvozků. Určitou dobu je vak

nafouknutý jako balon. Poté je provedeno odsátí dusíku pod fólii a tím vytvořen mírný podtlak v celém prostoru. Současně s tím dochází k přilnutí fólie k letounu a dosažení optimálního inertního prostředí s minimální vlhkostí (cca 5 až 10 procent). Fólie se zavaří a tím je vytvořeno optimální klima pro dlouhodobé uložení. V běžném provozu na letecké základně by se takovéto podmínky nemohly zabezpečit,“ říká a připomíná, že dusík je plyn vytvářející inertní prostředí.

Při exkurzi po hale, kde teplota nesmí klesnout pod pět stupňů Celsia, nelze nevidět kabely vytažené spod fólie každého letounu. Ty jsou napojeny na čidla, která snímají teplotu a vlhkost v klíčových částech stroje. Není sporu o tom, že nejvíce ochrany potřebuje dvouproudový motor Honeywell/ITEC F124GA-100. „Technik se připojí přes paměťové zařízení USB a provede kontrolu požadovaných parametrů. V první fázi uložení letounů se data snímala každý týden a měsíc co měsíc jsme dávali armádě report o aktuálním stavu skladované techniky. Díky nadmíru pozitivním výsledkům z předcházejícího období se v současnosti kontroly provádějí po čtyřech měsících,“ argumentuje šéf projektu. Neopomene však podotknout, že dohled nad celistvostí bariérové hliníkové fólie je jeho pravidelnou povinností.

O jakých pozitivních výsledcích Jindřich Válek hovoří? „Nedošlo k žádným změnám. Uložené letouny se nacházejí ve stavu, v jakém byly v roce 2008. Technologie dlouhodobého uložení ve čtyřvrstvé bariérové hliníkové fólii je efektivní,“ konstatuje logistik Aera Vodochody.

Leckoho napadne otázka, co kdyby se poměry ve vzdušných silách AČR natolik markantně zlepšily a náhle bylo třeba zařadit do provozu další stopadesátdevítky. „Alky by musely projít odpovídající úrovní údržby. Rozsah prací by zabral zhruba osm měsíců. Poté by se z takzvaných uloženek opět staly provozuschopné letouny,“ říká viceprezident Aera Petr Kudrna.

Text: Pavel Lang  
Foto: Jan Kouba

