

Technická konference u příležitosti výročí zahájení provozu lehkého víceúčelového taktického bojového podzvukového letounu L-159

ALKA má deset

Text: Pavel LANG
Foto: Jan KOUBA

Závěrečné měsíce loňského roku byly pro čáslavskou základnu taktického letectva velice podařené. Po úspěchu „gripenové“ letky na cvičení NATO Tiger Meet (NTM) tentokrát zabodovali příslušníci letky „stopadesátdevítek“, a to důstojným ohlédnutím za desetiletým provozem letounů L-159 ALCA (Advanced Light Combat Aircraft).

Jak o dosavadních zkušenostech, tak i o nejbližší budoucnosti alky se zevrubně hovořilo na technické konferenci konané u příležitosti 10. výročí zahájení provozu letounu L-159 v českém vojenském letectvu. V hangáru 213. letky oprav letecké techniky si tyto kulatiny připomenuli nejen příslušníci Armády České republiky na čele s velitelem společných sil generálmajorem Hynkem Blaškem, ale rovněž zástupci výrobce. Pochopitelně nechyběl ani sám oslavenec, protentokrát reprezentovaný „spárkou“ neboli dvoumístnou variantou L-159 T1 (trup. č. 6067) ve zdařilém barevném provedení na kýlových plochách stroje.



Po dětských nemocech respekt

Důležitých milníků, jež charakterizují desetiletý provoz „stopadesátdevítek“ na leteckých základnách v Náměšti nad Oslavou a v Čáslavi, je několik. Od počátečního přistání dvojice strojů (duben 2000) a následného přeškolení prvních pilotů přes ochranu vzdušného prostoru v době konání summitu NATO v Praze (2002) a řadu mezinárodních cvičení (např. Clean Hunter, NATO Air Meet, Flying Rhino, Tactical Leadership Programme) až po dosažení náletu deseti tisíc hodin na typu L-159 (2007), předání čtyř dvoumístných letounů L-159 T1 (2007) a zahájení rozsáhlé spolupráce s výcvikovými institucemi (JMRC – Joint Multinational Readiness Center a AGOS – Air Ground Operational School) pro přípravu představených leteckých návodních ve Spolkové republice Německo (2008). Za nejméně příznivou událost lze považovat katastrofu alky v prostoru letecké střelnice Jince (2003).

„Alka je dnes vnímána jako plnohodnotná letecká zbraň, jež je schopna dostát profesním požadavkům na tento typ letounu,“ zdůraznil na úvod konference velitel letecké základny v Čáslavi podplukovník Petr Lančí a dodal: „Nejenže umožňuje plnohodnotný výcvik v působení proti pozemním cílům a ve vzdušných soubojích, ale také plní požadované

úkoly spojené především s podporou pozemních jednotek.“

Na nelehké začátky podzvukového bitevníku zavzpomínal zástupce velitele společných sil-velitel vzdušných sil AČR brigádní generál Jiří Verner. „Tehdy jen úzký okruh lidí věděl, co ve skutečnosti systém L-159 reprezentuje. Mnozí si mysleli, že se jedná o jakýsi vylepšený cvičný





Modernizace vystřelovacího
sedadla VS-2



proudový letoun L-39 Albatros. Byla to chyba, která zkomplikovala zavádění alky do provozu. Stejně tak jako nešťastná vyjádření, že je tento letoun nebezpečný a piloti se na něm bojí létat. To všechno po určitou dobu sráželo L-159 do kolen," řekl generál Verner a s potěšením konstatoval, že desetiletá trpělivá práce alku dostala z dětských nemocí a udělala z ní respektovaný letoun. „Mnoho aliančních velitelů by si dnes přálo mít ‚stopadesátdevítky‘ ve výzbroji. A to, že nedávno piloti gripenů dosáhli výjimečného úspěchu na NTM, je minimálně z poloviny úspěch alky, kterou většina z nich prošla. Letouny L-159 dnes plní úkoly také ve prospěch Aliance, což je našimi partnery v NATO velmi ceněno.“

K výcviku i pro boj

Na čáslavské letecké základně, respektive u 212. taktické letky je v současné době provozováno dvacet jednomístných a čtyři dvoumístné stroje L-159, na nichž létá jedenadvacet pilotů. „Není jednoduché udržet optimální rozletanost letky a bojovou schopnost na požadované úrovni,“ říká podplukovník Petr Tománek, zástupce velitele-velitel křídla 21. zTL, a konkretizuje, že situaci ovlivňují odchody zkušených pilotů z „dvěstědvánáctky“ na nadzvukový typ JAS-39 Gripen a příchody méně zkušených letců

L-39 Albatros z náměšťské základny letectva. Svoje vykonala i několikaměsíční výluka vzletové a přistávací dráhy na mateřském letišti. „Přirovnal bych to k nekonečnému příběhu. Připočteme-li k tomu celou řadu dalších úkolů, kontinuita nepřetržitého leteckého výcviku tím trpí,“ dodává pplk. Tománek, jenž strávil v kokpitu alky zhruba sedm set letových hodin. „Přechod z MiGu-21 na L-159 nebyl složitý. Alka je pro pilota velice přátelská, dobře se ovládá. Spektrum jejího nasazení je široké a velice efektivní. Považuji ji za vhodný mezičlánek při postupu na nadzvuk.“ S těmito slovy souhlasí i velitel 212. tl major David Řeha: „Dosavadních zhruba devět set hodin na ‚stopadesátdevítce‘ pro mě představuje jenom samé plusy.“



Zkušební střelby prototypu L-159 v Norsku v roce 1999



Pozitivem je i provozní spolehlivost podzvukových bitevníků. „Za rok 2009 se v průměru pohybovala těsně pod hranicí pětasedmdesáti procent,“ argumentuje hlavní inženýr letky major Marek Pažúr a přibližuje klíčový faktor, který zvyšoval náročnost inženýrsko-leteckého zabezpečení letových akcí

u 212. taktické letky. Letouny procházely v Aero Vodochody takzvanými PP 2000 neboli středními opravami po dvou tisících provozních hodinách, respektive po osmi letech dobově.

„Souběžně s tím běžely další projekty modernizace avionického systému a úpravy softwarového vybavení

letounu. V určitých exponovaných termínech pak docházelo k situacím, že letka měla mimo základnu až devět strojů. To, že se de facto pracovalo s polovičním technickým potenciálem a přitom se téměř podařilo splnit plánovaný roční nálet tisíc osm set hodin, je výborný výsledek,“ konstatuje major Pažúr. ■