



**Tři hodiny v béčku:
Neobyčejně cenná zkušenost**

Daleko do nebe

Aby pilot mohl létat, musí být k tomu způsobilý. Aby pilot byl způsobilý, musí být k tomu vycvičen. Aby byl vycvičen, musí přece cvičit. To dá rozum. Kdo to nechápe, ten je malinko neinteligentní. Příklad. Armáda nakoupila od Aera Vodochody 72 kusů nových letounů L-159 ALCA. Jestliže chce s nimi létat, potřebuje piloty. Piloty způsobilé, tudíž vycvičené.

TRN Z PATY

Bez dlouhého odborného prologu lze současnou situaci ve výcviku vojenských pilotů na stopadesátdevítce charakterizovat jako ne příliš standardní. A to přinejmenším ze dvou důvodů. Tím prvním je absence letounu dvojího řízení neboli takzvané spárky L-159B, a tím druhým je absence plně funkčního trenažéru neboli

takzvaného full-mission. Ani jednu, ani druhou hodnotou Armáda ČR nevládne.

Jsme však v Čechách, kde nám improvizace nečiní až tak velké problémy. Tudíž i v případě (plnohodnotného) výcviku pilotů 212. taktické letky z letecké základny Čáslav se našlo řešení. Nákup padesáti letových hodin od Aera Vodochody.

V této souvislosti je třeba říci, že česká zbrojovka Aero disponuje dvěma kusy letounu L-159B. První prototyp „béčka“, trupové číslo 5831, již premiérovou várku čáslavských pilotů cvičil. Nyní se do výcviku zapojilo druhé, a to již plně funkční „béčko“, trupové číslo 6073. I s továrními zkušebními piloty bylo armádním letcům na celý týden k dispozici.

„Ano, jde o určitý vstřícný krok vůči armádě, ale je třeba řešit, jak to bude dál,“ říká vedoucí zkušební pilot Aera Miroslav Schützner. „To, co nyní továrna dělá, je nestandardní postup. Nelze považovat za dlouhodobé řešení, že letecká továrna bude poskytovat výcvik. K tomu to nemůže sklouznout. Navíc to není naše pracovní náplň a béčko má svůj zkušební program. Rádi bychom výcvik předali armádním instruktorům. Samozřejmě, že ideální stav by byl, kdyby armáda měla k dispozici spárku. Ona ji však dodnes nemá,“ říká zkušební pilot, který s alkou nalétal již přes tisíc letových hodin.

Licitovat nad tím, kde a u koho se před deseti roky stala chyba, dnešní situaci neřeší. Realita je jasná. Učinit maximum možného, než půjde pilot na svůj první sólový let.



Nepsané pravidlo říká, že dobrý letec se pozná na zemi. To si sedmička dalších čekatelů na L-159 ALCA vzala k srdci. Byť se jednalo o piloty, kteří ve své dosavadní kariéře již nalétali bezmála šest set hodin, v případě alky byli začátečníky. „Pozemní příprava nových pilotů na letoun L-159 byla rozdělena do několika etap. Ta první začala na Vojenské akademii v Brně, a to studiem materiální části,“ říká major Ondřej Rejman, velitel 212. taktické letky. „Poté piloti absolvovali týdenní přeškolení na béčko v Aeru Vodochody a následně se pokračovalo účelovými přípravami na základně v Čáslavi. Završením pozemní přípravy bylo přezkoušení formou písemky. Ta byla



zaměřena výhradně na praktické věci a myslím si, že to byla dostatečně náročná prověrka před vlastní letovou činností. Nanejvýš efektivní byl výcvik na тренаžeru. Bohužel, nešlo o takovém rozsahu, jaký bychom potřebovali. Trénažer stále není v majetku armády a tudíž záleželo na dohovoru s firmou, zda ho můžeme využívat v rámci zkušebních programů. Díky jejich pochopení mohl každý z přeškolených pilotů strávit na full-mission v průměru okolo tří hodin. Zaměřili jsme se především na orientaci v kabině a na ovládání navigačního systému letounu.“

Vlídny dril na zemi se vyplatil. Dobrou přípravu armádních pilotů k nastávajícím letům ocenili i tovární piloti Aera. „Na této skupině vojenských pilotů byl jednoznačně znát kvalitativní vzestup,“ říká Rostislav Stroin, který má nalétáno ve spárce alky přes dvě stě letových hodin. „Překvapilo nás, jak byli po teoretické stránce dobře připraveni. Uměli na éru ovládat naprosto všechny systémy, multifunkční displeje nevyjímaje. Nemuseli jsme jim nic nového sáhodlouze vysvětlovat a vše parádně odsýpalo. Skutečně, byla to radost s nimi létat.“

Následovala krátká pozemní příprava na originálním letounu dvojího řízení a mohlo se jít na start. Na každého z čáslavských pilotů čekaly tři vývozní lety na běčku alky. Jinými slovy, poslední krok předtím než půjdou na sólový let. „Díky jejich dobré přípravě a vzhledem ke kvalitě stroje jsme mohli jít v leteckém výcviku kvalitativně podstatně dál,“ říká R. Stroin a popisuje reálnou činnost: „Začínali jsme letem za normálních podmínek, poté se přešlo na vyšší techniku pilotáže, a to na všech výškách. Nejprve na dvou až třech tisících feetů a postupně se šlo až nad dvacet tisíc feetů. Piloti si zažili ve všech výškových balkonech, jak se letadlo chová a jak se s ním dá v té či oné výšce manévrovat. Byli jsme na dostupu, poté jsme dělali rozhon na maximální rychlosti. Dále jsme cvičili prvky jako například vývrtky, pády po ocace nebo pády v zatáčce. Prováděli jsme i nácviky nouzového přistání. Zkrátka, šlo o postupy, které se v armádě běžně necvičí. Nebo dokonce vůbec, neboť to nepovolují bezpečnostní předpisy. Oni to však na vlastní kůži prožili. Celkově jsme s čáslavskými piloty provedli dvaadvacet letů, při nichž se nalétalo zhruba 24 letových hodin. Pro každého

z nich to byly minimálně tři lety po hodině,“ dodává tovární pilot. K tomu je třeba přičíst i tvrdé meteorologické podmínky, které během vývozních letů vládly.

Čtenář štolal si může říct, zda v tomto případě nešlo o předvádění se továrních pilotů, respektive gloriolu vodochodské alky. „Nešlo o žádné experimenty. Vždy byly dodrženy zásady bezpečnosti. Nestandardní letové manévry, k nimž se armádní letci běžně nedostanou, se mohou bezpečně provádět pouze na letounu dvojího řízení a s instruktorem. A to, že si to piloti sami odlétali a přitom si zkusili extrémní situace, je pro jejich další výcvik obrovské plus,“ oponuje Miroslav Schützner. „Považuji to za velice prospěšný výcvik. Například při manévrování ve vzdušném boji se pilot může dostat do jakékoliv polohy. Tady jsme mu ukázali, že nevybíratelná poloha v podstatě neexistuje. Zkrátka, že všechno lze řešit. Nebo když se dostane během letu do nouzové situace, neznamená to pro něho, že musí jít z éra okamžitě ven. Při zachování určitých podmínek se dá s letounem bezpečně sednout. To už dnes také vědí. Jsem přesvědčen, že jim to pomohlo i psychicky. Více si věří a na první sólo půjdou v daleko větší pohodě,“ doplňuje slova svého kolegy Rostislav Stroin.

Pro úplnost je třeba ještě říci, že vývozní lety si pilotovali sami vojenští piloti. Od nahození až po vypnutí motoru. „My jsme tam seděli a oni létali. Z naší strany šlo spíše o nějakou tu praktickou radu, maximálně první předvedení toho či onoho manévru. Jinak jsme jim do řízení nezasahovali. Ostatně ani nebyl důvod, protože do žádné extrémní situace jsme se během výcviku nedostali. Všichni byli velice dobře připraveni,“ dodávají zkušební piloti Aera Vodochody.

PROBLÉM: SPÁRKA A TRENAŽÉR

Jediným útvarem Armády České republiky, který má stopadesátdevítku ve výzbroji, je základna taktického letectva Čáslav. Počet letounů je 71 kusů a v současné době jsou rozmístěny na dvou letištích (Chotusice a Pardubice). „Provozuschopných letounů L-159 máme kolem dvaceti. Nicméně z objektivních příčin nejsme schopni dát na jednu

letovou akci více než pět strojů,“ říká velitel letecké základny plukovník Jiří Verner.

Deficit trénažeru a spárky ve výcviku pilotů na L-159 považuje šéf čáslavských letců za velký nedostatek. „Termíny jsou nám v tomto směru známy, tak uvidíme. Trénažer bychom měli převzít k 30. červnu 2004 a co se týká výcviku na továrním



běčku, tak věříme, že kupní smlouva zaručující nám nálet padesáti hodin do konce června 2005 bude bezezbytku realizována,“ dodává plk. Verner a pokračuje: „V této situaci nepovažuji za příliš šťastné, že nám byly odebrány cvičné proudové letouny L-39 Albatros. Tím pádem jsme museli část pilotů odstatvit od létání. Základní výcvik na proudové letouny převzalo Centrum leteckého výcviku Pardubice státního podniku LOM Praha. Zatím nevíme, jaké výsledky tato klíčová změna přinese. Nemám nic proti tomu, když armáda bude nakupovat základní vrtulový výcvik, ale u toho proudového, to si to zatím nedokážu představit. Proudový výcvik by neměla dělat jiná organizace než vojenská. Osobně si myslím, že v podmínkách základny jsme schopni proudový výcvik provádět sami a to i v systému tří letek.“

Bezprostřední zodpovědnost za výcvik pilotů na L-159 nese velitel 212. taktické letky major Ondřej Rejman. Možnost mít k dispozici cvičný letoun dvojího řízení si pochvaluje. „Padesát hodin je hrozně málo, ale na druhou stranu je to lepší než nic. Ty tři letové hodiny na spárce by bylo těžké něčím jiným nahradit. Jsem rád, že takováto možnost vůbec je,“ říká velitel letky.

Vývozní lety na běčku považuje mjr. Rejman za cennou devizu do budoucna. Osobně si nepřipouští situaci, že by na stopadesátdevítku pustil pilota bez odpovídajících letových zkušeností. „Je zcela mylná představa, že L-159 ALCA je jenom trochu vylepšená třicetdevítka. To není pravda, je to úplně jiný letoun. Tudíž tomu musí odpovídat náročnost leteckého výcviku. Možnost vyzkoušet si éro na mezních režimech, navíc se zkušeným instruktorem za sebou, to je nepochybně přínos pro každého pilota. A já jako velitel letky mám větší jistotu, že získali zkušenosti, které jim v leteckém výcviku pomohou. Byť se jedná o tři hodiny letu, pilota to posouvá o notný kus dál,“ říká velitel 212. taktické letky.

Pavel LANG

Foto: Jiří HOKŮV a Jan KOUBA