

213. výcviková letka v roce 2014

13.3.2014 Letectví+kosmonautika str. 46 Vojenské letectvo
Tomáš Soušek

Nejnovější **leteckou jednotkou Vzdušných sil AČR** je 213. **výcviková letka** v Čáslavi. Vznikla v rámci loňské reorganizace **letectva** a měla by především zefektivnit **výcvik** mladých **pilotů taktického letectva**. Její **základní** kádr tvoří velmi zkušené instruktory a ve výzbroji má hned dva typy **letounů**: **L-39ZA** Albatros a L-159T1.1 přesto, že se její personál teprve v nových prostorách zabydluje, celá **letka** již od počátku roku plní své hlavní poslání.

Historie 213. výcvikové **letky** se píše sice jen pár měsíců, i tato jednotka má ale svou tradici, která začala 1. prosince 2003. Tehdy totiž v **Náměšti nad Oslavou** vznikla nová 22. **základna letectva** a na ní pak nová 221. **taktická letka**, vyzbrojená desítkou **letouny L-39ZA** Albatros. Jedním z jejích hlavních úkolů byl od počátku pokračovací a **bojový letecký výcvik** nových letců, který do té doby zajišťovala 34. **základna školního** (později **speciálního**) **letectva** v Pardubicích. **Základní letecký výcvik** byl od roku 2004 svěřen Centru **leteckého výcviku** podniku LOM Praha s.p. v Pardubicích. V rámci další reorganizace a v souvislosti s přesunem bitevních **vertulníků Mi-24** z **Přerova** do Náměště pak byla **letka** k 1. říjnu 2008 přejmenována na 222. výcvikovou **letku**, což více odpovídalo jejímu zaměření. V roce 2013, když byla v Náměšti nad Oslavou vytvořena nová 22. **základna vrtulníkového letectva**, bylo rozhodnuto, že se **výcvik pilotů taktického letectva** přesune na **základnu** v **Čáslavi**. Poslední čtyři provozované Albatrosy tam přelétly 23. října, aby se od 1. prosince 2013 staly součástí nově vytvořené 213. výcvikové **letky**. Její **velení** převzal **velitel** zrušené 222. vI podplukovník Antonín Horčíčka.

Hlavní úkoly a organizace

Primárním úkolem 213. **výcvikové letky** je pokračovací a **bojový letecký výcvik** mladých **pilotů taktického letectva**, kteří předtím absolvovali studium **Univerzity obrany** v **Brně** a během něj **základní letecký výcvik** v CLV v Pardubicích. Součástí **výcviku** u 213. vI jsou rovněž ostré **střelby** a úkoly **bojového použití**, jako například přímá **letecká podpora pozemních vojsk CAS** (Close Air Support). **Letka** nově zajišťuje rovněž přeškolovací **výcvik** na **letouny L-159**, a to pomocí dvoumístných strojů L-159T1, které převzala od čáslavské 212. **taktické letky**.

Dvěma typům provozované **letecké techniky** odpovídá také organizační struktura **letky**. Ta je tvořena přibližně desetiletým **velením** a štábem a dvěma pilotními roji, tedy jedním rojem **L-39ZA** Albatros a jedním rojem L-159T1, přičemž tabulkově má **letka** asi 20 **pilotů**. Z toho ale pouze šest **pilotů** lze označit za „stálé“ **příslušníky letky**. Jde o jejího **velitele** a zástupce a **velitele** a zástupce obou rojů. Zbytek představují mladí **piloti** ve **výcviku**, jejichž reálný počet se mění v závislosti na aktuálních potřebách **vzdušných sil**. Zhruba čtyřicet **příslušníků letky** pak tvoří **pozemní technický** personál, rozdělený rovněž mezi dva technické roje podle jednotlivých typů a mezi několik menších **specializovaných** skupin.

Personální situace a výcvik

Létající personál 213. **výcvikové letky** je nutné rozdělit do dvou skupin. Tu první tvoří již zmíněná šestice kmenových **pilotů**, kteří plní roli instruktorů. Jde o velmi zkušené letce 1. třídy, kteří zajišťují i další činnosti, jako například zálety strojů po opravách. Nejmladšímu z nich je 35, nejstaršímu 47 roků, přičemž jejich celkové nálety se pohybují mezi 1500-2500 hodinami. „Tři z těchto instruktorů, kteří přešli k letce z Náměště nad Oslavou mají kvalifikaci na **letouny L-39ZA**, druhá trojice, která přišla od 212. **taktické letky** pak na **L-159**. Do budoucnosti ale počítáme s tím, že by se všichni instruktoři přeškolili také na druhý typ,“ říká **velitel letky** pplk. Antonín Horčíčka, který je instruktorem na Albatrosu. Pokud jde o druhou skupinu letců, tedy **piloty** ve **výcviku**, jejich věkové rozpětí sahá od zhruba 25 do 32 let. Ti nejmladší, z nichž několik je sice **příslušníky letky**, ale v současnosti ještě dokončují **výcvik** v CLV v Pardubicích, mají nalétáno přibližně 350 až 400 hodin, zatímco ti, kteří již létají v Čáslavi, mají za sebou kolem 600-700 **letových hodin**. Na rok 2014 má 213. výcviková **letka** naplánováno 1200 **letových hodin**, z toho 700 hodin s **letouny L-39ZA** a 500 hodin s L-159T1. Nálet na druhém typu ale nevyčerpá **letka** sama, ale musí se o něj podělit také s 212. **taktickou letkou**, jejíž **příslušníci** musejí některé lety, například v rámci předepsané **kontroly** techniky pilotáže

absolvovat na dvoumístném stroji. Pokud jde o **piloty** 213. vl, jejich osobní nálety jsou stanovovány podle dosažené vycvičenosti s tím, že ti zkušenější dostanou přiděleno o něco méně, aby bylo možné více věnovat mladším letcům. V průměru se ale roční nálet **pilotů** ve **výcviku** bude letos pohybovat kolem 80 hodin, což je určitý pokles proti minulým rokům. Instruktoři pak stráví ve vzduchu kolem 180 hodin, nicméně z toho jen 40 hodin budou mít na své vlastní létání a zbytek pak stráví ve vzduchu společně se svými žáky.

Jak jsme již informovali v předchozích číslech L+K, **Vzdušné síly AČR** v současnosti přehodnocují systém **výcviku pilotů taktického letectva**. Snahou totiž je, aby plné vycvičenosti na **bojových letounech** dosahovali **piloti** v nižším věku, než je tomu dnes a aby se tak **letectvo** přiblížilo věkovému průměru běžnému ve vyspělých **vzdušných silách** zemí **NATO**. A právě 213. **výcviková letka** by měla v novém systému hrát klíčovou roli. „Chystaný model předpokládá, že by někteří **piloti** po **výcviku** na **L-39ZA** prošli jen přeškolením a krátkým **výcvikem** na **L-159** a poté by se přeškolili rovnou na nadzvukové JAS-39C/D. Nemuseli by tedy absolvovat kompletní **bojový výcvik** na Alkách a o to dříve by mohli dosáhnout plné vycvičenosti na Gripenu. Tomuto záměru se ale bude muset přizpůsobit **výcvik** nejen u nás, ale i v CLV a u obou **taktických** letek. Očekávám proto, že přechod na nový systém ještě tak rok až dva potrvá," dodává pplk. Horčíčka.

Dílní úpravy výcvikové osnovy jsou ale realizovány už dnes, a to v koordinaci s 212. **taktickou letkou**. Tři její nejmladší **příslušníci** tak v současnosti procházejí přeškolením na **L-159** u 213. **výcvikové letky** a s nimi pak i jeden **pilot** této jednotky. Spolupráce těchto dvou jednotek bude probíhat také v rámci některých fází **bojového výcviku**, například při vzdušném boji.

Letecká technika

Z původních deseti Albatrosů, s nimiž kdysi začínala 221. ti, respektive 222. vl, má dnes 213. **výcviková letka** k dispozici jen čtyři stroje. Jde o nejmladší **letouny**, z nichž jeden byl vyroben v roce 1986 a tři v roce 1990. Ze zbývajících

L-39ZA byl jeden zničen při havárii v roce 2010 a ostatním skončila v roce 2012 dobová technická životnost. Přesněji řečeno, po problémech s pohonnými jednotkami bylo rozhodnuto ji nenechávat prodlužovat a ponechat ve výzbroji čtyři nejmladší stroje, které se s novými motory vrátily do provozu na počátku roku 2012. **Letouny** jsou v zásadě v původní konfiguraci s tím, že již před několika roky prošly částečnou modernizací, při níž získaly například modernější navigační prvky včetně GPS, druhou radiostanici či třeba nové vnější osvětlení.

Do současnosti mají Albatrosy nalétáno zhruba 2800-3300 hodin s tím, že jsou provozovány v takzvaném bezgenerálovém provozu, kdy nejvyšší stupeň předepsaných prací představuje rozsáhlá revize R3, která se provádí po šesti letech nebo náletu 900 hodin. **Letouny L-39ZA** jí prošly poprvé ještě v Náměšti nad Oslavou v letech 2010-2011 a v současnosti jí první stroj podstupuje již podruhé, tentokrát již v Čáslavi. Životnost Albatrosů bude končit v roce 2016, respektive 2020 s tím, že se možná o dva roky ve spolupráci s výrobcem prodlouží. I přes určitou morální zastaralost a jen **základní** vybavení jde totiž stále o velice spolehlivé stroje vhodné k **leteckému výcviku**, jejichž jednou z největších předností jsou nízké provozní náklady ve srovnání s jinými typy.

Druhým typem ve výzbroji 213. **výcvikové letky** je L-159T1, tedy dvoumístná verze vzniklá přestavbou z původně jednomístných **L-159 Alca**. Čtyři stroje převzala **armáda** na podzim 2007, nicméně dva z nich pak byly v roce 2010 zahrnuty do kontraktu na nákup transportních **letounů** C-295M a na jeho základě přelétány do španělské Sevilly, kde se staly majetkem konsorcia EADS. Místo nich pak byly vyrobeny jiné dva L-159T1. V rámci kompenzací problémů vzniklých při zavádění C-295M byl ale jeden „španělský“ L-159T1 vrácen do **České republiky** v červenci 2012 a po nezbytných opravách byl s novým evidenčním číslem v dubnu 2013 znovu zařazen do provozu. Druhý **letoun** se do Čáslavi ze Španělska vrátil až loni v srpnu a v současnosti je také připravován na opětovné zprovoznění. Celkové nálety jednotlivých L-159T1 se liší podle toho, jakým osudem si konkrétní stroj prošel. Dvojice původních a nejstarších „spárek“ má nalétáno mezi 700-800 hodinami, dvojice vyrobená jako náhrada v roce 2010 zhruba 400 hodin a stroje vrácené ze Španělska kolem 360 hodin.

Ve výhledu už je ale další dvoumístná verze Alky, označovaná jako L-159T2. Půjde o stroj, který bude na rozdíl od současných L-159T1 vybaven stejným **radiolokátorem** jako jednomístné **L-159**, což ještě více zefektivní **výcvik** mladých **pilotů**. Zároveň se dá předpokládat, že kokpit bude sjednocen s přístrojovým vybavením, jaké jednomístné Alky získaly v rámci nedávné modernizace. L-159T2 vznikne opět přestavbou z odstavených jednomístných strojů s tím, že dva **letouny** by mohla 213. **výcviková letka** převzít v roce 2016.

Nejbližší budoucnost

S ohledem na své zaměření se 213. výcviková **letka** zřejmě nebude příliš často účastnit velkých **mezinárodních cvičení**. Naváže ale na tradici 222. výcvikové **letky**, pro níž jeden z vrcholů **výcviku** představovalo **cvičení Flying Rhino**, respektive **Ramstein Rover**, zaměřené na **výcvik** předsunutých **leteckých návodčích** FAC/JTAC (Forward Air Controller/Joint Terminal Attack Controller). To bylo sice v původní podobě letos zrušeno, nicméně v září se místo něj bude v Náměšti nad Oslavou konat obdobné, pouze menší **cvičení** Ample Strike a do něho se zapojí i 213. vl.

Nejdůležitějším úkolem ale bude i nadále **výcvik** mladých **pilotů**. V letošním roce sice **letka** nezíská nové absolventy **Univerzity obrany**, i tak bude ale úkolů dost. V první řadě půjde o již zmíněné přeškolení čtveřice **pilotů** na **L-159**, svou kvalifikaci si ale budou zvyšovat také **piloti L-39ZA**. Na rozdíl od minulých let se ale očekává, že se poněkud sníží počet ostrých **střelb**, a to jednak s ohledem na množství **munice** a především pak kvůli značné vyčerpání **vojenských výcvikových** prostorů a tamních střelnic. Ve druhé polovině letošního roku by se také první dva instruktoři **L-159** měli znovu přeškolit na **L-39ZA**, aby své zkušenosti týkající se zejména **taktiky** boje, získané často na velkých **cvičeních NATO**, mohli předávat začínajícím letcům již v kokpitu Albatrosu.

Letouny 213. výcvikové **letky** bude možné vidat také na některých **leteckých dnech** a akcích pro veřejnost, ovšem zpravidla půjde pouze o statickou ukázkou, maximálně průlet. Kvůli počtu **letounů** a přidělenému ročnímu náletu si totiž **letka** nemůže dovolit připravovat vlastního display **pilota**, jehož **výcvik** a vysílání na veřejné akce by odčerpával příliš **letových hodin**. **Letka** se rovněž chystá navázat na tradice 222. vl a v květnu by tak měla opět získat čestný název „Šišková“.

Foto popis| „Mým hlavním cílem je maximální bezpečnost při veškerém našem **leteckém provozu**. Úkoly chceme plnit tak, abychom se za to nemuseli stydět a dělali tak dobré jméno naší letce,“ říká **velitel** 213. vl podplukovník Antonín Horčíčka

Foto popis| **Cvičné letouny L-39ZA** Albatros se vyznačují zejména nízkými provozními náklady a ve výzbroji **letky** tak mohou vydržet minimálně do roku 2020

Foto popis| Druhý z dvojice **letounů** L-159T1 vrácených ze Španělska během přípravy na opětovné zprovoznění

Foto autor| Foto: autor, Jan Čadil, Milan Simr