

242. transportní a speciální letka

11.7.2014 Letectví+kosmonautika str. 72

Jak už název napovídá, posláním 242. transportní a **speciální letky** není jen **letecká přeprava**, zajišťovaná primárně ve prospěch **Armády ČR**, ale také některé specifické úkoly, k nimž využívá **speciálně** upravené **letouny**. Díky přezbrojení na moderní **leteckou techniku** se navíc v posledních čtyřech létech operační schopnosti jednotky výrazně rozšířily a její **příslušníci** se tak dnes mohou zapojovat nejen do **mezinárodních leteckých cvičení**, ale i dlouhodobě působit v zahraniční misi na Sinajském poloostrově.

Jako ostatní jednotky na **základně**, i 242. transportní a **speciální letka** navazuje na tradice dopravního **letectva** v Praze-Kbelích. Všechny tamní takzvaná křídlatá letadla, tedy **letouny Tu-134, Tu-154, An-24, An-26, L-410** a později i CI-601, byly od roku 1994 součástí 61. dopravní **letky**, přejmenované v souvislosti s reorganizací a vznikem 24. **základny dopravního letectva** od 1. července 2003 na 241. dopravní **letku**. V té době šlo o jednotku, která plnila mimořádně široké spektrum úkolů a provozovala řadu zcela odlišných typů **letecké techniky**, k níž navíc po zrušení 34. **základny speciálního letectva** v Pardubicích přibyl i **speciální průzkumný letoun An-26Z-1** a fotogrammetrické stroje L-410FG.

Letka sice na konci roku 2005 vyřadila z výzbroje **letouny An-24**, ovšem typově různorodý letadlový park v mnoha ohledech **komplikoval** organizaci **letového provozu**, údržbu techniky i proces **velení**. Řešení se našlo až v rozdělení jednotky na dvě samostatné **letky**, k němuž došlo 1. října 2007. Zatímco ve struktuře původní 241. dl zůstaly jen stroje určené převážně pro přepravu VIP (**Tu-154, Jak-40, CI-601**), ostatní typy byly převedeny pod nově vytvořenou 242. transportní a **speciální letku**.

Nedlouho poté byl ale nastartován proces **modernizace** transportního **letectva** a s tím související vyřazení dosluhujících Antonovu. První dva **An-26** byly odstaveny již během roku 2009, další dvojice, která prošla v roce 2008 poslední **generální** opravou pak dolétala v dubnu 2011. Mezitím ale úkoly ruských strojů již převzaly čtyři nové **letouny CASA C-295M**, zařazené do výzbroje v průběhu roku 2010. I přes počáteční **potíže** provázející přechod na zcela novou a odlišnou techniku se **příslušníci** 242. tslt velice rychle naučili využívat schopností španělských strojů, o čemž svědčí například dálkové lety do Mongolska či pravidelná účast na **cvičcích EATT** (European Air Transport Training).

Hlavní úkoly a organizace Nejdůležitějším úkolem 242. transportní a **speciální letky** je **letecká přeprava**, a to zejména při zajišťování potřeb **Armády ČR**. Jde tedy například o přepravu **vojáků** a materiálu na různá **vojenská cvičení** či přepravu **armádních představitelů**, přičemž většinu těchto úkolů zajišťují **letouny C-295M**. Stejný typ pak využívají ke svému **výcviku** také **vojenští výsadkáři**. V případě potřeby může **letka** poskytnout své kapacity i v rámci přepravy ústavních činitelů, která je jinak hlavním úkolem sousední 241. dopravní **letky**, ovšem v praxi je takovýchto letů s VIP cestujícími jen několik za měsíc. „Aktivně a pravidelně využívátejně me rovněž dva naše **speciální letouny L-410FG**, z nichž jeden slouží k **leteckému snímkování** a druhý, označovaný Kalibra, je využíván k ověřování pozemních **letištních** radiotechnických a komunikačních prostředků," dodává **velitel** 242. tslt podplukovník Radim Ulrich.

Speciálně vybavené stroje C-295M jsou mimo to připraveny na vyžádání zajistit přepravu raněných nebo nemocných pacientů, a to nejen **vojáků**, ale i **civilistu**. První „ostrou“ **misí zdravotnického** odsunu **MEDEVAC** se pro **české letouny „Casa“** stala přeprava raněných ukrajinských občanů do Prahy letos v únoru a březnu.

Jedním z nejnáročnějších, avšak také nejprestižnějších úkolů 242. tslt je **mezinárodní mírová mise MFO** (Multinational Force&Observers) na Sinajském poloostrově, jejímž cílem je dohled nad příměřím mezi kdysi znepřáteleným Egyptem a Izraelem. Potřeby **letecké přepravy** a také pozorovatelské lety tam od 4. listopadu 2013 pokrývá jedenáctičlenná skupina **příslušníků kbelské základny** s jedním **letounem C-295M**. Posledním, avšak neméně důležitým úkolem **letky** je **letecký výcvik** mladých **vojenských pilotů**, realizovaný s využitím osvědčených **letounů L-410**. Organizační struktura 242. transportní a **speciální letky** v zásadě vychází ze dvou **základních** typů provozovaných **letounů**. Létající personál je tedy rozdělen na dva pilotní roje (jeden C-295M, jeden **L-410**), k nimž jsou přiřazeny technické roje pozemního personálu, další pozemní personál pak slouží v roji **specialistů** a skupině oprav. Celkem má **letka** v současnosti 80 **příslušníků**, z nichž zhruba polovinu tvoří létající personál, tedy **piloti**, palubní technici a **specialisté-operátoři** systémů L-41 OFG. Ve výčtu jsou záměrně vynecháni takzvaní loadmasteri, zodpovídající primárně za cestující a náklad v kabině, neboť

všichni si postupně doplnili vzdělání a **výcvik** a dnes zároveň vykonávají funkci palubního technika, přičemž většina z nich může létat jak se stroji **L-410**, tak i C-295. Pro oba dva typy jsou certifikováni také prakticky všichni **příslušníci** pozemního personálu. Personální situace a **výcvik**

V minulých letech prodělala 242. transportní a **speciální letka** poměrně výraznou personální obměnu létajícího personálu, u něhož tak pokračoval trend snižování věkového průměru. V současnosti je tak nejstaršímu z kapitánů **letounů** zhruba 42 let, nejmladšímu o deset méně, věk většiny druhých **pilotů** se pak pohybuje přibližně od 24 do 32 roků (na pozici druhého **pilota** C-295M létá také jedna pilotka). Pokud jde o celkové nálety, v případě kapitánů se pohybují v rozmezí 2500-3500 hodin, u zkušených druhých **pilotů**, jež v brzké době čeká kapitánský **výcvik** okolo 1500 hodin, u těch nejmladších, kteří zatím létají jen s **L-410**, pak činí nálet průměrně 600 hodin. Jak již bylo řečeno, 242. tslt zabezpečuje rovněž **výcvik** mladých dopravních **pilotů**, kteří k jednotce přicházejí po absolvování studia na **Univerzitě obrany v Brně** a po **základním výcviku** na **letounech Z-142 a L-410** v Centru **leteckého výcviku** v Pardubicích. „Praxe je většinou taková, že nováček u nás začíná na pozici druhého **pilota** na stroji **L-410**, kde stráví zhruba dva až tři roky a nalétá kolem 250 hodin a poté se přeškoluje na **letouny** C-295M, na nichž opět začíná jako druhý **pilot** a kde létá další zhruba dva roky,“ vysvětluje ppik. Radim Ulrich. Časové údaje jsou ovšem jen orientační, neboť rychlost postupu se u jednotlivých letců odvíjí nejen od jejich konkrétních schopností, ale také od aktuální obsazenosti tabulkových míst v organizační struktuře **letky**.

Po získání potřebné praxe z „pravého sedadla“ občas někteří **piloti** přecházejí k 241. dl, kde se přeškolují na její typy, většina ale zůstává u 242. tslt a pokračuje ve **výcviku** na funkci kapitána **letounu**, nejprve opět na **L-410**, přičemž minimální požadavek na kapitána je 600 nalétaných hodin. Výhodou tohoto systému **výcviku** je skutečnost, že zkušenosti z **letounů** C-295M, které létají do vzdálenějších destinací a plní poněkud odlišné a komplexnější úkoly, se přenášejí i do **posádek L-410**. Postup na funkci kapitána „Časy“ je pak opět otázkou schopností jednotlivce i momentálních potřeb a možností **letky**.

Mluvíme-li o **výcviku**, nelze nezmínit také takzvané **taktické** létání, které je pro **české** dopravní **letectvo** relativní novinkou, kterou rozšířilo až zavedení **letounů** C-295M. Nejde sice o primární úkol, neboť možnosti **české armády** nedovolují se mu věnovat příliš intenzivně, i tak se ale 242. tslt cvičí i v úkolech, jako je létání nízko nad terénem, **obrana** před prostředky protivníka či působení z provizorních a nezpevněných **letištních** ploch.

Na letošní rok má **letka** naplánováno celkem 1500 **letových hodin** pro **letouny** C-295M a 800 hodin pro **L-410**. Pro kapitány to znamená roční nálet přibližně 300-400 hodin, pro druhé **piloty** „Časy“ kolem 200 hodin, pro druhé piloty ty **L-410** asi 100 hodin. Na rozdíl od **bojových letek**, kde vycvičeným letcům stačí pro udržení schopností menší počet **letových hodin** a více úsilí je tak možné věnovat **výcviku** mladých **pilotů**, u dopravního **letectva** je to naopak. Prioritou jsou totiž přepravní a **speciální** úkoly, jimž se musí přizpůsobit i organizace **výcviku**, a tak si více zalátají právě plně vycvičení **piloti**.

Letecká technika

Nosným typem ve výzbroji 242. tslt jsou střední transportní **letouny** C-295M vyvinuté španělskou společností **Casa**, spadající dnes pod konsorcium Airbus Defence&Space. První stroj (ev.č. 0452) přistál na **základně** v Praze-Kbelích 10. ledna 2010, druhý (0453) v září a poslední dva (0454 a 0455) v prosinci téhož roku. Jde o stroje vybavené moderní avionikou schopné přepravit až 66 cestujících a disponující variabilní kabinou, do níž je kromě standardních lavic možné instalovat také komfortní sedačky nebo lehátka a jednotku intenzivní **péče** PTU (Patient Transport Unit) pro přepravu pacientů.

„Pro naši **letku** znamenalo přezbrojení obrovský skok vpřed, ať už jde o systém plánování letů či samotnou techniku pilotáže. Myslím si, že se nám již podařilo překonat všechny dětské nemoci, provázející zavádění nového typu a díky tomu, že jsme postupně pochopili, jak jeho jednotlivé systémy fungují, jsme i dosáhli velice dobré provozuschopnosti a spolehlivosti **letounu**,“ dodává **velitel** 242. tslt.

Příslušníci letky hodnotí své stroje pozitivně i přesto, že v minulosti byly v médiích často kritizovány a byly zmiňovány některé technické problémy. V současnosti by ale všechny měly být vyřešeny, ať už jde o takzvané přeladování **navigačního systému**, jež bylo odstraněno softwarovým upgradem či systém vlastní ochrany DAS (Defensive Aid System), který prošel **vojskovými** zkouškami v červenci 2013. S ohledem na vybavení **letounů** C-295M se v současnosti zatím nechystá žádná jejich větší modernizace, s výjimkou doplnění o systém utajeného a satelitního spojení. Ještě v letoším roce by měly být uskutečněny zkoušky brýlí nočního vidění NVG a první **posádky** by s nimi měly zahájit **výcvik**.

Letouny C-295M jsou v současnosti poměrně vytíženy, a to nejen kvůli misi na Sinaji, kde se jednotlivé stroje střídají zhruba po čtvrt roce, ale i kvůli dalším úkolům. Dosavadní celkový nálet každého z nich se pohybuje přibližně kolem 1200 hodin s tím, že v letošním roce podstupují stroje první rozsáhlejší předepsané práce údržby v trvání přibližně dva měsíce.

Poněkud opomíjeným, avšak velice důležitým a zejména osvědčeným a spolehlivým typem ve výbroji 242. tslt je **český letoun Let L-410 Turbolet**. V loňském roce ovšem došlo k redukci jejich počtu poté, co v únoru a dubnu skončila dobová technická životnost dvěma **L-410UVP-T** (1132 a 1134), vybaveným bočními vraty umožňujícími přepravu rozměrnějšího nákladu či seskoky **výsadkářů**. Z toho důvodu ubyly také přepravní úkoly pro Turbolety. V současnosti jsou „Téčka“ zakonzervována a nepředpokládá se jejich opětovné zařazení do provozu.

Letka má v současnosti tedy ve výbroji pouze šest strojů řady **L-410**. Dva z nich jsou v již zmíněné verzi **L-410FG**, používané pro **letecké snímkování** (stroj 1525) a kalibraci radiotechnických prostředků (stroj 1526). Zbytek flotily tvoří čtyři **letouny L-410UVP-E**, z nichž v provozu jsou ale jen dva (2601,2602), a to v konfiguraci se sedačkami pro přepravu cestujících. Třetí stroj tohoto typu (2312) letos prošel **generální** opravou u výrobce, v jejímž rámci byl opatřen širšími bočními vraty, podélnými lavicemi a systémem pro seskoky **výsadkářů**, čímž fakticky odpovídá standardu verze „T“. Možnost instalace standardních sedadel ale zůstane zachována. Posledním Turboletem **letky** je stroj čísla 2710, který čeká na **generální** opravu, pokud na ní **armáda** vyčlení potřebné prostředky (očekává se v příštím roce). Všechny v současnosti provozované **L-410** již byly modernizovány a jejich avionické vybavení splňuje požadavky na bezpečné létání i po tratích civilního **letového provozu**.

Nejbližší budoucnost

V polovině roku 2014 má již 242. transportní a **speciální letka** některé důležité akce za sebou. V březnu se jeden její **letoun** C-295M zúčastnil například **cvičení** Embow zaměřeného na **ověření** a rozvoj schopností systémů vlastní ochrany a elektronického boje ve francouzském Cazaux. V druhé polovině června to pak byla již tradiční účast na **taktickém výcviku** transportního **letečtva** EATT 2014, které se tentokrát konalo v bulharském Plovdivu. Na podzim by v rámci tohoto evropského programu měla první **posádka** absolvovat také **letový kurz** EATTC (EATT Course) v Zaragoze ve Španělsku, další kurzy i jedno **cvičení** jsou pak naplánovány na rok 2015.

Nejdůležitějším úkolem ale v současnosti zůstává mise MFO na Sinaji. **Vzdušné síly** mají v sou mandát od **české vlády** a parlamentu do konce letošního roku, nicméně je vysoce pravděpodobné, že bude prodloužen, a to minimálně o jeden, ale možná i o dva roky. Každopádně 242. tslt se na to již nyní připravuje a má již vyčleněnu skupinu personálu pro třetí jednotku, jež v případě schválení vystřídá tu současnou na konci roku.

Letka rovněž plánuje pokračovat ve spolupráci se zahraničními uživateli strojů C-295M, konkrétně s polským a španělským **letectvem**, a to v rámci programu Squadron Exchange, který by měl zahrnovat i společný **letecký výcvik**. **Letouny** 242. transportní a **speciální letky** bude moci veřejnost vidět také na vybraných **leteckých dnech** nejen u nás, ale v případě doprovodu ostatních strojů **AČR** i v zahraničí. *

Foto popis| Fotogrammetrický **L-410FG** plní primárně úkoly **leteckého snímkování**

Foto popis| **L-410FG** přezdívaný „Kalibra“ je využíván k ověřování **letištích** radiotechnických prostředků

Foto popis| i **Dopravní letoun L-410UVP-E** Turbolet při letu nad východním okrajem Prahy. V pozadí **letecká základna** Praha-Kbely

Foto popis| Modernizovaný pilotní prostor a kabina stroje **L-410FG** evidenčního čísla 1526

Foto popis| Mytí **letounu** C-295M **nasazeného** v **mezinárodní pozorovatelské misi** MFO na **základně** North Camp na Sinajském poloostrově

Foto popis| i „Hlavní předností **letky** je výborný létající a technický personál, díky němuž jsme schopni plnit tak široké spektrum úkolů,“ říká **velitel** 242. transportní a **speciální letky** podplukovník Radim Ulrich