

243. vrtulníková letka v roce 2014

7.8.2014 Letectví+kosmonautika str. 26 Vojenské letectvo

Tomáš Soušek

Letošní seriál článků představujících **letecké jednotky Vzdušných sil AČR** zakončujeme **243. vrtulníkovou letkou** v Praze-Kbelích, jednotkou s velmi pestrými úkoly. Vytíženost jejího personálu je značná, neboť zajišťuje hned několik nepřetržitých hotovostí a její **příslušníci** se až do letošního roku pravidelně střídali také v **zahraniční operaci v Afghánistánu**. Nemalejším problémem je ovšem provozuschopnost **letecké techniky**.

Dnešní **243. vrtulníková letka** navazuje na bohatou tradici **vrtulníkového - letectva** na **základně** v Praze-Kbelích, sahající až do roku 1956, kdy byly do provozu zavedeny stroje Mil Mi-4. Za přímého předchůdce lze ovšem označit až někdejší **62. vrtulníkovou letku** vybavenou **vrtulníky MÍ-8S a Mi-17**, vytvořenou jako součást **6. základny dopravního letectva** v roce 1994.0 dva roky později přebírali **příslušníci** této jednotky nové **vrtulníky W-3A Sokol**, které byly později přiděleny také na **základny v Přerově** a Plzni-Líních. V souvislosti s přejmenováním **kbelské základny** na 24. zDL dne 1. července 2003 došlo také k přejmenování 62. na **242. vrtulníkovou letku**.

Další velká reorganizace postihla **základnu 1.** října 2007, kdy vzniklo dopravní křídlo a dopravní **letka** se rozdělila na dvě jednotky. Pro **vrtulníkáře** to znamenalo další přejmenování na současnou **243. vrtulníkovou letku**. Počet jejích **příslušníků i letecké techniky** se přesně o rok později navýšil, a to když došlo ke zrušení **přerovské 233. vrtulníkové letky** a přijetí některých jejích **příslušníků** a také všech zbývajících **vrtulníků W-3A Sokol**. S koncem roku 2013 a úplným zrušením **vrtulníkové základny v Přerově** se **243. vrtulníková letka** stala také jediným **vojenským provozovatelem strojů Mi-17**.

Hlavní úkoly a organizace Stejně jako v minulosti, i dnes představuje hlavní úkol **243. vrtulníkové letky** přeprava ústavních činitelů **České republiky**, představitelů **armády** a dalších VIP cestujících, a to s ohledem na **leteckou techniku** především na kratší vzdálenosti, zpravidla na území **ČR**. K těmto letům využívá primárně stroje **MI-85**, případně **W-3A** s komfortní úpravou kabiny. Pro vzdušné výsadky pak slouží zejména standardní transportní **vrtulníky Mi-17**.

Od roku 2008 je dalším klíčovým úkolem **letky** zajištění nepřetržité **LZS (Letecká záchranná služba)** v západočeském regionu. Na stanovišti v Líních u Plzně se spolu s lékařským personálem ve službě střídá vždy deset **příslušníků** létajícího a pozemního personálu **letky**, který je připraven zabezpečit vzlet **vrtulníku W-3A Sokol** do čtyř minut od přijetí výzvy přes den a do deseti minut v noci, přičemž k dispozici je tam také druhý záložní stroj. Další hotovost pak drží **letka** na domácí **základně**, a to v rámci **letecké pátrací a záchranné služby SAR** (Search and Rescue), určené primárně k pátrání a pomoci **posádkám** havarovaných letadel. V minulosti byl v SAR zařazen také stroj **W-3A**, ovšem provozuschopnost flotily **Sokolů** si vyžádala jeho nahrazení větším typem **Mi-17**. Limit pro vzlet je v tomto případě 10 minut ve dne a 20 minut v noci.

K omezení došlo u třetí hotovosti, kterou s třicetiminutovým limitem pro vzlet od roku 2001 zajišťoval **vrtulník Mi-17**, určený pro pohotovostní zásahový oddíl **Vojenské policie** a využívaný také k dalším úkolům, například přepravě lidských orgánů určených k transplantacím či lékařských týmů Institutu klinické a experimentální medicíny **IKEM** v Praze. Z hlediska finanční i personální stránky byla ale tato hotovost příliš nákladná, a proto byla nahrazena hotovostí s limitem 120 minut, kdy příslušný personál nemusí být nutně přímo na **základně**. Přepravní lety pro **IKEM** ale realizuje **letka** i nadále.

„Koncem roku 2010 přibyla do spektra úkolů **243. vrtulníkové letky** také zahraniční mise, konkrétně působení létajícího a pozemního personálu v **mezinárodních** poradních týmech **AMT (Air Mentoring Team)**, později **AAT (Air Advisory Team)** v **Afghánistánu**, kde se od té doby podílely na **výcviku příslušníků afghánského letectva**. Letos v červenci ale tento úkol na nějakou dobu přerušujeme, protože spolu se zmíněnými hotovostmi a dalšími úkoly představoval značnou zátěž pro celou jednotku,“ říká podplukovník Peter Smik, nový **velitel 243. vrtulníkové letky**.

Letka má v současnosti přibližně 100 **příslušníků**, z nichž zhruba polovinu tvoří **posádky vrtulníků** a druhou polovinu **pozemní technický personál**. Organizačně je rozdělena na štáb, čtyři **pilotní roje**, z nichž první je primárně určen k přepravě VIP cestujících, druhý slouží jako **výcvikový** a zbývajících dva plní ostatní úkoly. Pozemní personál je organizován ve čtyřech technických rojích, roji **specialistů**, skupině radiotechnického vybavení, skupině plánování a evidence a skupině údržby a oprav.

Personální situace a **výcvik**

U 243. **vrtníkové letky** v současnosti létají převážně zkušení **piloti**, respektive není u ní zastoupena nejmladší generace. Věkové rozpětí letců se tak pohybuje řádově mezi 30-52 roky, přičemž i ti nejmladší už mají za sebou řadu zkušeností, včetně zahraničních misí a jejich celkové nálety se přibližují 1000 hodinám. Střední generace **kbelských vrtníkářů** má ale dnes nalétáno už běžně kolem 3000 hodin a ti nejzkušenější se pohybují u **hranice 5000 letových hodin**. Finanční škrty v **armádě** a nízké resursy **letecké techniky** se ale v posledních letech projevují snížením ročních náletů jednotlivých **pilotů**, které se nejčastěji pohybují mezi 80-100 hodinami.

Výcvikový systém u 243. vrtl je v poslední době nastaven tak, že pokud přijdou mladí absolventi **Univerzity obrany** v **Brně**, začínají nejčastěji na strojích **Mi-17**. To je dáno jednak dlouhodobým nedostatkem resursu **vrtníků** W-3A Sokol a také tím, že **Mi-17** má k dispozici také Centrum **leteckého výcviku** v Pardubicích, které může přeškolení a počáteční fázi **výcviku** zajistit. Po návratu k letce pak už stačí jen mladého **pilota** docvičit a může začít létat jako druhý **pilot** všechny standardní úkoly včetně hotovosti SAR.

Po získání další praxe, což v závislosti na individuálních schopnostech každého jednotlivce může představovat řádově 300-500 **letových hodin**, a po dalším posouzení se druhí **piloti** přeškolují na další typ, tedy buďto na salonní MÍ-8S, nebo za víceúčelové W-3A. Přestože se to na první pohled nezdá, létání na každém ze zmíněných typů má svá specifika a vyžaduje částečné odlišný přístup a možná i osobnostní rysy. „Salonní MÍ-8S je proti standardní **Mi-17** méně výkonný a navíc s cestujícími se často létá **hranici** maximální vzletové hmotnosti, což vyžaduje častější využívání maximálního výkonu a s tím související citlivou pilotáž. **Piloti** těchto strojů navíc musejí přijmout také zodpovědnost za VIP cestující z řad ústavních činitelů a musí mít i odpovídající vystupování. Na druhou stranu létání se Sokolem, zejména pak v rámci **LZS** je o něčem jiném. **Posádka** nemá prakticky žádný čas na navigační přípravu, musí vzlétnout prakticky okamžitě a plochu pro přistání vždy vybírat až v místě zásahu, ať už jde o členitý terén či městskou zástavbu. **Piloti** v **záchrance** navíc často musí být nápomocni také lékařům a hasičům, a to včetně poskytování první pomoci zraněným. Ne každý ale dokáže bez problémů snášet každodenní kontakt se zraněnými a nemocnými pacienty,“ vysvětluje pplk. Peter Smik.

Jak již ale bylo zmíněno, v posledních zhruba čtyřech letech nepřijala **letka** žádné nové **piloty** a omezila **výcvik** i těch stávajících, zejména pokud jde o létání Sokolů. Vycvičenost létajícího personálu 243. **vrtníkové letky** je ale v současnosti na velice dobré úrovni. Mezi **piloty** je zhruba polovina kapitánů **vrtníků**, několik druhých **pilotů** si ovšem v současnosti zvyšuje kvalifikaci, aby mohli v brzké době také velet na palubě. Až dosud mohla větší část **pilotů** létat s oběma hlavními typy **vrtníků**, tedy **Mi-8/17** a W-3A Sokol. Nedostatek **letecké techniky** ale velice omezuje možnosti udržet tyto letce takzvaně v podmínkách pro různé stroje, a proto **velení letky** plánuje změnu a přechod na „jednotypové“ létání. Kvalifikaci pro více typů by si měl udržet jen omezený okruh lidí - inspektorů a instruktorů.

Letecká technika

Současnou výzbroj 243. **vrtníkové letky** „tabulkově“ tvoří celkem 19 **vrtníků**. Jde o tři stroje MÍ-8S (ev. č. 0834, 0835, 0836), jeden MÍ-8P (ex. **Mi-9**, ev. č. 0001) pět **Mi-17** (ev. č. 0834, 0839, 0848, 0849, 0850) a deset W-3A Sokol (ev. č. 0709 a 0711-0719). Na první pohled jde o početnou flotilu, ovšem její využitelnost bohužel zdaleka není taková, jak by se mohlo zdát.

Pro přepravu ústavních činitelů a dalších VIP jsou primárně určeny **vrtníky** MÍ-8S s takzvanou salonní úpravou, tedy interiérem s komfortními sedadly pro maximálně 15 cestujících. Jejich avionické vybavení bylo v minulosti poměrně důkladně modernizováno, a tak dnes splňuje všechny požadavky na bezpečné létání i v rámci norem pro civilní **letový provoz**. **Vrtníky** jako takové byly vyrobeny v roce 1988 a v letech 2004 a 2005 prošly v pořadí druhou **generální** opravou. V té době ještě platilo nařízení, že pro přepravu ústavních činitelů nelze využívat **leteckou techniku** mající za sebou třetí GO. **Armáda** plánovala nahradit MÍ-8S novým moderním typem, ovšem kvůli nedostatku financí k tomu zatím nedošlo a „Osmičky“ musely tedy do třetí „**generálky**“. Jako první ji v září 2013 absolvoval stroj 0834. Bohužel, v současnosti je to jediný provozuschopný MÍ-8S. Druhý **vrtník**, 0835, **generální** opravu v podniku LOM Praha stále ještě podstupuje, třetí stroj, 0836 pak vyčerpal příslušný resurs a na opravu teprve čeká. Celkové nálety jednotlivých MÍ-8S činí přibližně 4000-4450 hodin.

Situaci alespoň částečně zachraňuje osamocený **vrtník** MÍ-8R vyrobený v roce 1983 původně jako **Mi-9** Ivolga, tedy létající **velitelské** stanoviště. Ten byl nejprve v roce 2005 vybaven 18 sedadly pro cestující pocházejícími z **letounu L-410** a v rámci třetí **generální** opravy dokončené v září 2010 pak získal svou současnou podobu, včetně vnějšího zbarvení identického s ostatními **Mi-8S**. Na téměř shodný standard bylo modernizováno také avionické vybavení, takže někdejší „Mi-devíťka“ dnes může

plnit stejné úkoly, jako originální „salóny". Do současnosti nalétal stroj MÍ-8P evidenčního čísla 0001 přibližně 4000 **letových hodin**.

Ideální situace nepanuje ani v případě **vertulníků Mi-17**, využívaných zejména k **výcviku**, běžným přepravním úkolům, výsadbám a ve službě SAR. **Kbelská letka** původně provozovala tři stroje, po zrušení **přerovské základny** na podzim 2013 převzala další dva. Určitým problémem, a to jak při údržbě, tak i z hlediska pilotáže, je ale nejednotnost vybavení těchto strojů. Zatímco původní tři **vertulníky** již byly alespoň částečně modernizovány, poslední dva pocházející z **Přerova** mají stále ještě původní přístrojové vybavení, zobrazující **letové údaje** v metrických mírách, zatímco všechny ostatní **vertulníky letky**, stejně tak jako **Mi-17** v CLV již používají standardní anglosaské hodnoty. Odlišností je ale mnohem více a týkají se například i motorů a velikosti palivových nádrží, takže v podstatě co **Mi-17**, to originál. Všechny **vertulníky Mi-17** byly vyrobeny v roce 1988 a jejich celkové nálety se pohybují v rozmezí 3300-3800 hodin, přičemž čtyři stroje už prošly dvěma **generálními** opravami, jeden dokonce třemi.

Ještě větší problémy trápí desetičlennou flotilu **vertulníků W-3A Sokol**. Tyto stroje dnes mají na svém kontě stovky zachráněných lidských životů a osvědčily se při nejedné přírodní pohromě. **České letectvo** patří mezi jejich neaktivnější uživatele, a tak bylo také prvním, který své Sokoly „dolétalo" do **generální** opravy po 3000 hodinách. Jenže cena GO u **polského** výrobce se **armádnímu velení** zdála příliš vysoká, a tak její realizaci dlouho odkládalo, čímž se ještě rychleji vyčerpával resurs u zbývajících strojů. Nakonec z finančních důvodů padlo rozhodnutí ponechat v provozu pouhých šest Sokolů. Stroje čísel 0709, 0711, 0712 a 0713 jsou tak dlouhodobě odstaveny, protože vyčerpaly 3000hodinový resurs. **Generální** opravy mají za sebou zatím jen čtyři stroje, i jejich nálet ale rychle roste a dnes už činí přibližně 4000-4500 hodin. Naštěstí další dva W-3A (0714 a 0716) by měly být ještě letos vráceny po GO a umožnit tak letce plnit i nadále všechny důležité úkoly. Tyto stroje procházejí v rámci **generální** opravy také některými dílčími úpravami, z nichž ta asi nejdůležitější umožní rychlejší spouštění motorů, což ocení zejména **posádky letecké záchranné služby**.

Nejbližší budoucnost

Kbelská 243. vertulníková letka se většinou neúčastní žádných velkých **leteckých cvičení** a neplánuje je ani v nejbližší budoucnosti. To ovšem neznamená, že by necvičila. Naopak, **výcvik** zaměřený zejména na **záchranné** práce v různých prostředích, jako jsou vodní plochy, budovy či vysokohorský terén, je organizován pravidelně několikrát do roka. Ukončení **nasazení** v AAT v **Afgánistánu** by navíc mělo umožnit jeho intenzitu ještě zvýšit.

Zmíněné **potíže s leteckou technikou** se ovšem letos dotýkají i široké veřejnosti. **Letové ukázky záchranných** prací, hašení požárů a vyšší techniky pilotáže na strojích W-3A Sokol totiž vždy patřily k tomu nejlepšímu, co bylo možné vidět na **českých leteckých dnech**. Bohužel v letošním roce musela **letka** veškerá tato vystoupení zrušit a dokonce nebyla certifikovaná ani žádná její „Display" **posádka**. Pokud to ale situace alespoň trochu dovolí, v příštím roce bychom opět měli mít možnost zhlédnout umění **příslušníků 243. vertulníkové letky**.

Foto popis| „Službu u **letectva** nebereme jen jako zaměstnání, protože v první řadě je to náš koníček," říká podplukovník Peter Smik, **velitel 243. vertulníkové letky**

Foto autor| Foto: autor, Jan Kouba, Lukáš Syrový