

Nová koncepce pro Vzdušné síly Armády ČR 14.3.2016 Letectví+kosmonautika str. 12 Vojenské letectvo

V samém závěru loňského roku schválila **česká** vláda dokument nazvaný Kont výstavby **Armády České republiky 2025**, v němž mimo jiné stanovuje **základní** rámec rozvoje jednotlivých druhů **vojsk**, tedy včetně **Vzdušných sil AČR**. A přestože o realizaci a přesném harmonogramu některých modernizačních a akvizičních programů se bude ještě rozhodovat, už nyní je zřejmé, že **české letectvo** čeká v následujících deseti rocích znatelný posun vpřed a rozšíření jeho operačních schopností.

Dlouhodobé omezování finančních prostředků vynakládaných na **obranu České republiky** je zřejmě u konce. Zhoršená **mezinárodní bezpečnostní situace** a nové **vojenské** i nevojenské hrozby vedly nejen **Českou republiku**, ale i většinu ostatních evropských zemí, respektive zemí **Severoatlantické aliance**, k tomu, že se oblasti a financování svých **ozbrojených sil** začaly opět intenzivněji věnovat. **České vzdušné síly** na tom sice z pohledu **AČR** i z pohledu zemí **NATO** dosud nebyly vyloženě nejhůře, neboť své klíčové úkoly spočívající především v ochraně našeho **vzdušného prostoru** dokázaly plnit, nicméně k ideálnímu stavu měly a stále mají poměrně daleko. Situace by se ale měla výrazně změnit k lepšímu, pokud se podaří naplnit rozvojové plány vycházející ze zmíněné koncepce.

Taktické letectvo

Nejvýkonnějším typem **českého taktického letectva** zůstává nadzvukový **bojový letoun JAS-39C/D Gripen**. Díky prodloužení pronájmu od **Švédska** až do roku 2027 má **AČR** tuto kategorii v zásadě „vyřešenu“ s tím, že o případném dalším prodloužení pronájmu nebo jiných variantách se začne **jednat** nejdříve v roce 2020. Schválen už byl také plán dalších modernizací Gripenů, přičemž některé programy se již začínají realizovat. Přípravuje se tak například integrace brýlí nočního vidění NVG, systému pro utajenou hlasovou komunikaci, nového identifikačního zařízení IFF pracujícího také ve **vojenském aliančním** módu 5 a civilním módu S a zejména pak integrace alidatalinku ve formátu Link 16, která ode skutečněna zástavbou terminálů.

Jednu z největších změn bude představovat rozšíření operačních schopností Gripenů i na mise „Air-to-Ground“, tedy působení proti pozemním cílům. Až dosud totiž stroje plnily „jen“ svou hlavní roli, kterou je ochrana **vzdušného prostoru**, neboli „Air Defence“. Ukazuje se ale, že by **AČR** mohla v určitých situacích novou schopnost potřebovat, a to zejména v případě zahraničních misí nebo v případě vedení **bojové činnosti** na větší vzdálenost, která už by limitovala možnosti využití **letounů L-159 Alca**. Součástí modernizačního balíčku je proto také pořízení a integrace neřízených pum Mk.82 (227 kg) a Mk.83 (460 kg) a jejich laserem naváděných verzích GBU-12 a GBU-16, která by měla být realizována v roce 2018, o rok později by mělo být dosaženo počátečních operačních schopností s touto **municí**. Je ovšem nutné si uvědomit, že počet 14 Gripenů a počet **pilotů** i pozemního personálu byl původně nastaven tak, aby pokryl zejména potřeby **výcviku „Air-to-Air“** a hotovostní služby QRA (Quick Reaction Alert) v systému NATINAMDS (**NATO** Integrated Air and Missile Defence System). Novou roli Gripenů tak lze chápat jako nadstavbu, kterou umožňuje skutečnost, že dnes je naprostá většina **pilotů** ve vzdušném boji plně vycvičena a díky tomu vzniká určitý prostor pro **výcvik** nových úkolů. **Letectvo** zatím předpokládá, že z 2100 hodin, které na základě smlouvy o pronájmu **české JAS-39C/D** ročně nalétají, bude zhruba jedna třetina vyčleněna na **výcvik „Air-to-Ground“**. Pokud by se ale ukázalo, že to jakkoliv omezuje kvalitu **výcviku „Air-to-Air“**, dostane vzdušný boj vždy přednost.

Současně s protizemní výzbrojí získají Gripeny také elektro-optické průzkumné a zaměřovači kontejteré ale najdou uplatnění i ve vzdušném boji i při vizuální identifikaci **vzdušných cílů** v rámci „Air Policingu“ za zhoršených podmínek nebo v noci. Celkem čtyři kontejnery budou pořízeny v roce 2018. Ve druhé polovině druhého dohodnutého období pronájmu pak bude nutné řešit také náhradu **protiletadlových řízených** střel krátkého dosahu AIM-9M Sidewinder, jejichž životnost bude končit kolem roku 2025 a jejichž servisní podpora je už dnes ze strany některých **amerických** složek postupně utlumována. Vzhledem k tomu, že je pro **Českou republiku** v otázce **Gripenů** nejvýhodnější „držet se“ programů zajišťovaných výrobcem a dalšími uživateli **letounů**, jeví se jako jedna z variant již integrovaná střela AIM-2000 IRIS-T. Pokud bude nakonec zavedena i do výzbroje **AČR**, nejspíše by s ní byly dodány také moderní přilbové zaměřovače, které by znamenaly další krok kupředu v operačních schopnostech. Změny čekají rovněž flotilu **českých bojových letounů L-159 Alca**, jejichž primární rolí je přímá **letecká podpora pozemních vojsk** a dále pak také **letecký výcvik**. Tyto stroje budou i nadále tvořit

výzbroj 212. **taktické** a 213. výcvikové **letky** v Čáslavi. V případě jednomístné verze L-159A se počítá s provozem 16 strojů, základem výcvikové **letky** bude pět dvoumístných L-159T1. Novinkou pak bude další dvoumístná verze, označovaná jako L-159T2, na jejíž výrobě už se **ministerstvo obrany** dohodlo se společností **Aero Vodochody Aerospace**. Od verze **T1** se bude lišit především ponecháním palubního **radiolokátoru** a instalací dvou multifunkčních displejů v předním i zadním kokpitu, čímž bude ve schopnostech velice obdobná **základní** jednomístné variantě. Zatím tři nové L-159T2 vzniknou přestavbou vybraných jednomístných **letounů** a **vzdušným silám** by měly být předány na podzim roku 2018 s tím, že poté budou u 213. vi sloužit k pokračovacímu a **bojovému leteckému výcviku**. Osm dvoumístných **L-159** by pak mělo umožnit také budoucí vyřazení zbývajících **letounů L-39ZA** Albatros. Také pro Alky už byly schváleny další modernizace. Do roku 2018 budou sjednoceny kokpity všech **L-159**, tedy včetně dvoumístných, instalací modernějších a větších displejů MFD, jimiž nyní disponuje pouze devět jednomístných strojů. V letech 2018-2019 dojde také na integraci IFF s módem 5 a S, avšak na rozdíl od Gripeny, kde bude spojená i s novým hardwarem, **L-159** si ponechá stávající odpovídač IFF. **Piloti L-159** začnou také konečně používat brýle nočního vidění NVG. S čím ale naopak zatím počítat nemohou, je datalink Link 16 a také elektro-optický průzkumný a zaměřovač kontejner. **Letectvo** ještě celkem nedávno počítalo s tím, že by čtyři kontejnery byly využívány jak pro Gripeny, tak pro Alky, ovšem posléze se ukázalo, že jejich plná integrace na **L-159** by nebyla tak snadná a levná (integraci na JAS-39C/D zajišťuje výrobce **letounu** a pro **AČR** je tak jen otázkou instalace příslušného softwaru). Do roku 2025 se neplánuje ani obměna **protiletadlové výzbroje**, kterou tak i nadále budou tvořit střely AIM-9M Sidewinder. Rok 2025 bude ale z pohledu **AČR** svým způsobem klíčový pro celý program **L-159**. Stroje totiž v té době už budou mít za sebou čtvrtstoletí v operační službě a navíc je podle odhadů budou čekat předepsané práce po 6000 **letových hodinách**, jejichž rozsah a cena bude zřejmě výrazně vyšší než u dosavadních stupňů údržby. **Letectvo** bude tedy muset důkladně zvážit, jaké schopnosti bude od **L-159** vyžadovat a zda je udržet ve výzbroji i nadále, případně zda nevzít v potaz také možnost jejich náhrady jiným typem.

Nové **vertulníky** i transportní **letouny**

V oblasti **vertulníkového letectva** je v současnosti nejdůležitějším programem výběr a pořízení nových víceúčelových strojů, s nimiž se počítá jako s náhradou stávajících bitevních **vertulníků** Mí-24V. Nepůjde sice přímo o bitevní typ, ale o stroj, který bude mít díky moderním sensorům schopnost zjišťovat a zaměřovat pozemní cíle a ničit je moderní přesně naváděnou **municí** a který bude mít zároveň také určitou přepravní kapacitu zhruba 10 osob, díky čemuž bude schopen plnit úkoly podpory pozemních jednotek, což bude jeho hlavní role. Mělo by jít o **vertulník** hmotnostní kategorie zhruba 5000 až 9000 kg, přičemž celkem 12 kusů hodlá **ministerstvo obrany** pořídit prostřednictvím kontraktu na úrovni „vláda-vláda“. Z dosavadních vyjádření světových výrobců lze předpokládat, že mezi kandidáty budou stroje Bell UH-1YVenom, Finmeccanica AW139M, Airbus Helicopters H145M či některá z verzí strojů Sikorsky UH-60 Black Hawk.

Projektový tým **ministerstva obrany** už má za sebou předběžný marketingový průzkum trhu a ještě v letošním roce bude zveřejněna oficiální „žádost o nabídky“ RfP (Request for Proposal). Jako termín zavedení nových **vertulníků** do výzbroje je zatím stanoven rok 2019, ovšem, nelze vyloučit, že ještě dojde k posunutí. I proto už bylo rozhodnuto o realizaci **generálních oprav čtyř vertulníků** Mí-24V v podniku LOM Praha, přičemž práce na prvních dvou už byly zahájeny. Tento krok umožní udržet „Čtyřladvacítka“ v provozu až do roku 2022, díky čemuž nebude přerušena kontinuita **výcviku posádek**. Pokud by se pořízení nových strojů ještě více zpozdilo, je možné objednat **generální** opravy dalších Mí-24V, s jejich modernizací se nicméně už nepočítá.

Modernizační proces naopak bude pokračovat v případě transportních **vertulníků Mi-171Š**, jejichž dvě hlavní role spočívají v **letecké přepravě** ve prospěch **AČR** a v podpoře **speciálních sil**. Všech osm **vertulníků** dodaných se sklopnou nákladovou rampou už prošlo několika vlnami upgradů a nyní je snahou odstranit určité rozdíly ve výbavě jednotlivých strojů a sjednotit je na stejný standard. Bohužel, o jeden **modernizovaný Mi-171Š letectvo** přišlo 5. listopadu 2015, když byl zničen při havárii, k níž došlo na **mezinárodním cvičení** Trident Juncture ve Španělsku. O případné náhradě tohoto stroje ovšem dosud nebylo rozhodnuto.

Jasno zatím není ani v otázce náhrady **vertulníků Mi-8** a **Mi-17** používaných pro **leteckou přepravu** včetně ústavních činitelů a dalších VIP cestujících na **základně** v Praze-Kbelích. V minulosti se sice o pořízení nových „bílých“ **vertulníků** hovořilo, nyní ale není na pořadu dne a celé spektrum úkolů tak musí i nadále zajišťovat staré ruské stroje. Zatímco „Osmičky“ byly už dříve částečně modernizovány a v posledních dvou letech prošly v pořadí již třetími **generálními** opravami, někdejší „**přerovské**“ **Mi-17** létají v původní konfiguraci z konce 80. let minulého století. O jejich **generálních** opravách zatím nebylo rozhodnuto, nicméně u nich bude alespoň v nejnnutnější míře modernizována avionika tak, aby splňovala

požadavky stávajících **leteckých norem**. Zaručeně perspektivním **vertulníkem** u 24. zDL je tak W-3A Sokol, a to díky nové smlouvě o servisní podpoře uzavřené v listopadu loňského roku. Na jejím základě už byly zahájeny **generální opravy** prvních čtyř strojů s tím, že celkem jimi do roku 2017 projde osm z deseti provozovaných Sokolů (podrobnosti viz L+K 12/2015). Tyto **vertulníky** navíc průběžně podstupují také dílčí modernizace, takže jejich nahrazení v současnosti není nutné.

Pokud jde o dopravní **letectvo**, **česká armáda** ani nadále nemá ambici mít schopnost takzvané strategické **letecké přepravy** velkokapacitními **letouny** na velké vzdálenosti. Tyto potřeby dnes zajišťuje na základě smluvních vztahů v rámci **mezinárodních** programů jako je SALIS (Strategie Airlift Interim Solution) či ATARES (Air Transport and Air-to-Air Refuelling Exchange of Services) a pokračovat v tom plánuje i v budoucnosti. Přepravu **vojsk** a materiálu na střední vzdálenosti, stejně jako třeba schopnost **zdravotnických** odsunů **MEDEVAC** ale hodlá udržet a dále rozvíjet. Páteř transportního **letectva** tvoří čtyři stroje C-295M, jejichž **posádky** v uplynulých létech výrazně pokročily ve **výcviku** v **taktickém létání** v **bojových podmínkách**, přičemž už od listopadu 2013 působí jeden stroj trvale na Sinajském poloostrově v Egyptě v rámci **mezinárodní pozorovatelské mise** MFO (Multinational Force and Observers).

V té souvislosti se ovšem ukazuje, že počet < transportních **letounů** nepokrývá všechny p< by, a tak se zvažuje případné navýšení kapaci transportního **letectva**. Cestou by mohlo být například i pořízení dalších dvou **letounů** C-295. S ohledem na možnosti využití při dalších úkolech, například ostraze státních **hranic**, by mohlo být zvažováno i jejich vybavení moderním elektrooptickým systémem FLIR. V minulosti zmiňovaný nákup dvou větších **letounů** kategorie C-130 nebo třeba KC-390 je stále ve fázi úvah a patrně by k němu nedošlo dříve než kolem roku 2025. Do budoucna je třeba řešit i perspektivu **dopravních letounů** Jak-40. V provozu nadále zůstává také jediný CI-601 **Challenger**.

Malá revoluce ve **výcviku**

Poměrně výrazné změny chystají **Vzdušné síly AČR** také v systému přípravy a **výcviku** nových **pilotů**. Asi největším nedostatkem současného konceptu je skutečnost, že zejména bojoví **piloti** plné **bojové vycvičenosti** dosahují v relativně vysokém věku, často kolem 33 až 35 let, což je zdatně později, než v jiných vyspělých **letectvech NATO**. Snahou **velení českého letectva** je proto tento proces zkrátit tak, aby se **piloti** na svůj hlavní „kariérní“ typ **letecké techniky** dostávali dříve, ještě před dosažením 30 let, což se týká zejména Gripenů.

Změna bude realizována ve dvou fázích. V té první už byly schváleny úpravy stávajícího systému, kdy například studenti nastupující na **Univerzitu obrany v Brně** budou „nově“ už na začátku předběžně předurčeni jako budoucí **piloti**, což dosud neplatilo. Nicméně „ostrý“ výběr na studium **pilotního směru** podstoupí až ve třetím semestru s tím, že v šestém semestru absolvují **základní letecký výcvik** na **letounech** Z-142 v Centru **leteckého výcviku** Pardubice, po němž budou rozděleni k **taktickému, vertulníkovému** nebo dopravnímu **letectvu**. **Základní výcvik** na odpovídajícím typu v CLV, v současnosti tedy **L-39, Mi-2** nebo **L-410**, podstoupí v osmém semestru s tím, že po ukončení studia by měli mít nalétáno zhruba 120 hodin. Dalšíh přibližně 50 hodin by pak měli nalétat v Pardubicích bezprostředně po škole během léta a následně pak přecházet na stálo na příslušnou **leteckou základnu**.

K zefektivnění **výcviku pilotů taktického letectva** by měla přispět také nová funkce jakéhosi supervízora z řad **příslušníků AČR**, který bude trvale dohlížet na přípravu mladých letců přímo v CLV v Pardubicích. Již nyní se této funkce ujal první zkušený **pilot** z čáslavské **základny**. Přímo u 21. **základny taktického letectva** pak dojde také k nemalým změnám, kdy noví **piloti** podstoupí **bojový výcvik** na **letounech** L-159T1 a posléze také **T2** u 213. **výcvikové letky** a poté budou víceméně na trvalo zařazeni buď k 212. **taktické letce** a nebo k 211. ti, kde tak rovnou začnou létat se stroji JAS-39C/D, tedy bez dosud uplatňovaného „mezistupně“ na jednomístných **L-159**. Dojít by mělo i na úpravu výcvikových osnov, z nichž by mohly být vypuštěny některé zbytečně se opakující fáze, což povede k dalšímu zkrácení celého procesu. V současnosti totiž musejí **piloti** při přechodu na jiný typ absolvovat kompletní osnovu, třebaže řada úloh je téměř identická a typ **letounu** na jejich splnění nemá zásadní vliv.

Výše popsané změny **výcviku** se už začínají zavádět do praxe, od roku 2019 by ale měla přijít další. V té době totiž bude končit platnost stávajícího studijního programu **Univerzity obrany a letectvo** s jejím vedením hodlá do té doby připravit a následně nechat schválit ještě více upravený program. Studenti by se stejně jako kdysi v minulosti už od začátku hlásili cíleně na **pilotní obory** a **základním** výběrem by procházeli už na začátku studia. Intenzivnější by měl být také praktický **letecký výcvik**, díky němuž by měli **piloti** už během studia nalétat kolem 180 hodin.

Pozemní radiolokátory

Součástí **Vzdušných sil AČR** jsou kromě **leteckých jednotek** také prostředky **protivzdušné obrany** a složky **velení a řízení**. I ty čeká v příštích letech výrazná modernizace. Asi nejvíce zmiňovaným je v současnosti chystaný nákup osmi mobilních **radiolokátorů** MADR (Mobile Air Defence Radar), jejichž minimální přístrojový dosah by měl činit 250 km a z nichž pět by mělo sloužit k „vykrytí“ spodních vrstev **vzdušného prostoru České republiky** v rámci současných stanovišť radiotechnických rot 262. radiotechnického **praporu**, zatímco zbývající tři budou zařazeny do struktury **protiletadlového raketového vojska**.

Podobně jako nové **vertulníky** i tyto **radary** mají být pořízeny na úrovni „vláda-vláda“ s tím, že oficiální žádost o nabídky by měla být rozeslána zřejmě letos na jaře. Pokud vše půjde podle plánu, měl by být první **radiolokátor** dodán už na konci roku 2017. Zájem účastnit se tendru zatím vyjádřily společnosti BAE Systems s **radarem** Commander SL, Elta s **radiolokátorem** ELM-2084 MMR, Saab s nejnovější verzí **radaru** Giraffe 4A a Thales Raytheon Systems nabízející hned dva mobilní systémy pojmenované Ground Master GM200 a GM400.

Letos 29. ledna pak bylo vypsané otevřené výběrové řízení na dodávku a instalaci čtyř souprav **letištních radiolokátorů** skládajících se z primárního přehledového **radiolokátoru**, monopolzního sekundárního **radiolokátoru** a přesného přistávacího **radiolokátoru**, včetně projektové přípravy, nezbytných stavebních prací a instalace, testování, zkoušek, **školení** technického personálu, stanovené dokumentace, sady náhradních dílů, měřících přístrojů a přípravků včetně implementace do systémů aktuálních zobrazovacích systémů řízení **letového provozu**. **Radary** budou určeny pro všechny tři stávající **letecké základny**, zájemci mohou podat nabídky do 15. dubna. Obměna čeká rovněž systém **velení a řízení vzdušných sil**, a to v rámci probíhajícího vývoje a zavádění nového společného aliančního systému ACCS (Air Command and Control System). *

Foto popis| Jaky 40 mohou vydržet v provozu až do roku 2022. V titulu **L-39ZA** Albatros, L-159A **Alca** a JAS-39C

Foto popis| Dne 1. prosince 2015 byl ve výcvikově expertní části Ústavu **leteckého zdravotnictví** Praha instalován nový trenažerový systém Nightfox VTIGS rakouské společnosti AMST, jenž představuje zkvalitnění **základního výcviku leteckého personálu** a **nácviku** řešení nezvyklých situací vzniklých za letu za použití brýlí pro noční vidění. **Vzdušné síly AČR** jej budou v současné době využívat pro **posádky vertulníků** Mí-171Š, **Mi-24Va** transportních **letounů** C-295M, v budoucnu také pro **piloty** typů **JAS-39 Gripen** a **L-159 Alca**

Foto popis| Klíčovým transportním **vertulníkem** nadále zůstává **Mi-171Š** využívaný i pro **speciální jednotky**

Foto popis| Náhrada **českých letounů L-410** Turbolet zatím není aktuální. Na snímku je stroj varianty **L-410UVP-E**

Foto popis| Současné **letouny** L-159T1 (na snímku) doplní v roce 2018 tři nové dvoumístné L

Foto popis| CLV Pardubice bude součástí nového konceptu **letectví mladých pilotů**

Foto popis| Náhrady se mají dočkat také **letištní radary**. Na snímku přesný přistávací **radar** RP-5M/TWT

Foto popis| Dopravní **vertulník** Mí-8S po **generální opravě**, nahoře bitevní Mí-24V

Foto popis| **Letouny** JAS-39C/D **Gripen** čeká integrace nových **zbraní**, senzorů i komunikačních systémů