



Od záchranných akcí po přepravu na velké vzdálenosti
– okamžitě, profesionálně a bezpečně

KBELY: LETIŠTĚ, KTERÉ NIKDY NESPÍ

Rozsahem činností si 24. základna dopravního letectva Praha-Kbely nezadá s daleko většími letišti a jejich rozmanitostí mnohé z nich překonává. Požadavek někdy přijde náhle a je potřeba okamžitě reagovat.

K základním úkolům základny patří zabezpečování letecké přepravy příslušníků Armády České republiky (AČR), ústavních činitelů a státních delegací na území ČR i mimo ni a přeprava materiálu. V rámci transplantačního programu zajišťuje převoz lidských orgánů a zdravotnických týmů, poskytuje leteckou záchrannou službu (LZS) a leteckou službu pátrání a záchrany cestujícím a posádkám letadel (Search and Rescue/SAR). Kromě toho zajišťuje rovněž speciální lety, třeba transport raněných v rámci zdravotně humanitárního programu MEDEVAC a STRATEVAC a spolupracuje se složkami IZS. Útvar realizuje také speciální lety vzdušného průzkumu, fotografické snímkování, letecké laserové skenování a oblety radiolokačních prostředků.

Významné transporty

Teprve několik dní před začátkem českého předsednictví v Radě EU svěřila vláda dopravu delegací na jednání do Bruselu Armádě ČR. Kbelští letečtí základna tento náročný půlroční úkol zajišťovala souběžně se základními činnostmi. Podle velitele základny brigádního generála Jaroslava Falty bylo předsednictví ještě náročnější kvůli nedávnému vyřazení

letounů Jak-40 a CL-601 Challenger. „Přesto jsme úkol bezesbýtku splnili a společně odvedli velký kus práce.“

Pro ilustraci mimořádných úkolů se stačí podívat na stručný výčet významných transportů z posledních let.

České předsednictví v Radě EU, červenec – prosinec 2022: 225 odbavených letů, 368 letových hodin, 3 086 přepravených pasażerů letouny Airbus A-319CJ, CASA C-295 i Turbolet L-410.

„Během roku máme desítky cvičení, trénujeme ve dne v noci za téměř jakéhokoliv počasí.“

Turecko, únor 2023: letouny CASA tam po zemětřeseních dopravily humanitární pomoc a zpět potřebný materiál příslušníkům USAR (Urban Search and Rescue).

Ukrajinsko-polská hranice, březen 2022: letoun CASA do Prahy převezl osmnáctiměsíční ukrajinskou holčičku s popáleninami na 60 % těla, které na Ukrajině nemohli poskytnout potřebnou odbornou péči. Byl to první převoz takto popáleného pacienta do EU od počátku bojů.

Mali, říjen, listopad 2021: letouny CASA zajišťovaly zásobování předsunuté operační základny. Podmínky: improvizovaná nebezpečná ranvej omezených rozměrů, vysoké teploty, rychlý vývoj a změna meteorologických podmínek, prašnost a časté prudké bouřky. Na dostřel se mohli dostat povstalci s přenosnými protiletadlovými raketovými komplety, takže ke slovu přišly veškeré taktické postupy pro maximální eliminaci rizik.

Afgánistán, srpen 2021: evakuace z Kábulu letouny Airbus.

Libanon, srpen 2020: po výbuchu přístavu v Bejrútu tam letouny Airbus a CASA přepravily hasičský USAR tým a jeho vybavení.

Požáry, povodně

Loni v létě se zdejší vrtulníky významně zasloužily o uhašení požáru kolem Hřenska. „Během roku máme desítky cvičení, abychom

byli připraveni do ostrých akcí. Trénujeme ve dne i v noci v průběhu celého roku za téměř jakéhokoliv počasí,“ zmínil zástupce velitele 24. křídla major Marek Bohuněk.

I když letouny uvezou vody víc, vrtulníky jsou mnohem přesnější a provedou za stejnou dobu mnohem vyšší počet shozů. V terénu byly 12 hodin denně. Voda se shazovala 20–30 m nad plameny, v kouři ztěžujícím orientaci, za vysoké teploty hrozící poklesem tahu motoru nebo dokonce jeho vysazením kvůli nízkému obsahu kyslíku ve spalinách nad požárem. Velitel vrtulníkové letky podplukovník Petr Šafařík pomáhal například při povodních v roce 2010. „S vrtulníkem jsme viseli nad jedním místem a viděli, jak lidé mávají o pomoc. Všem najednou pomoci nešlo. V jednu chvíli se bortily domy, měl jsem strach o lidi, kteří potřebovali pomoci, a také o mé kolegy – záchranáře, které jsem například vysadil do domu a ten se za pár vteřin začal z jedné strany bortit – strhla ho divoká voda.“

Petr Šafařík je také instruktorem v kbelském „display teamu“ skládajícím se momentálně ze tří pilotů se speciálním výcvikem. Display piloti na leteckých dnech předvádějí veřejnosti prvky letecké akrobacie a ukázký

záchranných prací – vysazení a vyzvednutí osob třemi způsoby (slaněním, podvěsem, jeřábem).

Vzdálené končiny

Šafařík dělal v minulosti také instruktora afgánským pilotům. „Člověk naráží i na jazykovou bariéru, ale hlavní rozdíl je především v jejich mentalitě spojené s kulturou, náboženstvím a jiném přístupu k životu a k povinnostem vůbec.“

Do vzdálených krajů se příslušníci kbelské základny z jednoho důvodu vrací opakovaně a jejich letadla mají přítom o několik koní víc. Zoo Praha, která vede mezinárodní plemennou knihu koní Převalského, sehrává klíčovou roli také v jejich návratu do volné přírody. Jako jediná zoo světa uskutečnila ve spolupráci s AČR v letech 2011–2019 devět transportů divokých koní do mongolských stepí. Na takové cestě koně strávili dva dny. Projekt byl ale také vítanou možností pocvičit se v podmínkách, ke kterým by se posádky v Česku nedostaly, zejména v přistání na nebezpečné ploše. Další významný transport proběhl vloni v září, když se kbelští letci vraceli s letounem CASA z mezinárodního cvičení ETAP-C (European Tactical Airlift

Programme–Course) ve španělské Zaragoze. Na palubě převáželi gorilu Duni, dceru slavné Moji, první gorily narozené v Česku – která se stěhovala do pražské zoo.

Velký živý organismus

Od provozu v civilním sektoru se činnosti na základně ve Kbelích neodlišují jen netypickými pasážery, náklady a destinacemi. Úkoly, které plní nelétající i létající personál, jsou v mnohém různorodější a často vyžadují větší osobní zodpovědnost.

Základna je velkým, pulsujícím organismem. 24 hodin denně dohlíží na bezpečnost při odletu a přeletu letadel také letištní hasičská jednotka a sokolníci provádějící denní plašení (akustické či s dravci), aby nedošlo ke střetu zvířete či ptáku s leteckou technikou.

major Martin Moldřík, hlavní inženýr vrtulníkové letky

„Provádíme činnosti na letecké technice ve třech základních odbornostech: drak-motor, elektrické a speciální vybavení a konečně rádiové a radiotechnické vybavení letadel. Zajišťujeme komplexní provoz letecké techniky, realizujeme odstraňování závad a údržbu



**24. ZÁKLADNA
DOPRAVNÍHO LETECTVA
PRAHA-KBELY**

LETIŠTĚ, KTERÉ NIKDY NESPÍ

provozního charakteru. Na základně máme celou škálu letecké techniky různého stáří a hlavně různých výrobců. A tomu samozřejmě odpovídá i charakter provozu a také pestrost řešení případných závad. My jako vrtulníková letka provozujeme tři typy letecké techniky, z toho dva jsou ještě sovětské výroby a nejmladší jsou pak polské W-3A Sokoly. Za dvacet let u letky se opravdu potkáte se vším možným. Naším úkolem je nachystat pilotům k letu provozuschopný a bezpečný stroj, aby nedošlo k letecké nehodě s fatálními následky.

Kapitán Roman Příbyl, vedoucí plánovacího střediska

„V podstatě se dá říci, že u nás co let, to originál. Některé požadavky na let přijdou s měsíčním, některé s týdenním, ale některé třeba



Více o historii v publikaci **Kbely: Letiště na okraji Prahy, dostupné online:**



NEJSTARŠÍ VOJENSKÉ LETIŠTĚ V ČR

Mírně vyvýšená planina mezi obcemi Kbely, Letňany a Vysočany byla pro výstavbu letiště vybrána již v listopadu 1918 kvůli poloze blízko centra i terénu s velmi malým zvlněním a únosnou půdou. První letouny československé „vzduchoplavby“ odtud vzletly v prosinci 1918. Od roku 1938 jsou Kbely pouze vojenským letištěm.

- **1920:** založen kbelský Letecký pluk 1, základ čs. vojenského letectva
- **1946:** založen kbelský 1. dopravní letecký pluk
- **1967:** na letišti Kbely se začala držet 24hodinová pohotovost letecké služby pátrání a záchranu (SAR)
- **1994:** 3. dopravní letecký pluk na letišti Praha-Kbely je jediným útvarom dopravního letectva v rámci AČR
- **1997:** do Kbel je přeložena vrtulníková letka letecké záchrané služby
- **1998:** z Kbel začaly být zajišťovány lety v rámci transplantačního programu
- **2003:** po reorganizaci byl útvar přejmenován na 24. základnu dopravního letectva
- **2016:** zahájena přeprava lékařských ECMO týmů, starajících se o pacienty s akutním respiračním a oběhovým selháním



i s denním předstihem. Může se i stát, že se ještě něco mění na poslední chvíli, většinou čas odletu nebo počet cestujících.

Proces je přitom v zásadě stejný nezávisle na tom, jestli je koncovou destinací Brusel nebo třeba Mali. V destinacích toho druhého typu ovšem mnohem víc narážíte na diplomatická povolení přiletů a přeletů. Může se stát, že na povolení přistát čekáte měsíc, a než ho dostanete, vyprší vám přeletové povolení přes jinou zemi, kde se povolení také získává obtížně. A hůř se v takových destinacích také získávají služby pro letadlo. V civilním provozu obvykle každý člověk dělá jen přesně vymezenou činnost, kdežto u nás plní úkolů víc. A řídíme let po celou dobu tam i zpět a náš letový dispečink ho navíc koordinuje nejen s vlastními součástmi letiště, tzn. techniky a letišťáři, ale i se službami, které zajišťují celní a pasové odbavení, a s vojenskou policií, která zabezpečuje ochranu letiště.“

major Lukáš Havlásek, řídící věže

„V civilním letovém provozu mají třeba deset, patnáct i víc letů za hodinu, ale všechny přiletí po stejné trati, stejným způsobem, stejnou rychlostí. My máme na letišti vrtulníky, pomalejší letadla, rychlejší letadla, tomu se musíme přizpůsobit. Naše práce je nároková: když je výcvik, máme poměrně velkou zátěž, kdežto o víkendech se tolik nelétá. U nás se letiště prakticky nikdy neuzavírá, létají se i pátky, soboty, neděle. Lety do zahraničí probíhají i v noci. Naše letiště také zajišťuje pátrání a záchranu a převoz orgánů k transplantaci, což jsou lety na výzvu. I po dvaceti letech praxe se občas setkám se situací, kterou jsem do té doby nezažil. A nejde o situace typu evakuace z Afghánistánu. To pro nás mimořádnou situací není. Letadlo přiletí, ohlásí se a my ho navedeme jako každé jiné. Mimořádné situace jsou pro nás třeba zhoršené meteorologické podmínky. Ale poradíme si se vším.“

LETECKÁ TECHNIKA

Airbus A-319 CJ

proudový dopravní a přepravní letoun k přepravě osob a nákladů na velké vzdálenosti

CASA C-295 M/MW

turbovrtulový letoun pro leteckou přepravu nákladů a osob na krátké a střední vzdálenosti, provádění vzdušných výsadek a lékařské evakuace

Turbolet Let L-410 UVP-E/L-410FG

turbovrtulový dopravní letoun k přepravě osob na krátké vzdálenosti, uzpůsobený i pro provoz z nepevných ploch

Mil MI-8S

vrtulník v salonní úpravě, určený k přepravě osob na krátkých tratích.

Vrtulník tohoto typu s legendární registrační značkou 0001, který přepravoval prezidenty, ministry, generály a další VIP cestující, býval něco jako český Air Force One. Dosloužil v roce 2017 a dnes se nachází ve sbírkách VHÚ Kbely.

Mil Mi-17

víceúčelový transportní vrtulník pro přepravu osob a nákladů na krátkých a středních tratích

PZL W-3A Sokol

víceúčelový vrtulník střední hmotnosti, určený k přepravě osob a materiálu na krátkých tratích, záchranné činnosti, hašení požárů a provádění vzdušných výsadek

nadrotmistřyně Dana Jelínková, palubní průvodčí

„Pracovala jsem jako letuška v civilním sektoru sedmáct let, a mohu tedy srovnávat. Tady si musíme každý let přichystat do posledního detailu samy. Když něco zapomenete, musíte si pak v letadle poradit. V civilu přijdete a rozdáte, co vám naložili. Další rozdíl je, že létáme na pěti tpech letounů. A rozdíl je i v tom, že požadavky dostáváme poměrně krátce před odletem, a někdy se pak ještě mění třeba hodiny nebo dokonce minuty před odletem. Někdy se na poslední chvíli změní i typ letounu. Právě ta zodpovědnost mi ale přišla zajímavá. Jak si to člověk udělá, tak to má...“

podplukovník Miloš Domin, pilot a velitel letecké jednotky působící momentálně na misi na Sinaji

„V této misi se provádějí jednou za čtrnáct dní lety letounem CASA za účelem kontroly dodržování podmínek mírové dohody uzavřené mezi Egyptem a Izraelem ve prospěch pozorovatelů. Dvakrát týdně se realizuje přeprava mezi dvěma základnami MFO za účelem přepravy osob a materiálu a na výzvu je rovněž plněna přeprava delegací do Káhiry a Tel Avivu. V létě čelíme extrémním teplotám, občas písečným bouřím, naopak zimní období se vyznačuje silným větrem. Všem těmto extrémním meteorologickým podmínkám



24. základna dopravního letectva Praha-Kbely v číslech za rok 2022:

- 744** zahraničních odbavených letů
- 217** vnitrostátních odbavených letů
- 611** zásahů leteckého záchranného systému
- 18** převozů transplantačních týmů
- 2** lety v rámci služby pátrání a záchranu SAR

CELKEM: 23 792 přepravených pasažérů

MISE MFO

Organizace Multinational Force and Observers (MFO) vznikla na základě mírové dohody mezi Egyptem a Izraelem a od roku 1982 dohlíží na dodržování podmínek mírové dohody mezi Izraelem a arabskou republikou a bezpečnostních podmínek dohody na Sinajském poloostrově. Síly MFO čítají přes 1 000 vojáků ze 13 zemí. AČR zahájila účast v misi v roce 2009 obsazením tří důstojníků ve velení mise a od konce roku 2013 přidala patnáctičlennou leteckou jednotku s letounem CASA. Význam působení letecké jednotky – základní přepravní platformy mise – se promítl do jmenování českého velitele mise MFO.

Rotmistřyně **Michaela Tichá** tragicky zahynula v rámci mise MFO při nehodě vrtulníku Sikorski UH-60 Black Hawk dne 12. 11. 2020. Na kbelské základně působila jako mladší pracovníce štábu 242. transportní a speciální letky. Kolegové na ni vzpomínají jako na obětavou, svědomitou, ochotnou a skromnou. Do smutné statistiky se zapsala jako první česká vojákyně, která zahynula na zahraniční misi.

musí čelit příslušníci letecké jednotky stejně jako letecká technika samotná. Údržba letecké techniky je tudíž mnohem náročnější než v podmínkách ČR.“

Text: Filip Tesař, kpt. Kristýna Kosatíková,
foto: npor. Jakub Mareš, kpt. Kristýna Kosatíková,
František Šindlář