



report



**KBELY: LETIŠTĚ,
KTERÉ NIKDY NESPÍ**

STRANA 26



SPÍKING INGLIŠ
Úskalí zlepšování znalosti
angličtiny v AČR
strana 10

POMÁHAT A ZACHRÁNIT
K snazšímu vysílání vojáků
do zahraničí
strana 14

NENÍ TANK JAKO TANK
Sládek tankistou
strana 22

ILUSTROVANÁ ANABÁZE
Z deníků dvou českých
legionářů v Rusku
strana 36

ROZVOJ DOPRAVNÍHO LETECTVA AČR

Odpovídá velitel 24. základny dopravního letectva Praha-Kbely brigádní generál Jaroslav Falta

Byl jste náčelníkem rozvoje vrtulníkového a dopravního letectva. V jakých směrech by se mělo armádní dopravní letectvo dále rozvíjet?

Dopravnímu letectvu dlouhodobě schází střední transportní letoun a malý dopravní letoun, obojí v optimálním počtu dvou kusů. To bylo zřejmé již před bezmála deseti lety, když jsem nastoupil na sekci rozvoje, a už tehdy se to promítlo do příslušných koncepčních dokumentů.

Postrádáme schopnost přepravy nákladů větších hmotností a rozměrů včetně např. kolové techniky na střední a velké vzdálenosti, tedy transportní letoun s dostatečnou přepravní kapacitou, doletem a také rychlostí vybavený i pro lety do krizových oblastí.

Takový typ letounu nám scházel například při evakuaci v Afghánistánu, a s požadavky na přepravu vyžadujícími takový stroj se potýkáme dnes a denně – naposledy při transportu záchranářů s vybavením do Turecka postiženého zemětřesením.

Pokud to jde, snažíme se přepravní úkoly tohoto druhu alespoň částečně splnit letouny CASA. Ty však mají omezené schopnosti odpovídající jejich kategorii a taková přeprava bývá zejména z hlediska doby nasazení letounů a potřebného personálu zpravidla velmi neefektivní.

Problém nízkého počtu dopravních letounů pro plnění souběžných požadavků „civilnější“ přepravy, včetně letů ústavních a vládních činitelů, se prohloubil po ukončení provozu dvou letounů Jak-40 a letounu Challenger CL-601. S ukončením se přitom počítalo mnoho let předem. Na delší vzdálenosti nám zbyly dva letouny Airbus A-319 a do bližších destinací musíme opět využívat letouny CASA. Ty k tomu nejenže nejsou z více důvodů vhodné, ale především by měly plnit jiné úkoly, zejména sloužit pro výcvik v taktice transportního letectva v součinnosti s pozemními jednotkami AČR.

A je na čase začít důkladně a koncepčně promýšlet celkovou obměnu vrtulníkové flotily dopravního letectva. Mou vizí je náhrada současných ruských vrtulníků Mi-17 a polských W-3A Sokol dvěma typy vrtulníků v obdobných kategoriích. Je to řešení, které se v prostředí

dopravního letectva a jeho úkolů osvědčilo. Optimální by kvůli efektivitě a co nejnižším nákladům na výcvik a logistickou podporu bylo pořídit oba typy vrtulníků od jednoho výrobce.

V čem základna potřebuje modernizaci?

Za prvé je třeba modernizovat leteckou techniku. Nelze pouze pořídit letouny či vrtulníky a používat je desítky let bez dalších nákladů kromě pravidelné údržby. V současnosti běží několik takových projektů, například modernizace interiéru letounů Airbus, systému vlastní ochrany letounů CASA a avioniky vrtulníků W-3A Sokol.

Technika prochází opotřebením jako v případě sedaček a interiéru letounů Airbus. Požadavky na přístrojové vybavení letadel pro využívání vzdušného prostoru se neustále vyvíjejí a zpřísňují. Musíme držet krok s dobou.

Za druhé je nezbytné investovat do nemovité infrastruktury. Kbelská základna nebyla dlouhodobě v tomto směru prioritou a například pro údržbu letecké techniky stále používáme hangáry z třicátých let minulého století. V neuspokojivém stavu jsou i pracovní prostory většiny příslušníků základny. Potřebujeme vybudovat nová hangárová stání pro současné i nové letouny, hangáry údržby, sklady, kancelářské budovy a další.

Byl jste dvakrát v Afghánistánu. Byla ta zkušenost pro vaši nynější funkci užitečná?

Rozhodně ano. Díky možnosti srovnání jsem si až tam naplno uvědomil vysokou míru profesionality našich vojáků, jak posádek vrtulníků, tak techniků letadel. Velel jsem jednotkám složeným z příslušníků kbelské a náměšťské základny. Věděl jsem, že se na ně mohu naprosto spolehnout a jsem na ně patřičně hrdý.

Zejména zpočátku, psal se rok 2012, jsme pravidelně létali vrtulníky Mi-17 ve smíšených afghánsko-českých posádkách po centrální části Afghánistánu a prováděli rotace jednotek a zásobování předsunutých základen Afghánské národní armády. Nezřídká jsme létali na limitech vrtulníků a zažili mnoho vypjatých okamžiků. To byla obrovská zkušenost, kdy člověk v kritických momentech pozná sám sebe.

Základna je zapojena do mise na Sinaji. Co to vnáší do provozu?

Naše jednotka je do mise MFO zapojena s jedním letounem CASA nepřetržitě již deset let. Při zabezpečení provozu tedy musíme počítat s tím, že jeden letoun a patnáct příslušníků základny (dvě posádky a technická směna) jsou stále v misi.

Po technické stránce zajišťujeme nepřetržitou provozuschopnost letounu, a stroje v misi proto pravidelně střídáme. Někdy však řešíme i složitější opravy na místě: v lednu 2021 jsme například během pár dnů provedli výměnu motoru po požáru.



Situace je náročná i z hlediska nasazení personálu. Většina příslušníků transportní letky, jak posádek, tak techniků, už v misi působila nezřídká pětkrát nebo šestkrát. Jediným způsobem řešení je zrychleně cvičit další piloty a palubní i pozemní techniky, abychom mohli personál rotovat efektivněji.