

Nadporučík Tomáš Nedvěd, velitel technického roje 242. letky 24. základny dopravního letectva Praha Kbely

Představujeme vojenské profese

# Letecký mechanik letounů CASA C-295 a L-410

**Jeich práce je téměř neviditelná, přesto mají v rukách desítky lidských životů. Ano, mluvíme o profesi vojenských leteckých mechaniků. Vzdušné síly Armády České republiky mají širokou škálu letecké techniky, která musí být kdykoli připravena ke startu. A to je právě téměř denním, ale i nočním chlebem leteckých mechaniků, včetně nadporučíka Tomáše Nedvěda, velitele technického roje u 242. letky 24. základny dopravního letectva Praha Kbely. Jeho doménou jsou letouny CASA C-295 a L-410.**

„O letadla a o všechno, co k nim patří, jsem se zajímal už jako kluk,“ říká nadporučík Tomáš Nedvěd. „Nepustilo mě to ani po základní škole a do armády jsem prakticky nastoupil ve čtrnácti letech, když jsem začal studovat obor technik letecké výzbroje na Vojenské střední odborné škole letecké v Prešově. Když člověka něco baví, měl by za tím jít a splnit si svůj sen. Mně se to podařilo a i teď po letech a všech zkušenostech svého rozhodnutí nelituji a nikdy bych svoji práci neměnil.“

## Od maturity k letounu CASA

Po vyřazení z VSOŠL a s maturitou v kapse nastoupil nadporučík Tomáš Nedvěd na základnu do Kbel. Tady ho čekal první náraz, a to i přesto, že vojenskou přípravu díky střední škole už měl.

„I když už jsem měl díky škole vojenský dril v krvi, brzy jsem zjistil, že praxe u útvaru je náročnější, než si student myslí. My jsme tenkrát

nastupovali jako ‚hotoví‘ technici,“ vzpomíná Nedvěd. „Dnes na zájemce čekají vstupní zdravotní a psychologické testy a absolvování základního výcviku ve Vyškově. Teprve potom začíná výcvik k dané profesi. Je to téměř osmi-měsíční kurz inženýrsko-letecké služby ve Vyškově. Následuje kurz k danému typu letadla. Než se vlastně mechanik dostane k letadlu, tak to dnes trvá víc než rok, skoro dva. V tom ideálním případě.“

Pro ty, kteří se rozhodnou sloužit v armádě a nějaké zkušenosti s letectvím už mají, nejsou požadavky tak náročné. Jedná se pouze o rozdíly, které se řeší rozdílovým a typovým kurzem. V tomto případě se tento specialista dostane na své letadlo už během osmi, devíti měsíců.

„Ve Vyškově si musíte do hlavy nacpat desítky kilogramů listů teorie, pak následuje zaškolení na daný typ letounu. Ve chvíli, kdy nabířovanou teorii začnete spojovat s praxí, získáváte

jistotu a sebedůvěru,“ pokračuje Nedvěd. „Nováček je přidělen jako mechanik k těm starším a zkušenějším, kteří si ho vezmou pod křídla. Je dobré si uvědomit, že nemám patent na rozum a že nejsem mistr světa. Nebál jsem se zeptat a nikdy se mi nestalo, že by se ke mně někdo obrátil zády. A tak se snažím i já chovat k nováčkům.“

## Kontrola před a po letu

V rámci leteckých mechaniků existují tzv. odbornosti – je to například specialista „drak-motor“, což je člověk, který je zodpovědný za trup letounu. Jedná se o systémy, jako jsou hydraulika, palivové systémy, motory. Další odborností je specialista na rádiové systémy. Ten má na starost komunikační a navigační systémy a zařízení. Třetím je pak skupina elektro a speciální vybavení, ti se starají o palubní elektrickou síť.



V rámci předletové přípravy se nesmí vynechat žádná část letounu.

„Každý specialista v této skupině má svůj konkrétní obor, který zná do nejmenších detailů, ale samozřejmě musí mít povědomí i o těch ostatních systémech v letounu,“ vysvětluje nadporučík Tomáš Nedvěd. „V ideálním případě pracují na letounu čtyři lidé – velitel technické směny, jeden specialista drak-motor, jeden na rádiové systémy a další na speciální elektro vybavení. Pokud zaučujeme nováčka, pracuje na letounu i šest lidí.“

#### Doménou CASA C-295 a L-410

Před každým letem musí projít letoun tzv. předletovou přípravou. To obnáší kontrolu všech systémů a letoun se musí tzv. oživit. „V praxi to znamená, že letoun je zaparkovaný na svém stání a nastoupí na něj skupina specialistů, kteří provedou povinné kontroly jasně dané manuálem,“ konstatuje velitel technického roje u 242. letky. „Běží to jako po drátku, každý člen týmu ví, co je jeho úkolem. Jedná

se o vizuální kontrolu stavu všech agregátů, motorů, stavu podvozku, navigačních systémů, elektrického i rádiového vybavení. Je to trochu rutina, která se neustále opakuje, ale jako k rutině k tomu člověk nesmí přistupovat. Ta červená kontrolka odpovědnosti za lidské životy vám tam musí neustále blikat.“

Každý letoun má svoji servisní dokumentaci, kde se zaznamenává každá kontrola, nejen před samotným startem, ale i po jeho přistání. Když dosedne letoun na zem, opět se dostane do péče leteckých mechaniků.

„Po přistání je pro nás důležitá komunikace s pilotem, který nás může upozornit na možné, třeba i drobné anomálie, které se mu při letu nezdály, ale neohrožily bezpečnost letu,“ říká nadporučík Nedvěd.

Letoun ale musí být v perfektním stavu, připraven kdykoliv ke startu. Zvláště v armádě. Proto i když letadlo není ve vzduchu, probíhá na stroji pravidelná údržba.

„Jedná se především o periodické práce, které se musí na letadle provádět. Jsou to různé mazací práce a kontroly, které se odvíjejí od doby, jak dlouho je letoun provozován, ať je to podle náletu hodin nebo podle doby, která uplynula od poslední kontroly. Dělají se zkrátka všechny větší údržbové práce, které zajišťuje technické oddělení tady ve Kbelích, což je další letka, která se o tyto stroje stará,“ doplňuje Tomáš Nedvěd.

#### Jistotu získáváte praxí

Když si nadporučík Tomáš Nedvěd vzpomene na úplné začátky, kdy stál prvně na bráně u letiště v pražských Kbelích, usmívá se.

„Na to nikdy nemůžu zapomenout. Člověk je vyjukanej, vyplašeněj. Bylo mi 18 let a přišel jsem do ostrého provozu a viděl tuny železa, které se dokážou vznést do vzduchu,“ vzpomíná dnes už zkušený letecký mechanik. „Samozřejmě jsem neviděl letadlo poprvé, na kurzech si všechno osaháte. Ale to jsou učební pomůcky, a to je něco jiného než skutečné, opravdické letadlo. Vnímám jsem ten šrumec kolem sebe a říkal si, to je ten tvůj sen, který sis sám vybral. Teprve tady jsem si uvědomil tu zodpovědnost za to, že letoun musí být v perfektním stavu, protože kdyby nebyl, dojde ke katastrofě. Uvědomíte si jedno základní pravidlo – když není letoun v pořádku, nesmí do vzduchu. A za tu jistotu, že je všechno o. k., dáváte hlavu na špalek.“

#### Manuál alfou a omegou

Pro laika je takový letoun nesmírně složitý systémem. To pro leteckého mechanika neplatí. Ten svůj typ letounu musí znát do detailů.

„Zkušený technik na základě jakéhokoliv upozornění už ví, kam sáhnout a kam upřít svoji pozornost, když se vyskytne nějaký problém,“ vysvětluje nadporučík Nedvěd. „Proto je pro nás nesmírně důležitá komunikace s pilotem ihned po přistání. Pokud by upozornil na nějakou anomálii, případně závadu, tak víme, kde hledat a do čeho jít. Když pak selže i manuál, hledá se pomoc u našich odborných inženýrů, případně se komunikuje s odborníky výrobce.“

#### S letounem do mise

Naši vojáci působí v zahraničních operacích na několika místech na světě. Naše letouny je dopravují i tam, zajišťují i logistické zásobování po celou dobu mise. I tam spolu s letouny působí vojenští letečtí mechanici.

„Působili jsme například v Jugoslávii, v Kosovu. Jednalo se především o letouny L-410 i stroje An-26,“ konstatuje Tomáš Nedvěd. „V současné době působíme hlavně na Sinaji. Jako vojáci procházíme klasickým výcvikem, máme střelby, musíme absolvovat výroční fyzické přezkoušení a další výcvik, který ke službě v naší armádě patří. Ale určitě nelituji a jak jsem už říkal: moje práce se mi stala zároven i koníčkem. Pokud by se chtěl někdo stát jedním z nás, má zájem o techniku, určitě nebude litovat.“