

Ve vysokohorském terénu francouzských Pyrenejí cvičily poprvé posádky vrtulníku Sokol

Mountain Flight již pojedenačtá

Náročný výcvik v létání v horském terénu se již tradičně uskutečnil v okolí francouzského letiště Sainte-Léocadie, poblíž města Saillagouse. Cvičení Vzdušných sil Armády České republiky pod názvem Mountain Flight se konalo v první polovině září.

Čtrnáctidenního cvičení ve francouzských Pyrenejích se účastnily posádky 24. základny dopravního letectva se dvěma vrtulníky W-3A Sokol a také vojáci z 22. základny vrtulníkového letectva Sedlec, Vícenice u Náměště nad Oslavou se třemi vrtulníky Mi-171Š. Převážnou část cvičících a materiálů zajistil dopravní letoun CASA C-295M. Díky pozemnímu sledu bylo vše s předstihem na místě včas přichystáno. Po osmihodinovém letu pak přistálo na letišti v Sainte-Léocadie (LFYS) našich pět vrtulníků.

Již pojedenačtá

Cílem cvičení bylo zvládnout a upevnit praktické dovednosti a návyky členů posádek při letové činnosti ve vysokohorském terénu, například přistání na plochách omezených rozměrů s nadmořskou výškou nad 2 000 metrů nebo v nehostinném prostředí vysokohorských údolí.

Centre de vol en montagne Sainte-Léocadie, tedy Centrum pro létání v horách, hostilo naše

vrtulníky již pojedenačtá. Toto výcvikové zařízení sídlí na malém travnatém letišti v těsné blízkosti španělských hranic v 1 330 metrech nad mořem. Je vybaveno kvalitním technickým, ubytovacím a stravovacím zázemím. K dispozici je zde jedenáct pracovních zón, z nichž každá má svůj charakteristický rys. Nabízí se tak nepřehledná škála podmínek, především rozdílné nadmořské výšky šplhající ke třem tisícům metrů a různá náročnost terénu.

Výkyvy teplot a řidší vzduch

„Toto cvičení má pro piloty velký význam, protože létání ve vysokých nadmořských výškách je ojedinělé svými podmínkami a v České republice je nelze nasimulovat. Prostory cvičení nabízejí spoustu přistávacích míst a s tím spojené velké možnosti nácviku rozhodovací činnosti a schopnosti přistání posádky vrtulníku. V horách se častěji a rychleji mění meteorologické podmínky, je řidší vzduch, výkyvy teplot ovlivňují vlastnosti letu a výkony vrtulníku. Pilot se musí při letu naučit identifikovat směr

větru pomocí přístrojů nebo vizuálně, podle toho, jak stroj reaguje,“ vysvětluje major Petr Šafařík, velitel kbelské jednotky.

Další oblastí výcviku je výběr vhodných ploch pro přistání ve vysokohorském terénu a následné přistání na nich. Prostředí poblíž místa cvičení nabízí širokou škálu ploch pro přistání v různých nadmořských výškách, a tak lze provádět výcvik postupně od jednoduchých až po ty složitější situace. V horách se často mění počasí, proto je nutné znát chování vrtulníku a jeho rozdílné vlastnosti v různých výškách. Hlavním zaměřením výcviku v nepříznivých podmínkách je naučit piloty kalkulovat se vzletovou hmotností stroje v určité výšce, která úzce souvisí s výkonem vrtulníku – řidší vzduch a teplota ovlivňují výkon vrtulníku. S tím také souvisí maximální hmotnost nákladu.

Příprava na modelu terénu

„Už samotná přípravná fáze létání ve vysokých horách byla pro nás velkým přínosem. Nad



modelem horského terénu a s malým modelem vrtulníku jsme si nadřídili tzv. nasucho zásady výběru ploch, rekognoskaci ploch, určení směru větru, turbulence a podobně. Před samotným létáním jsme drílovali a memorovali všechny procedury a zásady při výběru ploch i při samotném přistání ve vysokohorském terénu," dodal major Šafařík.

Součástí teoretické přípravy byla také kontrola veškerého vybavení pro přežití. To mají letci v taktických vestách a v tzv. alpha pack batozích. Ty obsahují důležité věci pro přežití v nehostinném terénu při vynuceném nebo nouzovém přistání.

„Vysokohorské prostředí je různorodé, každý pilot se musí na let připravit ještě důkladněji než v Čechách. Prostě jsme šli do prostředí, které u nás neznáme a kde se chyby nepromíjí. Tady se každý z nás naučil něco nového," zdůraznil major Šafařík.

Větší počet techniků

V minulosti doprovázel vrtulníky Mi-17 jeden tým techniků. Vzhledem k tomu, že do letošního cvičení byly zahrnuty dva vrtulníky W-3A Sokol, otevřela se tak možnost navýšit počet techniků, kteří si díky tomuto zahraničnímu cvičení zkusili takzvané práci v poli.

Přestože měli technici ve Francii k dispozici i hangár pro případnou údržbu nebo opravu vrtulníku, byly jejich možnosti během cvičení velmi omezené. Nemohli se například spoléhat na domovské zázemí technického vybavení včetně skladových náhradních dílů. Práce pozemního personálu proto nezačala příletem na dané místo, ale už několik měsíců před zahájením samotného cvičení.

„Veškeré vybavení, které si na cvičení vezeme s sebou, je základem toho, jak kvalitně budeme později působit. Některý materiál máme přímo ve vrtulníku, vzhledem k jeho malé přepravní kapacitě, oproti sedmnáctkám jsme však výrazně limitováni zejména hmotností. Těžké náhradní díly, prvky provozního a logistického zabezpečení jsme proto přepravili



Ve francouzských Pyrenejích se cvičila také záchrana osob z nepřístupného terénu.





v kontejnerech automobilní technikou, případně letounem CASA," vysvětlil major Martin Moldřík, zástupce velitele kbelské vrtulníkové letky.

Vycházeli z mnohaletých zkušeností

Při výběru náhradních dílů technici vycházeli z mnohaletých zkušeností a zohledňovali omezené možnosti francouzského zázemí. Důležitou roli sehrávaly také úkoly, které se v horském terénu létaly. Neméně podstatným kritériem pro výběr technického vybavení byla skladová dostupnost jednotlivých náhradních dílů.

„V minulosti se nám například stalo, že si vrtulník na skalnatém terénu poškodil pneumatiku. Takže nedílnou součástí naší letošní výbavy byla jedna sada kol pro hlavní i příďový podvozek a kompletní zvedáky na výměnu kol. Stejně tak jsme již v minulosti na cvičení měnili například celou vrtulku na typu Mi-17. Vzhledem k omezené přepravní kapacitě jsme opravdu brali jen to nejnnutnější. V případě poškození listů nosného rotoru nebo vyrovnávacího rotoru bychom museli jednat operativně a nechat si větší díly dopravit," dodal major Moldřík.

Ovšem ani tato varianta by se neobešla úplně bez komplikací. Letoun by byl schopen přepravit případné náhradní díly na letiště do Perpignanu, ale odtud by musely díly putovat ještě dvě hodiny kolovou technikou či vrtulníkem až do hor na letiště Sainte-Léocadie.

Text: kpt. Zuzana Špačková, mjr. Martin Moldřík,
mjr. Břetislav Sedlář a Vladimír Marek
foto: archiv leteckých základen



Přípravná fáze – nad modelem horského terénu a s malým modelem vrtulníku

Prostory cvičení nabízí spoustu přistávacích míst s nadmořskou výškou nad 2 000 metrů.

