

Armáda má čtyři nové piloty Gripenů. Při výcviku museli zvládnout 9G

15.5.2024 - Hana Havrdová | Armáda ČR

Aby mohl pilot podzvuku L-159 ALCA usednout do Gripenu, musí dosáhnout první pilotní třídy. To znamená nalétat minimálně 500 hodin, absolvovat povinná cvičení a být zdravotně způsobilý. Teprve pak se může vydat do Švédska.

Jen neztratit vědomí

Devadesátidenní kurz začíná nafasováním výškové výstroje. Piloti se také naučili, jak používat záchranné prostředky z letounu, pokud se katapultují nad mořem. Poté následovala teorie, zaměřená na technický popis stroje a jednotlivé systémy.

Výcvik na dynamickém simulátoru-centrifuze dal všem zabrat. „Bylo to náročné. Během výcviku jsme dosahovali přetížení až 9G. Odstředivá síla žene krev od hlavy k nohám, což může způsobit ztrátu vědomí. My jsme trénovali zvláštní způsob dýchání, abychom aktivně zabránili ztrátě krve z horní poloviny těla tím, že se zatnou svaly na těle,“ vysvětluje jeden z úspěšných čáslavských pilotů.

Do Gripenu nejprve usedli s instruktorem, pak samostatně a nalétali zhruba 15 hodin – většinou nad Vänernským jezerem a západním pobřežím Švédska. V tréninkové zóně nad mořem piloti absolvovali poslední let, kterým byla nadzvuková akrobacie. Při ní se pilot seznamuje s ovládáním letounu v nadzvukové oblasti, dále s aerodynamickými jevy, které mají vliv na let (sonický třesk, třesení letounu při odtržení mezní vrstvy za rázovou vlnou), a také se seznámí s limity a projevem letounu v transsonické oblasti.

„Pro mě bylo ze začátku nejtěžší nasoukat se do leteckého neoprenu, aniž bych se zpotil,“ říká s úsměvem český pilot. Dodává, že výzvou bylo i obléknutí anti-G výstroje, která je trochu jiná, než znají z Alek. „Musel jsem si dávat pozor, abych správně umístil anti-G kalhoty na neopren a boty a následně mohl správně upevnit popruhy přitahování nohou k sedačce. Pokud už pilot sedí v kokpitu a nepodaří se mu ukotvit dané popruhy, nemá šanci to napravit a musí z kokpitu ven, protože v kabině není pro větší manipulaci s výstrojí prostor,“ popisuje důležitost správného postupu.

Společně s dalšími kolegy pak hodnotí přeškolovací výcvik na švédské nadzvuky jako snadnější než na stroje L-159. „Gripen je na ovládání mnohem jednodušší. Z principu je Gripen řízen počítači, které vykonávají pilotovy povely, které jsou zpracovány, tak aby nedošlo k překročení provozních násobků, tj. nechávají mu více kapacity na rozhodovací procesy v takticky vypjatých situacích. Pilot se tedy nemusí starat o různá omezení, jako při létání na Alce,“ shodla se čtveřice nových pilotů.

Na základně Sätenäs, asi 100 km od Göteborgu, se skupině věnovali bývalí zkušení vojenští piloti, někteří s náletem i více než 3000 hodin. „Celý systém přeškolení je koncipován od jednoduššího ke složitějšímu. Ze začátku má každý pilot svého instruktora, avšak jak piloti postupují ve výcviku, okruh instruktorů se rozšiřuje,“ vysvětlil velitel 21. základny brigádní generál Jaroslav Tomaňa, který přeškolovací výcvik absolvoval v roce 2004/2005.

Už se těší na americké F-35

Nákup 24 amerických F-35A Lightning II odsouhlasila vláda v září 2023, smlouva byla podepsána 29. ledna 2024. První stroje by měly do ČR dorazit v roce 2031, poslední do roku 2035, dokdy budou

české vzdušné síly používat letouny JAS-39 Gripen. Čáslavští se ale na nové americké stroje těší už nyní.

„Když jsme vstupovali do armády, létat na Gripenu bylo maximum, co si pilot taktického letectva mohl přát a čeho mohl dosáhnout. Nyní se meta posunula, s F-35 na horizontu se před nás postavila další výzva“, shodli se piloti.

<https://acr.army.cz/informacni-servis/zpravodajstvi/armada-ma-ctyri-nove-piloty-gripenu--pri-vycviku-museli-zvladnout-9g-251147>