

**KONCEPCE ROZVOJE DOPRAVNÍHO A VRTULNÍKOVÉHO
LETECTVA S VÝHLEDEM DO ROKU 2025**

Ministerstvo obrany ČR, 2013

Obsah

Obsah.....	2
Úvod.....	4
1. Poslání dopravního a vrtulníkového letectva	6
2. Analýza stavu dopravního a vrtulníkového letectva	7
2.1 Normativní soustava dopravního a vrtulníkového letectva.....	7
2.2 Dislokace a infrastruktura dopravního a vrtulníkového letectva	8
2.2.1 Infrastruktura	8
2.3 Současný stav dopravního a vrtulníkového letectva	9
2.3.1 Dopravní letectvo	9
2.3.2 Vrtulníkové letectvo	11
2.4 Personál dopravního a vrtulníkového letectva	12
2.4.1 Příprava velitelů dopravního a vrtulníkového letectva	13
2.4.2 Výcvik a příprava leteckého personálu AČR.....	13
2.5 Interoperabilita dopravního a vrtulníkového letectva	15
3. Vize rozvoje dopravního a vrtulníkového letectva	16
4. Rozvoj dopravního a vrtulníkového letectva	17
4.1 Modernizace transportních jednotek	17
4.2 Modernizace bojových jednotek	19
4.3 Omezení počtu dislokačních míst	19
4.4 Rozvoj současných operačních schopností a dosažení operačních schopností bojové podpory speciálních jednotek	21
4.5 Rozvoj výcviku personálu dopravního a vrtulníkového letectva	22
4.6 Legislativní podpora činnosti dopravního a vrtulníkového letectva	22
4.7 Multinational Aviation Training Centre (MATC)	22
4.7.1 Poslání střediska	23

4.7.2	Struktura střediska.....	23
4.7.3	Cílové kapacity.....	23
4.7.4	Spolupráce s USA	24
4.7.5	Zdroje	24
5.	Závěr.....	26
6.	Seznam použitých zkratek.....	28

Úvod

Zajištění obrany suverenity a územní celistvosti České republiky (ČR) je základní funkcí státu a povinností vlády. Tuto povinnost sdílí s ostatními orgány státní správy a samosprávy. Obrana vlasti je též občanskou povinností.

Základním úkolem ozbrojených sil České republiky, jehož nedílnou součástí je dopravní a vrtulníkové letectvo Armády České republiky (AČR), je připravovat se k obraně České republiky a bránit ji proti vnějšímu napadení, a to především výstavbou vojenských schopností, zvyšováním připravenosti k obraně a prováděním opatření k zabezpečení suverenity a územní celistvosti. Toto poslání je realizováno v rámci koaliční obrany zemí NATO, přičemž řada funkcí je rozvíjena také v evropském měřítku v kontextu politiky a úsilí EU. Ozbrojené síly působí v mezinárodních operacích na prosazení, podporu a udržení míru a také v záchranných a humanitárních akcích. Jejich schopnosti a prostředky mohou být rovněž využity při záchranných pracích a likvidaci následků živelních katastrof.

Současné bezpečnostní prostředí generuje širokou škálu úkolů směřujících k zajištění obrany a územní celistvosti zemí NATO a ochrany jejich populace. V souladu s mezinárodním právem plní Aliance tři hlavní úkoly:

- kolektivní obrana;
- krizové řízení;
- kooperativní bezpečnost.

Pro zajištění obrany a bezpečnosti České republiky je též významné členství v Evropské unii.

Koncepce rozvoje dopravního a vrtulníkového letectva s výhledem do roku 2025 (dále jen koncepce DL a VrL) navazuje na vládou schválenou Bílou knihu o obraně (BKO), která komplexně popisuje současný stav ozbrojených sil ČR a vymezuje konkrétní cíle pro jejich stabilní rozvoj k zabezpečení požadovaných schopností. Koncepce vychází ze základních principů bezpečnosti, obrany a armády tak, jak byly nastaveny ve strategických dokumentech.¹ Jde o souhrnný materiál, který specifikuje a zdůvodňuje roli a funkce DL a VrL na nadcházející období, identifikuje kritéria a směry rozvoje jejich schopností a stanovuje nezbytný střednědobý rozpočtový rámec.

Koncepce DL a VrL rovněž předpokládá udržování schopností jednotek VzS AČR k plnění úkolů v rámci IZS na území ČR např. v souvislosti s řešením živelních pohrom.

Dalším stěžejním úkolem je nasazení sil a prostředků DL a VrL v zahraničních operacích vedených NATO, EU, OSN nebo *ad hoc* koalicemi. Mimo území ČR jsou síly a prostředky DL a VrL nasazovány vždy v souladu s Ústavou ČR a příslušnými právními předpisy ČR, dále pak v souladu s mezinárodními právními normami. Na mezinárodní úrovni

¹ Vojenská strategie ČR (2008) a navazující Obranná strategie České republiky (září 2012), Dlouhodobá vize resortu Ministerstva obrany ČR (2008), Bezpečnostní strategie České republiky (2011), nová Strategická koncepce NATO přijatá hlavami států a vlád v Lisabonu v roce 2010

je DL a VrL hodnoceno ze strany koaličních partnerů velmi pozitivně za své dlouholeté působení v zahraničních operacích.²

V rámci aliančního systému obranného plánování rozvíjí DL a VrL interoperabilitu se spojeneckými silami a výraznou měrou se podílí na zvyšování schopnosti nasazení při plnění operačních úkolů vlastních a koaličních jednotek v prostoru vedení bojové činnosti.

Rozvoj DL a VrL musí zohlednit také plnění požadavků civilního letectví k zajištění kompatibility v rámci letového provozu na tratích ATS podle pravidel organizací ICAO a EASA, případně FAA a doporučení vydávanými organizací EUROCONTROL.

Koncepce vychází z provedené DOTMLPFI analýzy³ klíčových oblastí a poskytuje přesný obraz stávajících operačních schopností DL a VrL. V souladu s objektivní potřebou hledání úspor a zvyšování efektivnosti při využívání zdrojů je tradiční spektrum posuzovaných oblastí rozšířeno o dimenzi mezinárodní spolupráce. Výsledky jednání vrcholných představitelů zemí NATO a EU jasně potvrzují, že rozvoj vrtulníkových schopností je jednou z hlavních priorit při vytváření vojenských operačních schopností.

NATO i EU v posledních letech usilují o využití mezinárodní spolupráce při rozvoji schopností, vojenských i nevojenských. NATO označuje svou iniciativu termínem „Smart Defence“, zatímco v rámci EU se pro obsahově velmi podobný koncept používá pojem „Pooling and Sharing“. S ohledem na význam mezinárodní spolupráce pro rozvoj DL a VrL, množství souvisejících iniciativ a rozsah podkladových informací je tato oblast podrobně rozpracována v příloze č. 1 této koncepce.

Cílem dokumentu je poskytnout ucelený obraz o současném stavu DL a VrL, stanovit směry jejich rozvoje v letech 2013 až 2022 s výhledem do roku 2025 za účelem co nejefektivnějšího plnění úkolů. Tyto úkoly vyplývají ze zákonů ČR a závazků vyplývajících z členství ČR v NATO a EU, včetně požadavků aliančního systému obranného plánování (cíle rozvoje schopností), unijního plánu rozvoje schopností. Dokument popisuje cílové schopnosti DL a VrL v horizontu do roku 2025, včetně počtů letecké techniky a její dislokace, požadavků na personál, jeho přípravu a výcvik a další rámcové parametry.

² Např. IFOR (1995–1996), SFOR (1996–2004), KFOR (1999–2011) a další

³ DOTMLPFI (Doktrína, Organizace, Výcvik, Výzbroj a výstroj, Příprava velitelů, Personál, Vybavení-zařízení, Interoperabilita)

1. Poslání dopravního a vrtulníkového letectva

Poslání dopravního a vrtulníkového letectva AČR vyplývá ze základních právních norem ČR a vnitřních norem resortu, meziresortních dohod, národních závazků, aliančních norem a standardů.

Poslání je realizováno v oblasti vojenské i civilní.

Ve vojenské oblasti je poslání DL a VrL realizováno při plnění taktických a takticko-operačních úkolů vzdušné přepravy, provádění vzdušných výsadků a podpory pozemních sil v operacích, taktické vzdušné přepravy (Tactical Air Transport – Tac AT), udržitelnosti a zásobování vojsk v rámci vnitrostátní a mezinárodní přepravy osob a materiálu AČR dle potřeb, požadavků a závazků ČR vůči NATO, EU a OSN.

V civilní oblasti je poslání DL a VrL realizováno zabezpečením přepravy ústavních činitelů a zabezpečení letecké přepravy z rozhodnutí vlády ČR. Součástí poslání DL a VrL je provádění přepravy ve prospěch zdravotnických transplantačních center, lety v rámci LZS, IZS a pro Policii ČR, zabezpečení letecké služby SAR, poskytnutí služby záchrany izolované osoby, taktický odsun raněných příslušníků OS vlastních i aliančních jednotek (MEDEVAC, STRATEVAC a CASEVAC) a podpora výcviku FAC a FO a použití sil a prostředků k záchranným a humanitárním činnostem.

Posláním VrL je plnění bojových úkolů, úkolů bojové podpory, zabezpečení bojové podpory a realizace speciálních úkolů. Poslání je realizováno především v národním posilovém systému protivzdušné obrany ČR (NaPoSy PVO ČR). Letecká podpora speciálních sil (SpecS), podpora pozemních sil a zabezpečení spolupráce se složkami integrovaného záchranného systému ČR (IZS) při řešení krizových situací je prováděno v rámci operací a to ve všech klimatických a geografických podmínkách mimo arktických.

2. Analýza stavu dopravního a vrtulníkového letectva

2.1 Normativní soustava dopravního a vrtulníkového letectva

DL je budováno v souladu s požadavky na zabezpečení podpory nasazených jednotek v plném spektru operací⁴ se schopností přepravit vojska/jednotky v počtu do 300 osob v jedné rotaci na vzdálenost do 3 000 km a se schopností přepravy osob a materiálu, průzkumných a účelových jednotek vojenských uskupení do 1 000 km. Úkoly strategické přepravy plní v mezinárodní spolupráci za využití přepravních kapacit aliančních partnerů. Dále zabezpečuje přepravu ústavních činitelů a úkoly MEDEVAC, STRATEVAC a CASEVAC. Tyto úkoly plní v souladu se standardizačními dohodami.⁵ DL plní úkoly vzdušné přepravy v souladu se zákonem č. 219/1999 Sb., o OS ČR, dále úkoly plynoucí z členství ČR v NATO a podle potřeby může plnit úkoly humanitárního charakteru. Hlavní zásady pro létání, jeho organizování a zabezpečení řeší Předpis pro létání Let 1–1. Přeprava ústavních činitelů se dále ve vztahu k plánování letu a jeho provedení řídí dokumenty a postupy pro provoz po tratích civilních letových provozních služeb. Ve zvláštních případech se dále řídí příslušnými mezinárodními předpisy a postupy.

VrL plní své úkoly v souladu s předpisy, směrnicemi a postupy, které jsou dlouhodobě tvořeny orgány AČR. Základním dokumentem, který stanoví hlavní zásady pro létání, jeho organizování a zabezpečení, je Předpis pro létání Let 1–1. Souběžně dochází k implementaci mezinárodních standardů NATO a EU, směrnic a postupů do podmínek AČR (např. ATP-49, pro národní účely byl tento dokument zaveden jako Let 2–2 Použití vrtulníků v pozemních operacích NATO). Podle národních předpisů se VrL řídí nejen na území ČR, ale i v průběhu plnění úkolů v zahraničí. Z tohoto důvodu je plánováno vytvořit předpisy pro plnění úkolů VrL mimo území České republiky.

Jednotky DL a VrL nasazené v mezinárodních operacích jsou schopny postupovat dle aliančních norem a standardů v oblasti taktiky, techniky a postupů (TTP) s národními omezeními. Dlouhodobým problémem je zajištění včasné implementace nových operačních zkušeností do národních předpisů. Vlivem zdoluhavého procesu zpracování a vydávání vnitřních předpisů zavádějících standardizační dohody NATO STANAG, resp. Allied Joint Publication (AJP) a Allied Tactical Publication (ATP), dochází ke zpoždění v řádu měsíců v plnění závazků ČR zavést tyto dokumenty v daném termínu.

⁴ V souladu s ambicemi ČR

⁵ STANAG 3998 (ATP-3.3.4.3 – *Zásady a způsob provádění vzdušné přepravy v rámci NATO*), STANAG 3570 (*Prostory pro shoz-vytažení nákladů z normálních výšek a přízemního letu – charakteristiky a označování*), STANAG 7207 (ATP-3.3.4 – *Doktrína pro vzdušnou přepravu a doplňování paliva za letu*), STANAG 7213 (ATP-3.3.4.1 – *Vzdušné přesuny*), STANAG 7214 (ATP-3.3.4.4 – *Vzdušné výsadkové operace*)

2.2 Dislokace a infrastruktura dopravního a vrtulníkového letectva

Dopravní letectvo je v současné době dislokováno v Praze-Kbelích (24. zDL), vrtulníkové letectvo operuje ze základen Sedlec, Vícenice u Náměště nad Oslavou (22. zL) a Přerov (23. zVrL).



2.2.1 Infrastruktura

Všechny letecké základny jsou schopny poskytnout podmínky pro provoz letadel AČR. V souladu se závěry BKO dojde ke zrušení nejméně jedné letecké základny AČR. U všech LZ jsou ve velmi špatném stavu prostředky LRNS k zabezpečení letových provozních služeb, ve špatném stavu jsou pohybové plochy a VPD.

24. zDL Praha-Kbely je schopna poskytovat základní podmínky pro zabezpečení letového provozu AČR. Na vzletové a přistávací dráze letiště byla provedena v letech 2005 až 2009 oprava v rozsahu rekonstrukce. Byla opravena odbavovací plocha před terminálem. Ostatní části pohybové plochy jsou ve špatném až havarijním stavu (část pojezdové dráhy TWY – A je z důvodu havarijního stavu mimo provoz), včetně stání letadel A-319 CJ a C-295M. Systém LRNS vyžaduje modernizaci monitorovacího a ovládacího systému AMS-1, modernizaci radiokomunikačního vybavení LS LPS, modernizaci radionavigačního systému letištního NDB, modernizaci radiokomunikačního vybavení, modernizaci zobrazovacích systémů LETVIS a RADARCENTRUM a náhradu letištní radiolokační soupravy RPL-5.

22. zL Sedlec, Vícenice u Náměště nad Oslavou zabezpečuje úkoly NaPoSy PVO ČR, úkoly přímé letecké podpory pozemních vojsk, závazky ČR vůči NATO – zabezpečení přijetí a působení spojeneckých sil v rámci Host Nation Support (HNS), přepravní a výsadkové lety, přípravu FAC (Forward Air Controller) a provádí související letecký výcvik. Do výstavby a modernizace letiště byly v uplynulých letech investovány finanční zdroje NATO a ČR ve výši cca 4 mld. Kč.

V rámci této výstavby byly prostředky investovány do objektů nutných ke splnění minimálních požadavků NATO na vojenské letiště (rekonfigurace VPD, výstavba stojánek letadel, stanoviště nabíjení a vybíjení, výstavba letištní světlotechniky, zvýšení komunikační kapacity, instalace brzdícího zařízení, zásobník tekutého kyslíku, muniční zařízení, hangár

údržby, stanoviště údržby, centrum řízení letky, stanoviště testování motorů a sklad LPH o objemu 4 000 m³) a v rámci národních investic byly prostředky investovány do rekonstrukce pracovní části LZ (rekonstrukce všech inženýrských sítí včetně hlavního přívodu elektrické energie, plynofikace, oplocení LZ a muničního skladu, výstavba objektů taktických letek, centra obrany, mycího můstku, ubytoven, automatické telefonní ústředny, stanice biologické ochrany letiště [SBIOL], psince, hlavního vstupu, komplexního zabezpečení a sedimentačního zásobníku.). Vzhledem k omezení finančních zdrojů nedošlo k naplnění celkového plánu modernizace, a pro následující období tak zbývá dořešit výstavbu skladu a výdejny APH (v posledním SdP je zařazena realizace na rok 2014), halu oprav a dílen a objekt skladu MU. Do VPD a provozních ploch byly investovány finanční prostředky určené pouze na standardní údržbu a byly prováděny nejnutnější běžné a havarijní opravy.

Pohybová plocha je v provozuschopném stavu s ukončenou dobou životnosti betonového povrchu. Systém letecké radionavigační služby (LRNS) vyžaduje modernizaci následujících prvků: monitorovací a ovládací systém AMS-1, radiokomunikační vybavení LS LPS, radionavigační systém NDB, radiokomunikační vybavení, zobrazovací systém LETVIS a RADARCENTRUM a náhradu letištní radiolokační soupravy RPL-5.

23. zVrL Přerov zabezpečuje leteckou přepravu vojsk, letecký výcvik a výcvik pro podporu speciálních a pozemních sil v souvislosti s plněním úkolů v zahraničních operacích. Aktuální stav infrastruktury 23. zVrL splňuje základní požadavky. Vytápění veškerých budov je plynofikováno (výstavba probíhala v letech 1995–2000). Na základě rozhodnutí vlády ČR o společném vojenském a civilním provozu letiště bylo do výstavby infrastruktury a modernizace v letech 2000–2010 investováno 231,6 mil. Kč – z toho MO 195,2 mil. Kč.

Pohybové plochy jsou v provozuschopném stavu. Díky opravě VPD a stojánky Západ se podstatně zvýšila nosnost těchto ploch.

Systém letecké radionavigační služby vyžaduje modernizaci následujících prvků: výměnu leteckých rádiových stanic pro spojení TWR s letadlem, modernizaci (generální opravu) RPL-5, finančně nepříliš náročnou modernizaci dvou všesměrových letištních rádiových majáků NDB a opravy světlotechniky, kterou dlouhodobě navrhuje finančně pokrýt Olomoucký kraj z finančních prostředků určených pro společnost RLP a.s. (zřízená OL, ZL krajem a statutárním městem Přerovem).

2.3 Současný stav dopravního a vrtulníkového letectva

2.3.1 Dopravní letectvo

DL je dislokováno na 24. základně dopravního letectva Praha-Kbely a provozuje leteckou techniku, se kterou provádí leteckou přepravu ústavních činitelů, příslušníků OS ČR, LZS, službu SAR, vzdušné výsadky, přepravu speciálních týmů (např. záchranářských, lékařských), přepravu pro transplantační centra, fotogrammetrické lety, ověřovací lety prostředků LRNS a související výcvik pilotů a výsadkářů. Je určeno k plnění taktických a takticko-operačních úkolů vzdušné přepravy (AT) a podpory pozemních sil v operacích. Má schopnost vlastními prostředky zabezpečit taktickou vzdušnou přepravu (Tactical Air

Transport – Tac AT), udržitelnost a zásobování vojsk. Dále zabezpečuje provoz letecké techniky plnící úkoly zajištění významných mezinárodních akcí.

Z důvodu nedostatečných strategických přepravních kapacit je ČR od roku 2006 signatářem smlouvy Strategic Airlift Interim Solution (SALIS), která aktuálně poskytuje přístup k strategickým leteckým kapacitám. ČR má uzavřeno ještě několik dalších smluv na zabezpečení strategických vzdušných přeprav, které však nejsou tak intenzivně využívány jako smlouva SALIS. Úkoly vojenské letecké přepravy (především nákladů) v rámci zahraničního působení jsou sice z velké části zajišťovány v rámci dohody SALIS, nicméně všechny členské státy NATO se potýkají s problémy, které souvisejí se spolehlivým zajištěním potřebné přepravní kapacity zejména při nasazení jednotek do zahraničních operací.⁶

Dopravní letectvo je vyzbrojeno těmito typy letecké techniky:

Vrtulníky	Současné počty	Primární použití
Mi-17	3	Přeprava osob a materiálu
W-3A	10	LZS a letecká služba SAR
Mi-8	4	Přeprava VIP
Σ	17	

Letouny	Současné počty	Primární použití
A-319 CJ	2	Přeprava VIP, přeprava vojsk
Jak-40	2	Přeprava VIP
CL-601	1	Přeprava VIP
C-295M	4	Přeprava materiálu, přeprava vojsk
L-410	8	Výcvik personálu, oblet prostředků RTZ, fotogrammetrie, provádění výsadků
Σ	17	

Z těchto údajů je zcela zřejmé, že AČR provozuje velké množství typů letecké techniky. Tato skutečnost nepřispívá k efektivnímu logistickému zabezpečení provozu a udržení požadované úrovně provozuschopnosti letecké techniky.

241. dopravní letka provozuje celkem 5 letounů: 2x A-319 CJ, 2x Jak-40, 1x CL-601. K hlavním úkolům patří zabezpečení letecké přepravy do a z krizových oblastí, přeprava ústavních činitelů na základě usnesení vlády a v neposlední řadě služba MEDEVAC – zajištění zdravotnického odsunu vlastních vojsk. V kategorii dopravy na dlouhé vzdálenosti jsou provozovány 2 letouny Airbus A-319 CJ – jeden je verze pro 44 cestujících a druhý ve verzi pro 96 cestujících. Jeden letoun lze upravit a použít i pro zdravotnickou přepravu

⁶ Např. přesun francouzských vojsk a jejich techniky do Mali ze 70 % zajišťovala civilní společnost Volga-Dněpr.

MEDEVAC/STRATEVAC instalací 2 jednotek intenzivní péče (PTU). Oba letouny jsou prioritně používány pro přepravu ústavních činitelů a pro plnění dalších úkolů, včetně přepravy v rámci zahraničních vojenských misí. V kategorii dopravy na střední a velké vzdálenosti je 1 letoun CL-601 Challenger s maximální kapacitou 17 cestujících. Pro přepravu na krátké vzdálenosti jsou používány 2 letouny JAK-40. Jeden ve verzi pro 16 až 18 cestujících a druhý ve verzi pro 24 až 26 cestujících.

242. transportní a speciální letka provozuje celkem 12 letounů: 4x CASA C-295M a 8x L-410. K hlavním úkolům patří přeprava vlastních vojsk a materiálu nad územím ČR a do zahraničí, provádění vzdušných výsadků, letecké fotogrammetrické snímkování a skenování zemského povrchu ČR, letecký radiační průzkum, služba pro transplantační centra, výcvik příslušníků DL a zabezpečení výcviku výsadkářů. V kategorii dopravy na střední a velké vzdálenosti jsou provozovány 4 letouny C-295M. Z důvodu poruchovosti CL-601 a nedostatečných parametrů JAK-40 musí být pro plnění úkolů přepravy osob (včetně ústavních činitelů) často používány transportní letouny C-295M. V kategorii dopravy na krátké vzdálenosti jsou dále používány 2 letouny L-410 UVP-E.

243. vrtulníková letka má k dispozici celkem 17 vrtulníků: 10x W-3A, 3x Mi-17 a 4x Mi-8. Letka zajišťuje pohotovost ve prospěch Vojenské policie, přepravu ústavních činitelů, představitelů MO a AČR, převoz skupiny technické pomoci pro případ přistání letounů taktického letectva na jiném než vojenském letišti, přepravu ve prospěch transplantačních center, součinnost s Policií ČR a Hasičským záchranným sborem ČR v rámci IZS. Rovněž zajišťuje LZS pro Plzeňský a Karlovarský kraj, pro ostatní kraje na vyžádání. Vzhledem k problémům se zajištěním finančních prostředků na provedení GO je část techniky neprovozuschopná a dochází k omezení rozsahu plněných úkolů.

Vrtulníky Mi-8SP jsou používány pro přepravu ústavních činitelů v rámci ČR a ojediněle do sousedních států. V provozuschopném stavu jsou 2 vrtulníky. Další 2 vrtulníky jsou dolétány do GO a zakonzervovány; provedením GO lze prodloužit jejich provoz o 3 roky (max. 8 let). Z toho důvodu je nutno hledat náhradu této již zastaralé letecké techniky.

Pro úkoly vojenské přepravy, přepravy nákladů a výcvik pilotů jsou používány 3 vrtulníky Mi-17.

Letka disponuje 10 vrtulníky W-3A Sokol pro LZS, službu SAR a výcvik pilotů. Z důvodu nedostatku finančních prostředků na provedení GO provozuje pouze 5 těchto vrtulníků. Zbýlých 5 vrtulníků je dolétáno do GO a zakonzervováno.

2.3.2 Vrtulníkové letectvo

Provoz VrL je zajišťován ze dvou leteckých základen, 22. zL Sedlec, Vícenice u Náměště nad Oslavou s vrtulníky Mi-24/35 a 23. zVrL Přerov s vrtulníky Mi-17/171Š. Tyto vrtulníky jsou schopny plnit široké spektrum úkolů ve dne i v noci za všech povětrnostních podmínek. Provoz letecké techniky ze dvou základen klade zvýšené nároky na personální, finanční a logistické zabezpečení.

VrL je vyzbrojeno následujícími typy letecké techniky ruské provenience:

Vrtulník	Současné počty	Primární použití
Mi-17	2	Přeprava osob a materiálu
Mi-171Š	16	Přeprava osob a materiálu
Mi-24/35	17	Bojová podpora pozemních sil, doprovod transportních vrtulníků a konvojů
Σ	35	

VrL má schopnost postavit jádro ekvivalentu PrÚU (bez rotace, případně s jednou rotací v závislosti na počtu nasazených vrtulníků) a vyčleňovat adekvátní modul ve prospěch BÚU (bez rotace). Vedle toho se trvale podílí na ochraně vzdušného prostoru ČR v rámci NaPoSy PVO ČR, plní úkoly SAR a přepravní úkoly.

Omezený zdrojový rámec resortu MO snižuje úroveň logistického zabezpečení a nepostačuje na zajištění provozuschopnosti všech strojů. V minulosti již došlo k vyřazení nejstarších 7 ks Mi-24 a 7 ks Mi-17 z užívání v AČR. Přesto se doposud dařilo plnit všechny požadované úkoly. V případě, že se v letech 2013–2015 nepodaří alokovat finanční prostředky na zabezpečení GO, revizí a nákup náhradních dílů, bude nutné pokračovat ve vyřazování další letecké techniky z provozu a omezit rozsah plněných úkolů.

Na základě operačních zkušeností se doporučuje, aby AČR disponovala schopnostmi bojové podpory speciálních a pozemních sil, které aktuálně zajišťují vrtulníky Mi-24/35. BKO ve svých závěrech doporučuje postupně ukončit provoz všech 24 ks vrtulníků Mi-24/35 a zaměřit se na rozvoj transportních vrtulníků. V souladu se současnými světovými trendy lze tyto schopnosti zajistit pořízením víceúčelových vrtulníků.

2.4 Personál dopravního a vrtulníkového letectva

Zkušený a vycvičený personál hraje klíčovou roli u každého druhu letectva pro zabezpečení chodu VzS AČR, zajištění plynulosti leteckého výcviku a bezpečného leteckého provozu. Nedostatek pilotů a pilotů-instruktorů na všech typech provozované letecké techniky a narušení plynulosti v doplňování leteckého personálu mohou znamenat destabilizaci na všech úrovních u útvarů a jednotek DL a VrL. Při ztrátě vycvičeného personálu bez pravidelné náhrady dojde k postupnému omezení všech schopností DL a VrL.

Současný stav u DL a VrL je ovlivněn několika významnými faktory. Především se jedná o nedostatek vycvičeného personálu. Přesto, že systemizovaná místa jsou dle tabulek počtů naplněna, nelze považovat počet aktivních příslušníků létajícího personálu a pozemního leteckého personálu za dostatečný. Toto vzniklo v důsledku přijetí úsporných opatření v resortu MO, kdy byla vytvořena finančně nepokrytá systemizovaná místa, která byla poté zrušena. Nejsou dodržována doporučená směrná čísla počtů členů posádek podle počtu letadel (koeficient 1,5–2 na jedno letadlo dle typu). Na odstranění tohoto problému se intenzivně pracuje.

Za další závažný faktor lze považovat uvažované změny v zákoně č. 221/1999 Sb., s ním související zákon o služebním platu vojáků z povolání a také plánovaná redislokace,

resp. ukončení činnosti nejméně jedné letecké základny. Z hlediska služebně-právních a pracovně-právních vztahů je vojenské letiště vojenským útvarem,⁷ u kterého konají službu ve služebním poměru vojáci z povolání a jsou zde zaměstnání občanskí zaměstnanci, kteří tvoří civilní personál ozbrojených sil a jejich pracovně-právní vztahy ke státu se řídí zákoníkem práce.⁸ Rozhodnutí Ministerstva obrany⁹ o zrušení vojenského útvaru má tedy dopady na dvě výše zmíněné kategorie personálu. Zatímco u vojáků není zrušení vojenského útvaru důvodem k jejich propuštění, u občanských zaměstnanců ano.¹⁰

Předpokládá se, že většina vojáků bude po zrušení letecké základny nově služebně zařazena u jiných vojenských útvarů, nicméně toto může negativně ovlivnit ochotu vojáka souhlasit s prodloužením doby trvání služebního poměru.¹¹ Podstatná část občanských zaměstnanců bude propuštěna. V tomto případě musí AČR pružně reagovat na odliv zejména zkušeného personálu.

Dalším faktorem, který negativně ovlivňuje příslušníky létajícího personálu při jejich úvahách o své budoucnosti v řadách AČR, je nedostatek finančních prostředků na zajištění provozuschopnosti letecké techniky a náletu.

V případě pořízení nových typů letadel bude nutné přistoupit ke změnám organizační struktury leteckých základen. Před zavedením nové letecké techniky bude nutné vyškolit kvalifikovaný personál a nepřipustit odchod zkušených odborníků.

2.4.1 Příprava velitelů dopravního a vrtulníkového letectva

Příprava velitelů je dlouhodobý a nepřetržitý proces, který zhodnocuje mnohaleté zkušenosti získávané v průběhu výcviku a operačního nasazení.

Příprava velitelů je organizována cestou velení leteckých základen a dále pak formou metodických dnů VeSpS a SRDS-OS MO. Vybraní velitelé a příslušníci leteckého personálu jsou vysíláni do kurzů a škol v zahraničí a na mezinárodní letecká cvičení.

2.4.2 Výcvik a příprava leteckého personálu AČR

Kvalitní výcvik leteckého personálu AČR v reálných podmínkách i s využitím simulátorů je nedílnou součástí komplexní přípravy jednotek schopných plnit široké spektrum úkolů v rámci národních a mezinárodních operací.

Teoretická příprava příslušníků leteckého a obslužného personálu AČR probíhá v rámci bakalářského, případně následně magisterského studia na Univerzitě obrany v Brně. Již během bakalářského studia nastupují noví příslušníci k zahájení praktického letového výcviku u LOM PRAHA s. p./Centra leteckého výcviku (CLV) v Pardubicích, které tento výcvik pro AČR zabezpečuje.

⁷ § 2 odst. 2 zákona č. 219/1999 Sb., o ozbrojených silách

⁸ § 3 odst. 7 zákona č. 219/1999 Sb.

⁹ § 7 odst. 1 písm. b) zákona č. 219/1999 Sb.

¹⁰ § 52 písm. a) případně písm. b) zákona č. 262/2006 Sb., zákoník práce

¹¹ § 5 odst. 4 zákona č. 221/1999 Sb.

Letecký výcvik se dělí do pěti úrovní:

- základní,
- pokračovací,
- bojový,
- instruktorský,
- zvláštní.

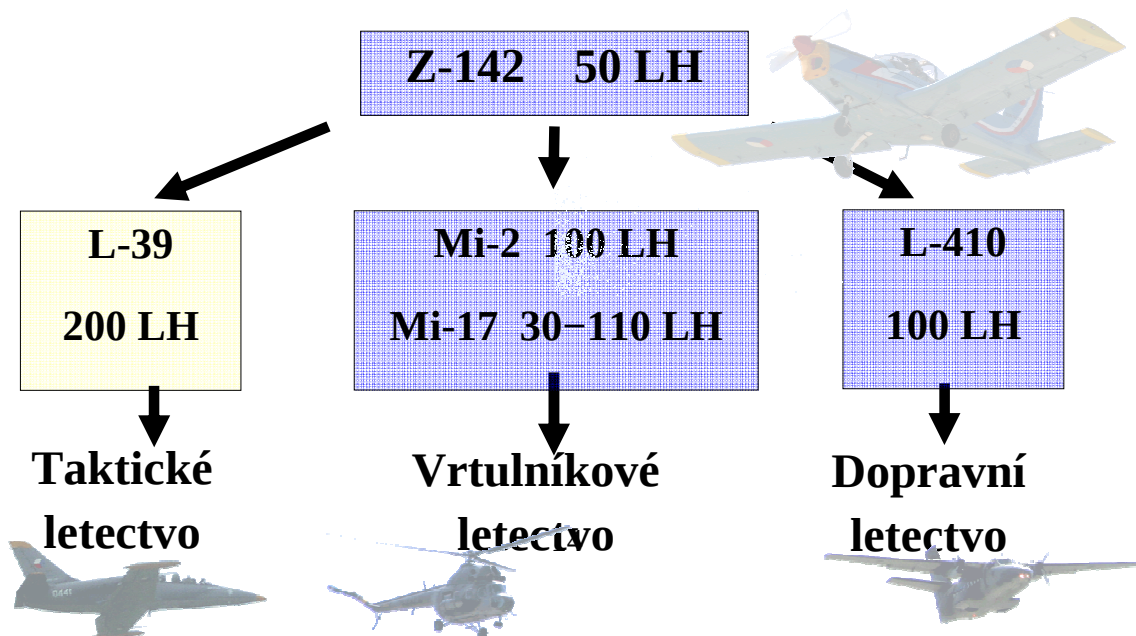
Nezastupitelnou úlohu v přípravě budoucích příslušníků AČR mají dále Univerzita obrany Brno a VeV-VA Vyškov.

Univerzita obrany Brno poskytuje akreditované vzdělání v bakalářských, magisterských a doktorských studijních programech, které jsou vojenského a vojensko-manažerského zaměření. UO je vzdělávací vysokoškolská instituce, která připravuje specialisty vzdušných sil dle potřeb rozvoje jednotlivých druhů vojsk. Jedná se o specialisty do hodnostního sboru nižších důstojníků (bakalářské a magisterské studium).

Velitelství výcviku – Vojenská akademie Vyškov je výcviková a vzdělávací instituce, která mj. připravuje specialisty pro potřeby vzdušných sil. Příprava probíhá v základních kurzech a vyšších odborných kurzech tak, aby bylo pokryto kompletní spektrum přípravy odborníků pro výkon funkcí na jednotlivých stupních. V rámci pokrytí potřeb výcviku a vzdělávání jsou zde zpracovávány odborné publikace a předpisy, které svým obsahem pokrývají problematiku výcviku specialistů VzS.

V první fázi praktického letového výcviku zabezpečovaného LOM PRAHA s. p./CLV Pardubice, v celkovém úhrnu do cca 50 letových hodin (LH), posluchači pilotního směru podstupují základní testovací výcvik na letounu Z-142. Poté jsou na základě svých schopností a zároveň požadavků a potřeb AČR rozděleni k dalšímu výcviku pro potřeby taktického, dopravního či vrtulníkového letectva. Po ukončení studia na UO Brno nastupují k leteckým základnám. Následný letecký výcvik probíhá opět u LOM PRAHA s. p./CLV Pardubice na letadlech L-39, Mi-2, Mi-17 a L-410 podle zařazení absolventů k jednotlivým druhům letectva.

Schéma základního letového výcviku u LOM PRAHA s. p./CLV Pardubice



Následný pokračovací a bojový letový výcvik probíhá již u jednotlivých leteckých základen. Na základě aktuálních požadavků může být do pokračovacího výcviku stále více zapojováno i LOM PRAHA s. p./CLV Pardubice, až do úhrnného náletu 150 letových hodin na vrtulnících dvou rozdílných kategorií (např. Mi-2 a Mi-17).

Nedílnou součástí komplexní přípravy pilotů se stává výcvik na taktických a letových simulátorech, který je ekonomicky výhodný a v koaličním prostředí naprosto standardní. Na základě zkušeností příslušníků AČR působících v zahraničních operacích je důležité zabezpečit praktický letový výcvik pilotů AČR v podmínkách přibližujících se reálnému prostředí předpokládaného nasazení sil a prostředků DL a VrL. K tomuto účelu jsou využívána výcviková střediska našich partnerů a mezinárodní vojenská cvičení. V tomto trendu je nezbytné pokračovat i v budoucnu.

V oblasti přípravy příslušníků letectva AČR se dlouhodobě využívají programy organizované pod záštitou European Defence Agency (EDA), které jsou financovány v rámci projektů kategorie B. Příslušníci letectva AČR se budou nadále účastnit výcviku na taktických simulátorech. Účelem tohoto druhu přípravy je zdokonalit taktické znalosti a dovednosti posádek před operačním nasazením do mezinárodního prostředí.

VrL se podílí na výcviku zaměřeném na Personnel Recovery operace a na společný výcvik se SpecS.

2.5 Interoperabilita dopravního a vrtulníkového letectva

Interoperabilita je v mezinárodním prostředí zajišťována prostřednictvím širokého souboru opatření, která zahrnují oblasti operační, technické a komunikační schopnosti. Požadavky na dosažení těchto schopností jsou definovány ve standardizačních dokumentech příslušných organizací. Důraz je kladen na jazykovou vybavenost personálu, zejména pro potřeby komunikace na operační i taktické úrovni.

Schopnost součinnosti DL a VrL se zahraničními partnery dokazují zkušenosti z operačního nasazení. Úroveň interoperability je zvyšována prostřednictvím mezinárodní spolupráce při rozvoji a budování jednotek, při společných mezinárodních cvičeních a při společném operačním nasazení. Součástí tohoto procesu je příprava SOPs pro tyto operace, modernizace a standardizace letecké techniky (včetně avionického vybavení).

3. Vize rozvoje dopravního a vrtulníkového letectva

Ve struktuře moderních ozbrojených sil má DL a VrL pevné místo především pro své široké spektrum využití, flexibilitu a víceúčelovost. Při plnění bojových úkolů a úkolů bojové podpory prokazuje moderní DL a VrL schopnost působit na velkém operačním prostoru v krátkém čase a nezávisle na geografických podmínkách. Úloha DL a VrL při plnění úkolů v současných operacích, tj. působit v součinnosti s ostatními složkami ozbrojených sil k dosažení společných cílů, je platná i pro operace budoucí. Vize rozvoje a obměny letadlového parku odráží zkušenosti z posledních 10 let, hlavně však z operačního nasazení na Balkáně a v dalších zahraničních operacích.

Poslání DL a VrL do roku 2025 bude naplňováno prostřednictvím bojových jednotek, jednotek bojové podpory a jednotek bojového zabezpečení, které budou vybaveny prostředky nové generace pro vedení bojové činnosti, přepravními (transportními) prostředky a moderní infrastrukturou. Technika bude ve většině případů v polovině životního cyklu (v roce 2025) a její počet bude nižší než současný stav. Bojová hodnota jednotlivých prostředků však bude vyšší. Rozvoj infrastruktury bude realizován na leteckých základnách, které budou schopny poskytnout veškerou péči a podporu vlastním i spojeneckým prostředkům. Použití bojových i transportních prostředků bude možné za všech klimatických podmínek, ve všech oblastech s výjimkou arktických, a ve všech typech operací včetně speciálních. Nejvýznamnější dosaženou a dále rozvíjenou schopností DL a VrL bude provádění speciálních operací, bojové a palebné podpory pozemních jednotek AČR působících v rámci mezinárodních operací nebo samostatně. Zavedením nových technologií, omezením dislokačních míst a snížením počtu provozované letecké techniky bude dosaženo hospodárného a účelného vynakládání finančních prostředků se současným zvýšením operačních schopností vycházejících z poslání DL a VrL, v souladu s politicko-vojenskými ambicemi ČR.

Vzhledem k předpokládanému charakteru budoucích konfliktů, závazkům vůči zahraničním partnerům a zájmům ČR na zabezpečení účasti v případných mezinárodních operacích lze očekávat trvalý požadavek na zajištění přepravní kapacity pro 30 až 60 vojáků (i více) se základní výstrojí na vzdálenosti větší než 2 500 km. Při požadavku současného zabezpečení přepravy nejvyšších ústavních činitelů ČR do stejné destinace není možné z hlediska přijatelné míry rizika realizovat tuto přepravu jedním letounem ve stejném čase. Při použití dvou letounů není již možno poskytnout adekvátní záložní letoun. Proto se připravuje náhrada nevyhovujících letounů Jak-40¹² jedním středním dopravním letounem typu A-319.

Na základě kritérií stanovených ve specifikaci, takticko-technických požadavků (přeprava min. 10 t, dolet 2 000 – 6 000 km a uživatelské studie vypracované za účelem pořízení nových transportních letounů mohou být výhledově pořízeny dva střední transportní letouny (STL). Pořízení těchto letounů je plánováno v dlouhodobém horizontu, přibližně po roce 2020 a bude závislé na ekonomické situaci resortu MO.

¹² Nesplňují emisní a hlukové požadavky.

4. Rozvoj dopravního a vrtulníkového letectva

4.1 Modernizace transportních jednotek

Modernizace transportních jednotek povede ke snížení počtu transportních prostředků za současného dosažení vyšší bojové hodnoty a zvýšení hospodárnosti provozu. Prostředky pro vedení bojové činnosti dosáhnou v roce 2025 ve většině případů poloviny svého životního cyklu.

Cílem je dosáhnout schopnost vyčlenit leteckou techniku DL na podporu nasazení speciálních a pozemních sil.

Rozvojové programy:

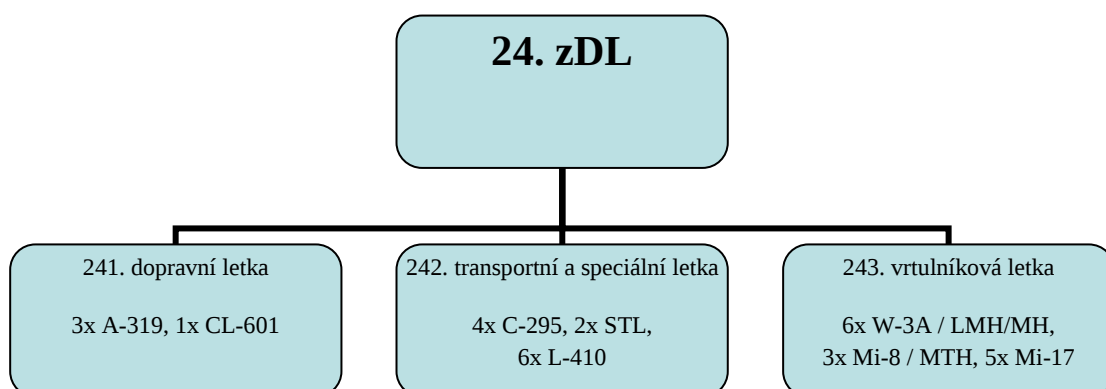
- modernizace bojových prostředků,
- modernizace infrastruktury,
- zavedení palebných prostředků a prostředků vlastní ochrany.

DL bude dislokováno u 24. zDL Praha-Kbely, kde bude nezbytné zajistit změny v organizační struktuře k zabezpečení schopnosti plnění všech požadovaných úkolů bez omezení a bez extrémních nároků na personál.

Cílové počty letecké techniky DL:

Letadla/vrtulníky	Současné počty	Cílové počty
A-319 CJ	2	2
A-319	0	1
Jak-40	2	0
CL-601	1	1
C-295M	4	4
MDL	0	0
STL	0	2
L-410	8	6
W-3A / LMH/MH	10	6
Mi-17	3	5
Mi-8 / MTH/MH	4	3
Σ	34	30

Uvedené cílové počty letecké techniky budou zařazeny do organizační struktury základny následovně:



DL je prakticky na plných stavech letecké techniky a plní úkoly na něho kladené. Provozuje novou moderní leteckou techniku A-319CJ a C-295M. Aktuálně se uvažuje o náhradě letounů Jak-40 jedním středním dopravním letounem typu A-319 a z dlouhodobé perspektivy je zvažováno pořízení dvou STL. V uvedené variantě se předpokládá provedení GO na vrtulnících W-3A (nebo pořízení LMH/MH), Mi-17 a Mi-8. Dále se předpokládá zachování VIP verze vrtulníku Mi-8 nebo jeho náhrada novým transportním vrtulníkem, rovněž ve verzi VIP, pro zabezpečení plnění úkolů přepravy ústavních činitelů ČR.

Při porovnání plnění úkolů letecké přepravy nejen z hlediska objemu, ale především z hlediska jejího charakteru, a ze skutečného stavu letecké techniky vyplývá nutnost pokračovat v realizaci obměny letadlového parku vojenského dopravního letectva. Toto je možné řešit realizací nákupu jednoho letounu A-319 ve standardní verzi pro 110 až 120 cestujících. Potřeba třetího transportního letounu vyplynula z operačních potřeb, z provozu dvou letounů typu Airbus A-319 CJ (Corporate Jetliner) a dále z charakteru a druhu plněných úkolů letecké přepravy. Předpokládá se, že by třetí letoun byl standardní letoun (nikoliv A-319 CJ), který by byl využíván převážně pro úkoly vojenské přepravy, včetně úkolů MEDEVAC a STRATEVAC, a úkoly humanitární. Sekundárním využitím letounu by bylo zálohování letů ústavních činitelů. Pro tento případ by bylo nutno počítat s nepatrně nižším komfortem přepravy (absence koupelny a VIP salonu).

Následně řešit kategorii přepravy na krátké vzdálenosti pořízením 3 vrtulníků. Toto řešení vyhovuje požadavku realizovat přepravu na krátké a střední vzdálenosti.

Cílem je optimalizace struktury DL, zvýšení jeho operačních schopností, snížení provozních nákladů, ale i stanovení počtů letecké techniky k dosažení těchto cílů při plnění všech úkolů na DL kladených, včetně schopnosti operačního nasazení v mezinárodních operacích. Navrhované počty letecké techniky AČR byly stanoveny s přihlédnutím ke spektru plněných úkolů DL. Stejně tak je nutno zajistit plnění úkolů v případě nenadálých situací, jako jsou živelní pohromy, průmyslové havárie apod.

Pro využití a zapojení se do služeb SAR a LZS je proto nutno zajistit provozování minimálně 6 ks vrtulníků ve vybavení EMS/SAR tak, aby po případném ukončení provozu vrtulníků W-3A Sokol byly zachovány stávající schopnosti.

4.2 Modernizace bojových jednotek

Modernizace bojových jednotek povede ke snížení počtu bojových prostředků za současného dosažení vyšší bojové hodnoty a zvýšení hospodárnosti provozu. Modernizované prostředky pro vedení bojové činnosti dosáhnou v roce 2025 ve většině případů poloviny svého životního cyklu.

Cílem je dosáhnout schopnost vyčlenit leteckou techniku AČR na podporu nasazení speciálních a pozemních sil.

Rozvojové programy:

- modernizace bojových prostředků,
- modernizace infrastruktury,
- zavedení palebných prostředků.

Počty a struktura VrL budou optimalizovány s ohledem na dosažení požadovaných operačních schopností. Při stanovování budoucích počtů letecké techniky jsou vzaty v úvahu zkušenosti z nasazení vlastních jednotek. Dále jsou to také doporučení aliančních partnerů, podle kterých je výhodné mít k dispozici nejméně trojnásobek operačně nasazených vrtulníků. Jen tak je možné zajistit pokračování přípravy a výcviku leteckého personálu a požadovanou úroveň provozuschopnosti letecké techniky v zahraničních operacích.

Zároveň je nutno zajistit plnění úkolů pro případ nenadálých situací, jako jsou živelní pohromy, průmyslové havárie apod.

K naplnění cíle je nezbytná příprava a výcvik vybraných posádek ve prospěch speciálních a pozemních sil s předpokládaným operačním nasazením od roku 2016 v plném rozsahu plněných úkolů.

4.3 Omezení počtu dislokačních míst

Zavedením nových technologií pozemní podpory leteckého provozu a snížením počtu dislokačních míst bude vytvořena moderní infrastruktura, schopná provádět veškerou podporu leteckého provozu a operační činnosti.

Rozvojové programy:

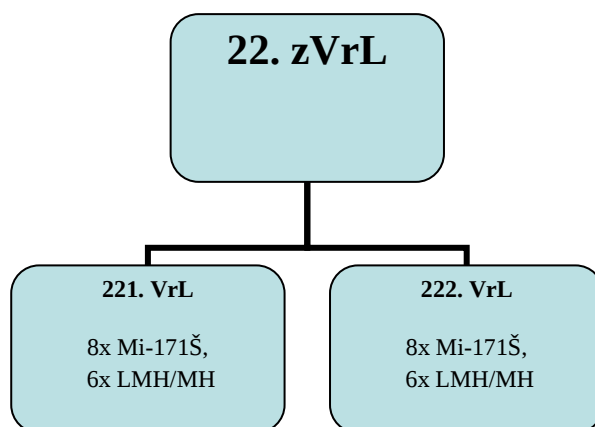
- snížení počtů leteckých základů a redislokace,
- transformace organizačních struktur a systému velení a řízení,
- výstavba Mnohonárodního střediska leteckého výcviku (MATC).

Hlavní složky vrtulníkového letectva budou dislokovány na jedné letecké základně, na které budou působit ve struktuře dvou vrtulníkových letek vybavených středními transportními a víceúčelovými vrtulníky. Každá letka bude vyzbrojena 14 vrtulníky (8 vrtulníky Mi-171Š a min. 6 víceúčelovými vrtulníky). V souladu se závěry BKO je od roku 2013 plánováno postupné ukončení provozu vrtulníků Mi-24/35. Celkový útlum provozu těchto vrtulníků je ovšem spjat s jejich plánovanou náhradou za víceúčelové vrtulníky tak, aby bylo možno zabezpečit široké spektrum úkolů plněných tímto typem vrtulníků.

Směrné číslo (koeficient) počtů posádek na jedno letadlo je stanoveno na 1,5–2. Tento koeficient zabezpečuje optimální plnění všech úkolů na území ČR i v zahraničí. Připravované mikrostruktury prvků AČR nekorespondují s tímto koeficientem a předpokládají koeficient 1,2–1,4, což však nezabezpečuje plnohodnotné plnění všech požadovaných úkolů.

Novou ambicí ČR je vybudování mnohonárodního střediska pro výcvik příslušníků vrtulníkového letectva s využitím stávajících výcvikových kapacit.¹³ Prvním krokem k naplnění tohoto cíle bylo zpracování výcvikového sylabu pro personál vrtulníkového letectva, které sjednotilo přípravu příslušníků mezinárodních AAT týmů před jejich vysláním do zahraničních operací.¹⁴

Navrhovaná organizační struktura 22. zVrL Sedlec, Vícenice u Náměště nad Oslavou s cílovými počty letecké techniky.



Vrtulník	Současné počty	Cílové počty
Mi-17	2	0
Mi-171Š	16	16
Mi-24/35	17	0
LMH/MH	0	12
Σ	35	28

Základním předpokladem k naplnění cílů VrL je zachování 16 ks vrtulníků Mi-171Š a pořízení nových, min. 12 ks víceúčelových vrtulníků (LMH/MH). Na každé vrtulníkové letce by působilo 8 vrtulníků Mi-171Š doplněných o 6 ks nových LMH/MH. S největší pravděpodobností bude jedna z letek prioritně připravována na podporu speciálních sil. S plánovanými počty letecké techniky bude ČR schopna dostát všem závazkům jak na vlastním území, tak i v rámci zahraničních operací, včetně podpory speciálních a pozemních sil. Uváděné počty techniky vychází z doporučení koaličních partnerů a mnohaletých zkušeností z působení vrtulníkových jednotek AČR v zahraničních operacích.

Tím dojde k naplnění závěrů BKO v souvislosti s postupným útlumem vrtulníků Mi-24/35, snížení počtů provozované LT a zefektivnění nákladů na provoz a údržbu. Vzhledem k zahájení diskuze o případné náhradě tohoto typu a předpokládanému časovému

¹³ Podrobnosti jsou uvedeny v části 4.7 této koncepce.

¹⁴ Jedná se o úspěšný mezinárodní projekt ve spolupráci s USA, Maďarskem a Chorvatskem.

horizontu realizace pořízení nové techniky je plánováno dočasné zachování provozu vrtulníků Mi-24/35 ve výzbroji AČR.

Koncepce počítá s menším počtem vrtulníků, než je v současné době v užívání, stále však zcela zajišťuje požadavek na operační nasazení až 8 ks vrtulníků AČR při zajištění plnění všech úkolů nejen na území ČR, ale i v rámci zahraničních operací.

Doporučení

V případě realizace pořízení nové techniky dojde k optimalizaci počtu vrtulníků a zefektivnění taktického výcviku. Neomezí se plnění úkolů kladených jak na VrL na území ČR, tak i v mezinárodních úkolových uskupeních.

4.4 Rozvoj současných operačních schopností a dosažení operačních schopností bojové podpory speciálních jednotek

Cílem DL a VrL je dosažení schopnosti působit v celém operačním spektru úkolů a zdokonalovat získané operační schopnosti v oblasti přepravy jednotek a materiálu. Zvyšováním úrovně vycvičenosti personálu a modernizací letecké techniky, popřípadě pořízením techniky nové generace, dále rozvíjet schopnosti jednotek nezbytné pro jejich nasazení v operacích. Vrcholem úsilí bude dosažení technické a personální připravenosti pro provádění operací ve prospěch speciálních sil ve dne i v noci. V souvislosti s požadavky na zabezpečení nasaditelnosti, udržitelnosti a zvyšování interoperability jednotek je cílem vytvořit mnohonárodní operační uskupení schopné samostatného nasazení.

Rozvojové programy:

- modernizace bojových prostředků,
- modernizace výstroje a výzbroje,
- modernizace infrastruktury,
- výstavba mnohonárodního operačního uskupení,
- rozšíření a stabilizace učební a výcvikové základny.

Možností je zařazení jednotek VrL v operačním prostoru do mezinárodních úkolových uskupení.

Ve výcviku a přípravě mají a budou mít nezastupitelnou úlohu UO Brno a VeV-VA Vyškov.

Pokračovat v zabezpečení výcviku pilotů DL a VrL stávajícím způsobem. V případě pořízení nové techniky bude pro zvýšení interoperability nutno zajistit možnost společného výcviku s aliančními partnery včetně plánování environmentálního výcviku, který nelze zajistit v ČR.

Bude nutné zajistit finanční prostředky pro syntetický výcvik všech posádek dopravních letounů a vrtulníků, a to jak v ČR, tak v zahraničí.

4.5 Rozvoj výcviku personálu dopravního a vrtulníkového letectva

V personální oblasti je potřebné stabilizovat a motivovat personál. K tomu využívat možnosti kariérního řádu, finančního i sociálního zabezpečení a dalších motivačních nástrojů, včetně možnosti zvyšování kvalifikace, zahraničního studia, výměnných stáží apod. V budoucnu by bylo možno využít zapojení příslušníků v aktivní záloze, například do oblasti základní údržby letecké techniky.

Rozvojové programy:

- stabilizace personálu,
- podpora výcviku nových příslušníků.

Personální složení DL a VrL bude třeba přizpůsobit aktuálním podmínkám. Na základě zkušeností z mezinárodního operačního nasazení jednotek je vhodné rozložit vycvičenost personálu na širší věkovou škálu, a tím zabránit náhlému odchodu většiny zkušených a vycvičených pilotů-instruktorů.

Zvýšit efektivnost úrovně standardizace přípravy personálu DL a VrL (leteckého i pozemního) v rámci mezinárodní spolupráce. K naplnění tohoto cíle přispět vytvořením mezinárodního střediska pro výcvik. Environmentální výcvik zabezpečit cestou mezinárodní spolupráce. Zvyšovat úroveň interoperability komplexně ve všech oblastech. Pokračovat ve zdokonalování jazykových znalostí příslušníků DL a VrL (kurzy operační angličtiny), účastnit se mezinárodních cvičení a prohlubovat spolupráci se zahraničními partnery.

Do přípravy a výchovy velitelů zapojit v mnohem větší míře stávající velitele k předávání zkušeností podřízeným a budoucím velitelům. Zároveň využívat možnosti zahraničních partnerů a jejich zkušenosti (akademické kurzy či mezinárodní letecká cvičení).

4.6 Legislativní podpora činnosti dopravního a vrtulníkového letectva

Vytvořit podmínky pro pružnější a efektivnější přejímání a implementaci aliančních standardů a norem do prostředí AČR. K tomu definovat nově požadavky na podobu vnitřních předpisů AČR a přijmout náhradu RMO č. 29/2009.¹⁵ Vyhledat vhodnější model implementace předpisů u aliančních partnerů a aplikovat jej v podmínkách AČR.

4.7 Multinational Aviation Training Centre (MATC)

V rámci Aliance iniciovala ČR mezinárodní projekt výstavby Mnohonárodního střediska leteckého výcviku MATC, které bude zajišťovat výcvik pro létající a pozemní personál vrtulníků řady Mi. Projekt byl přibližně s dvacítkou obdobných aktivit schválen představiteli aliančních zemí na summitu NATO v Chicagu jako součást široké iniciativy „Smart Defence“.

¹⁵ Rozkaz ministra obrany o přípravě, schvalování a vyhlašování vnitřních předpisů v působnosti Ministerstva obrany a vydávání Věstníku Ministerstva obrany

Výchozí principy a základní charakteristiky střediska jsou uvedeny v následujících částech této kapitoly. S jejich využitím skupina účastnických zemí¹⁶ rozpracuje detailní parametry a dosaženou shodu završí podpisem MoU (Memorandum of Understanding).

4.7.1 Poslání střediska

Koncept střediska vychází z využití existujících kapacit a schopností účastnických zemí. V počáteční fázi bude významnou součástí úkolů MATC podpora výstavby vrtulníkových schopností AAF, a to jak z hlediska výcviku příslušníků AAT před jejich vysláním do Afghánistánu, tak přímé přípravy Afghánců ve středisku.

Středisko bude budováno na principu otevřenosti vůči dalším zemím. Způsob zapojení může mít různé formy, např. „věcný příspěvek“ v podobě poskytnutí techniky, výcvikových prostorů, personálu nebo poradenství či expertiz, případně finančních příspěvků. MATC bude poskytovat výcvik také dalším zemím, které o něj projeví zájem.

Hlavní náplní střediska bude příprava a výcvik leteckého personálu, tvorba výcvikových programů, standardních operačních postupů a dalších dokumentů. Významným vojenským přínosem bude rozvoj standardizace a zvyšování interoperability v rámci sil účastnických zemí.

V cílovém stavu bude středisko nabízet celé spektrum výcviku (*počáteční výcvik, pokračovací výcvik, bojový výcvik, výcvik aeromobilní podpory SpecS* pro letecký personál aliančních, případně i partnerských zemí. Z pohledu AČR středisko postupně převezme – v souladu s dosahováním Final Operational Capabilities (FOC) – převážný objem výcviku leteckého vrtulníkového personálu. V této souvislosti bude nezbytné vyřešit otázku vyčleňování zkušených pilotů-instruktorů (a dalších specialistů) ve prospěch činnosti MATC, a to s cílem začlenit jejich působení v tomto prvku do systému kariérní přípravy.

4.7.2 Struktura střediska

Struktura MATC bude odpovídat očekávaným výstupům z hlediska počtů frekventantů a služeb, které budou jeho prostřednictvím poskytovány. Rovněž musí být zohledněna velikost a povaha příspěvků zemí, které se budou na jeho vytvoření podílet.

Středisko musí být schopno pružně reagovat na požadavky a kapacitní potřeby účastnických zemí. Rovněž bude nutné vyřešit vazby na hostitelské země, včetně právních, finančních a dalších aspektů.

MATC bude mnohonárodní organizací pod dohledem řídicího výboru, který bude složen ze zástupců účastnických zemí. Předpokládá se, že středisko bude usilovat o akreditaci jako standardní alianční prvek s podporou Allied Command Transformation (ACT).

4.7.3 Cílové kapacity

V rámci předpokládané dělby práce budou optimálně kombinovány existující kapacity účastnických zemí s důrazem na využití jejich silných stránek.¹⁷

¹⁶ Kromě ČR, jako vedoucí země, se do projektu zapojily Chorvatsko, Slovensko a USA. Jednání probíhají s Maďarskem a Litvou.

V ČR se přepokládá realizovat základní výcvik (LOM PRAHA s. p./CLV Pardubice) a výcvik na simulátorech (HTP Ostrava). Praktický výcvik (létání nad mořem, v horském či prašném prostředí), případně výcvik pro SOF, se plánuje realizovat v Chorvatsku. Konkrétní příspěvky dalších účastnických zemí budou projednány v rámci mezinárodních jednání.

MATC bude plnit také výcvikové úkoly, které svým charakterem přesahují působnost civilního zařízení. Proto bude vytvořen „vojenský výcvikový prvek“, který ČR také poskytne ve prospěch MATC. Prvek bude vyzbrojen vrtulníky Mi-17 a umístěn na letišti Přerov nebo v jiné lokalitě na území ČR. V souladu s probíhajícím jednáním se předpokládá, že letiště Přerov bude pracovištěm LOM PRAHA s. p. bez finanční účasti AČR. Zde se předpokládá rovněž umístit ředitelství MATC obsazené příslušníky AČR.

Provoz LOM PRAHA s. p./CLV Pardubice, resp. tamního letiště, je omezen hlukovými normami, což se projevuje v množství vzletů/přistání povolených v různé denní dobu. Lze předpokládat, že potřeby MATC zvýší nároky na letové úsilí nad mez, kterou může LOM PRAHA s. p./CLV Pardubice poskytovat výlučně z letiště Pardubice. Pokud vznikne potřeba vytvoření odloučeného pracoviště LOM PRAHA s. p./CLV Pardubice, pak reálně připadá v úvahu například letiště Přerov, kde by mohlo být umístěno společně s „vojenským výcvikovým prvkem“ MATC.

Podrobné rozpracování kapacit (materiálových a personálních), které jednotlivé účastnické země poskytnou ve prospěch střediska, bude provedeno v rámci přípravy projektové dokumentace.

4.7.4 Spolupráce s USA

Expertní podpora USA se zaměří především na přípravu výcvikových osnov a obecnou koncepční pomoc. V tomto smyslu byly položeny základní kameny budoucí spolupráce v rámci úspěšného mezinárodního projektu zaměřeného na výcvik příslušníků AAT před jejich nasazením do Afghánistánu (na přípravě výcvikové dokumentace se podíleli zejména pracovníci velitelství SOCEUR).

Podpora MATC ze strany USA¹⁸ je považována za klíčový předpoklad pro dosažení stanovených cílů. V oblasti vytváření kapacit pro výcvikové programy zaměřené na podporu SOF (v rámci MATC) je role USA nezastupitelná.

4.7.5 Zdroje

Financování MATC bude zabezpečováno především z národních zdrojů účastnických zemí. Po získání akreditace mezinárodní vojenské organizace bude možné část těchto prostředků sdružovat formou společného rozpočtu.

Současně bude hledána podpora na mezinárodní úrovni s využitím stávajících či nově vzniklých fondů (např. MHI, NRC-HMTF, ANA Trust Fund apod.). Příspěvky zemí mohou mít i věcnou formu, např. poskytnutí know-how, personálu, vybavení apod.

¹⁷ Jedná se o aplikaci přístupu „specialisation by design“, který představuje jeden z hlavních principů alianční iniciativy „Smart Defence“.

¹⁸ Od léta 2012 se intenzivně rozvíjí spolupráce s USA prostřednictvím agentury Non-Standard Rotary Wing Aircraft (NSRWA).

Detailní podmínky zdrojového zajištění provozu MATC budou stanoveny mezinárodní dohodou. V této souvislosti bude nezbytné vypracovat a vzájemně schválit standardy pro oceňování hodnoty věcných příspěvků i poskytovaných služeb. Rozdíly v hodnotě vstupů a výstupů z pohledu jednotlivých účastnických zemí budou primárně řešeny formou poskytování jiných služeb (vojenského charakteru).¹⁹

Účastnické země budou průběžně usilovat o hledání možností k úsporám nákladů souvisejících s činností střediska.

¹⁹ Předpokládá se, že pokud účastnická země spotřebuje výcvikové služby MATC v hodnotě vyšší, než činil její příspěvek (vklad), nabídne jako kompenzaci jinou službu, např. využití letecké či jiné přepravy na strategickou vzdálenost, logistických služeb, případně také využití vojenských rekreačních a lázeňských kapacit.

5. Závěr

Výstavba dopravního a vrtulníkového letectva představuje významnou příležitost pro resort obrany a národní subjekty, včetně průmyslových, orientovat se na schopnost a kapacitu, které mají dlouhodobou perspektivu a potenciál k dalšímu rozvoji a využití jak v rámci aliančních, tak unijních plánů. Koncepce je vytvořena v souladu s platnými zákony ČR a základními dokumenty resortu MO. Koncepce poukazuje na skutečnost, že aktuální provoz VrL ze dvou základen je ekonomicky nevýhodný a neefektivní. Stávající stav letecké techniky a personálu DL a VrL hodnotí jako vyhovující pro plnění úkolů v rámci AČR. Při plnění zahraničních závazků je schopnost omezena především při použití vrtulníků Mi-24/35. V oblasti personální poukazuje koncepce na nenaplnění směrných čísel leteckého personálu, potřebných pro plnění zadaných úkolů.

V oblasti rozvoje DL koncepce předkládá záměr dalšího zvýšení transportních kapacit pořízením třetího letounu A-319 jako náhradu za letouny Jak-40 a výhledové pořízení dvou STL pro další navýšení transportních schopností na střední a velké vzdálenosti. Převahu na krátké vzdálenosti koncepce navrhuje řešit pořízením 3 transportních vrtulníků. Pro zachování schopnosti plnit úkoly ve prospěch LZS/SAR uvažuje koncepce o dočasném zachování vrtulníků W-3A Sokol, popřípadě jejich náhradu jiným typem.

VrL bude působit pouze z jedné základny. Tím dojde ke zefektivnění provozu a úspoře finančních prostředků. Koncepce navrhuje pořízení letecké techniky nové generace, splňující požadavky a standardy pro působení v mezinárodním prostředí. V souladu s BKO dojde k ukončení provozu vrtulníků Mi-24/35.

Problematika mezinárodní spolupráce je charakterizována komplexem vzájemně provázaných iniciativ, programů a aktivit. Česká republika získala značný kredit svým aktivním přístupem v řadě z nich. Schválením této koncepce, a především rozhodnutím o realizaci MATC, budou vytvořeny podmínky pro další zúročení vynaloženého úsilí.

Koncepce rozvoje DL a VrL je realizovatelná za předpokladu vyčlenění přiměřených finančních prostředků na běžný provoz, revize, GO a modernizaci letecké techniky. Pořízení nové techniky lze realizovat rozložením nákladů do období 10–15 let.

Koncepce rozvoje DL a VrL se svým schválením nestává uzavřeným dokumentem. Na základě aktuálních možností, hlavně finančních, se předpokládá možnost revize a aktualizace s ohledem na dosažené cíle a možnosti dalšího rozvoje DL a VrL.

Realizace Koncepce v oblasti vrtulníkového letectva bude probíhat v rámci vládou ČR stanoveného střednědobého rozpočtového výhledu a rozpočtu kapitoly 307 MO. Zvolený způsob financování pořízení víceúčelových vrtulníků a náhrady vrtulníků SOKOL pro LZS/IZS/SAR v jednotlivých letech realizace této akvizice bude vycházet ze zdrojových možností rozpočtu kapitoly 307 MO.

Realizace Koncepce v oblasti dopravního letectva – pořízení dopravního letadla A-319, vychází z předpokladu vyčlenění rozpočtových prostředků v roce 2015 nad vládou ČR

schválený rozpočtový rámec kapitoly 307 MO. Konkrétní rozpočtové zajištění uvedené akvizice bude řešeno v rámci přípravy návrhu státního rozpočtu na rok 2015.

6. Seznam použitých zkratek

	Český význam	Anglický význam (používá-li se)
AAF	Afghánské vzdušné síly	Afghan Air Force
AAT	Vrtulníkový poradní tým	Air Advisor Team
ACT	Spojenecké velitelství pro transformaci	Allied Command Transformation
AČR	Armáda České republiky	
AJP	Spojenecká společná publikace	Allied Joint Publication
AMS-1	Řídící a monitorovací systém letišť a heliportů	
ANA	Afghánská národní armáda	Afghan National Army
APH	Letecké pohonné hmoty	
AT	Letecká přeprava	Air Transport
ATP	Spojenecká publikace pro taktiku	Allied Tactical Publication
ATS	Letová provozní služba	Air Traffic Service
BKO	Bílá kniha o obraně, 2011	
BÚU	Brigádní úkolové uskupení	
CASEVAC	Nezdravotnický odsun raněných	Casualty Evacuation
CLV	Centrum leteckého výcviku	
CPT	Základní jádro plánovací skupiny	Core Planning Team
ČR	Česká republika	
DL	Dopravní letectvo	
DoI		Declaration of Intent
EASA	Evropský úřad pro bezpečnost let. provozu	European Aviation Safety Agency
EDA	Evropská obranná agentura	European Defence Agency
EMS		Emergency Medical Services
EU	Evropská unie	European Union
EU BG	Bojové uskupení EU	European Battle Group

	Český význam	Anglický význam (používá-li se)
EUROCONTROL		Europien Organisation for the Safety of Air Navigation
FAA	Národní úřad pro letectví	Federal Aviation Agency
FAC	Předsunutý letecký návodčí	Forward Air Controller
FG	Cíle výstavby sil	Force Goals
FOC	Plné operační schopnosti	Final Operational Capabilities
GO	Generální oprava	
HEP		Helicopter Exercise Programme
HIP HTF		HIP Helicopter Task Force
HNS	Zabezpečení hostitelským státem	Host Nation Support
HTC		Helicopter Tactic Course
HTP		Helicopter Training Programme
HWSP		Helicopter Weapon System Partnership
ICAO	Mezinárodní organizace pro civilní letectví	International Civil Aviation Organization
IFOR		Implementation Force
IRF		Immediate Response Force
IZS	Integrovaný záchranný systém	
KFOR		Kosovo Force
LETVIS	Řízení letového provozu	Air Command and Control system
LH	Letová hodina	
LMH	Lehký víceúčelový vrtulník	Light Multipurpose Helicopter
LPH	Letecké pohonné hmoty	
LRNS	Letecká radionavigační služba	
LS LPS	Letištní stanoviště letových provozních služeb	
LT	Letecká technika	
LZ	Letecká základna	

	Český význam	Anglický význam (používá-li se)
LZS	Letecká záchranná služba	
MATC	Mnohonárodní středisko leteckého výcviku	Multinational Aviation Training Centre
MDL	Malý dopravní letoun	
MEDEVAC	Zdravotnický odsun	Medical Evacuation
MH	Víceúčelový vrtulník	Multipurpose Helicopter
MHI	Mnohonárodní iniciativa na zvýšení vrtulníkových schopností	Multinational Helicopter Initiative
MO	Ministerstvo obrany	
MoU	Memorandum o porozumění	Memorandum of Understanding
MTH	Střední transportní vrtulník	Medium Transport Helicopter
MU	Materiální uskupení	
NAMSA	Agentura NATO pro technické zabezpečení a zásobování	NATO Maintenance and Supply Agency
NaPoSy PVO ČR	Národní posilový systém protivzdušné obrany České republiky	
NATC-A		NATO Air Training Command – Afghanistan
NATO	Organizace Severoatlantické smlouvy	North Atlantic Treaty Organization
NDB	Nesměrový maják	Non-directional Beacon
NRC	Rada NATO-Rusko	NATO-Russia Council
NRC HMTF	Svěřenecký fond pro údržbu afghánských vrtulníků	NRC Maintenance Trust Fund
NRF	Síly reakce NATO	NATO Response Force
NSPA	Agentura podpory NATO	NATO Support Agency
NSRWA		Non-Standard Rotary Wing Aircraft
NTM-A	Výcviková mise NATO v Afghánistánu	NATO Training Mission – Afghanistan

	Český význam	Anglický význam (používá-li se)
NVG	Brýle pro noční vidění	Night Vision Goggles
OS ČR	Ozbrojené síly ČR	
OSN	Organizace spojených národů	
PrÚU	Praporní úkolové uskupení	
RADARCENTRUM	Středisko pro radarové řízení letů	
RFP		Response Force Pool
RMO	Rozkaz ministra obrany	
RPL-5	Radiolokační komplet	
SALIS	Strategická prozatímní letecká přeprava	Strategic Airlift Interim Solution
SAR	Pátrací a záchranná služba	Search and Rescue
SBIOL	Stanice biologické ochrany letiště	
SdP	Střednědobý plán	
SFOR		Stabilization Force
SOCEUR		Special Operations Command, Europe
SOATU		Special Operations Aviation Task Unit
SOF	Síly pro speciální operace	Special Operations Forces
SOPs	Standardní operační postupy	Standard Operating Procedures
SpecS	Speciální síly	
SRDS-OS MO	Sekce rozvoje druhů sil – operační sekce MO	
STANAG	Standardizační dohoda NATO	NATO Standardization Agreement
STL	Střední transportní letoun	
STRATEVAC	Strategický vzdušný odsun	Strategic Evacuation
TTP	Taktika, způsoby a postupy	Tactics, Techniques and Procedures

	Český význam	Anglický význam (používá-li se)
TWR	Letištní služba řízení	Tower
TWY	Pojízďečí dráha	Taxi Way
UO Brno	Univerzita obrany Brno	
USA	Spojené státy americké	United States of America
V4	Visegrádská skupina (ČR, Polsko, Slovensko, Maďarsko)	
VeSpS	Velitelství společných sil	
VeV-VA	Velitelství výcviku – Vojenská akademie	
VPD	Vzletová a přistávací dráha	
VrL	Vrtulníkové letectvo	
VzS	Vzdušné síly	
zDL	Základna dopravního letectva	
zL	Základna letectva	
zVrL	Základna vrtulníkového letectva	