

atint+



JTAC

– OČI PILOTA NA ZEMI



LETEČTÍ NÁVODČÍ ŘÍDÍ LETECKOU SÍLU Z PRVNÍCH LINIÍ



Jsou jich v celé armádě jen desítky. Nikdo nesmí vědět, jak vypadají, a přesto drží v rukou klíč k jedné z nejnákladnějších a nejsmrtonosnějších zbraní moderního bojiště – stíhacím letounům.



Představte si situaci: pěší hlídka postupuje zpustošenou vesnicí, dostává se pod palbu a nemá šanci zaútočit na opevněnou pozici nepřítele. Stáhne se za roh budovy. Velitel ví, že ve vzduchu nad ním krouží letoun, ale jak mu říct, kam přesně střílet – na metr přesně, bez ztráty vlastních mužů? Právě tady vstupuje do hry jeden z nejméně viditelných specialistů moderní armády: předsunutý

letecký návodčí, v mezinárodním žargonu označovaný jako JTAC (Joint Terminal Attack Controller).

Hlasy, které řídí letouny

JTAC je voják, který stojí přímo na frontě – nebo za ní – a přebírá roli prostředníka mezi pěšáky na zemi a piloty v oblacích. Není to jen spojka. Je to živý výpočetní systém, taktický

stratég a v kritických chvílích i zachránce vlastních i cizích životů zároveň. Jeho základním nástrojem je takzvaný devítiřádkový systém – standardizovaný způsob předávání informací o cíli, který je srozumitelný pro piloty celého světa bez ohledu na jejich národnost. Návodčí pilotovi v řádu sekund sdělí polohu cíle, jeho charakter, nebezpečné prostory, výšku přiblížení i způsob označení. Pilot pak útočí. Vše

proběhne v angličtině, všechny záznamy jsou monitorovány, každý krok zaznamenán. Ale realita je složitější než na papíře. Návodčí musí být schopen současně naváděním zajistit vertikální nebo horizontální rozestupy několika vzdušných prostředků najednou – třeba synchronizovat útok letounu a dělostřeleckou palbu. Pracuje ve dne i v noci, v dešti i hustém dýmu, pod palbou. Za každou bombu, která dopadne, nese plnou odpovědnost.

Elita, jejíž jména armáda tají

V české armádě mají návodčí přezdívku „Lords of Thunders“ (vládci hromů). Pohybují se v místech bojů nebo na území nepřítelů. Patří mezi elitní vojáky a armáda kvůli rizikovitosti práce tají jejich identitu. Jejich počet v Armádě ČR se pohybuje jen v řádu desítek – paradoxně méně, než je příslušníků mnohých speciálních jednotek. Přesto jejich vliv na výsledek operace bývá zásadní.

Jednotka vznikla v české armádě relativně nedávno, v roce 2001 v Náměšti nad Oslavou. Od té doby se stala díky značným bojovým zkušenostem a získanému renomé pro armádu malým bohatstvím se schopností špičkové úrovně, již oceňují i spojenci.

Bojové zkušenosti čeští návodčí sbírali především v Afghánistánu, kde navádění letounů probíhalo za reálných bojových podmínek. Naváděli na cíle americké letouny F-15, F-18, legendární bitevníky A-10 Thunderbolt nebo bezpilotní letouny Predator se střelami naváděnými laserem.

Co musí umět, aby prošel výběrem

Cesta k odznaku JTAC není krátká. Zvládnutí plynulé komunikace v anglickém jazyce a dobrá fyzická kondice představují standard každého JTAC. Na uchazeče čekají testy z anglického jazyka pokročilé úrovně, přezkoušení z fyzické zdatnosti, práce pod stresem a talentové zkoušky.

Teprve po úspěšném výběru nastupuje základní výcvik a poté certifikace v americkém výcvikovém středisku pro letecké a dělostřelecké návodčí. Jen ti nejlepší pak projdou na plnou certifikaci NATO – bez ní nelze být nasazen v zahraniční operaci.

Výsledky hovoří za sebe. Čeští letečtí návodčí dokázali z jednoho letadla navést dvě laserem naváděné pumy GBU-12 v jednom okamžiku na dva různé cíle – to je typ výcviku, který se běžně necvičí. A jeden z českých instruktorů se stal vůbec prvním českým vojákem, který obdržel americkou medaili Air Force Commendation Medal za výcvik přes 500 spojeneckých návodčích.

JTAC jako páteř letecké podpory

Letecké síly jsou samy o sobě impozantní – stíhačky, bitevní vrtulníky, bezpilotní průzkumné systémy. Ale bez přesné navigace z terénu je jejich dopad omezený nebo nebezpečný. Piloti ve výšce několika kilometrů nevidí to, co vidí voják v prachu na zemi. Právě proto jsou JTAC nenahraditelnou součástí vzdušných sil ve službě sil pozemních. Tato schopnost,

označovaná jako přímá letecká podpora (CAS – Close Air Support), tvoří most mezi dvěma světy. Letectvo bez ní může hlídkovat a bombardovat strategické cíle. Ale bez JTAC nedokáže efektivně reagovat na měnící se taktický obraz přímo na bojišti – tedy tam, kde se o výsledku střetnutí rozhoduje.

NATO tuto schopnost považuje za klíčovou, a proto ji systematicky cvičí a standardizuje ve všech členských armádách. V České republice toto úsilí vrcholí každoročně v září jedním z největších leteckých cvičení na našem území.

Ample Strike: cvičení, které zrodila potřeba

Cvičení Ample Strike vzniklo jako odpověď na jasnou potřebu: návodčí z různých zemí NATO musí rozumět stejným procedurám, komunikovat stejným jazykem a vzájemně si důvěřovat. Cvičení Ample Strike již léta představuje důležitou součást školení a přípravy návodčích JTAC. Česká republika se tak aktivně podílí na zvyšování schopností a profesionality svých vojenských sil a posiluje svou roli v rámci NATO.

Od svých počátků cvičení postupně rostlo. Ample Strike prověřuje elitní armádní složky zaměřené na navádění pilotů vrtulníků a letadel tak, aby jejich útok na cíl byl co nejefektivnější. Dnes jde o jedno z největších leteckých cvičení tohoto druhu v celé Alianci.

Do jedenáctého ročníku v roce 2024 bylo zapojeno více než 500 vojáků, z toho



200 zahraničních z 14 aliančních zemí. Cvičení probíhalo na několika místech včetně vojenských újezdů Boletice a Libavá, 21. základny taktického letectva Čáslav a nevojenského letiště v Českých Budějovicích.

Cvičení přineslo i nečekané výzvy: v roce 2024 zasáhly Českou republiku rozsáhlé povodně. Armáda nezastavila cvičení – přizpůsobila ho. Bezpilotní letoun MQ-9 Reaper monitoroval zaplavené oblasti Moravskoslezského kraje, čímž cvičení Ample Strike demonstrovalo svůj přesah i do civilní krizové připravenosti.

Co cvičení přináší armádě i NATO

Přínosy Ample Strike jsou konkrétní a měřitelné. Propojuje návodčí z desítek zemí, kteří tak nejenom procvičí technické procedury, ale vybudují si i osobní vztahy a vzájemnou důvěru, což je v reálné operaci neocenitelné. Každý ročník ověřuje schopnosti České republiky jako hostitelské země (Host Nation Support), tedy schopnost přijmout spojenecká vojska, poskytnout jim zázemí, infrastrukturu a logistiku. To je závazek, který česká armáda vůči NATO nese, a rok co rok na tomto cvičení dokazuje, že jej i plní. Cvičení rovněž slouží jako testovací prostor pro nové taktiky: letištní manévry z civilních letišť, řízení operací

z Národního střediska velení ve Staré Boleslavi, integrace bezpilotních systémů nebo poprvé – zapojení pilotů aktivní zálohy. Každý ročník posouvá latku výš.

„Pracoval jsem s JTAC z celého světa a zjistil jsem, že ti čeští jsou neuvěřitelně profesionální a zuřiví bojovníci,“ ocenil spolupráci jeden z amerických vojáků po cvičení v roce 2024.

Ample Strike 2026: září na obzoru

Letošní, již dvanáctý ročník cvičení Ample Strike se uskuteční v září – jak je tradicí, opět za mezinárodní účasti aliančních partnerů. Na obloze nad výcvikovými prostory opět změní síly technika a lidé. Česká armáda do cvičení nasadí osvědčené letouny L-159 ALCA ze základny v Čáslavi – rychlé a obratné podzvukové stroje určené mimo jiné právě pro přímou leteckou podporu pozemních sil. Přítomny budou i víceúčelové vrtulníky a dopravní technika.

Fanoušci vojenského letectví ale mohou vyhlížet i stroje spojeneckých armád, jejichž přesné složení bude upřesněno před zahájením cvičení. V posledních ročnících se po českém nebi pohybovaly německé Eurofighter Typhoon, americké MQ-9 Reaper, vrtulníky

Apache a mnoho dalších, každý z nich je pro návodčí na zemi jiná výzva, jiný postup, jiná procedura. A právě v tom je smysl celého tohoto cvičení: nacvičit spolupráci s každým, aby v reálné situaci fungovalo vše bez zaváhání.

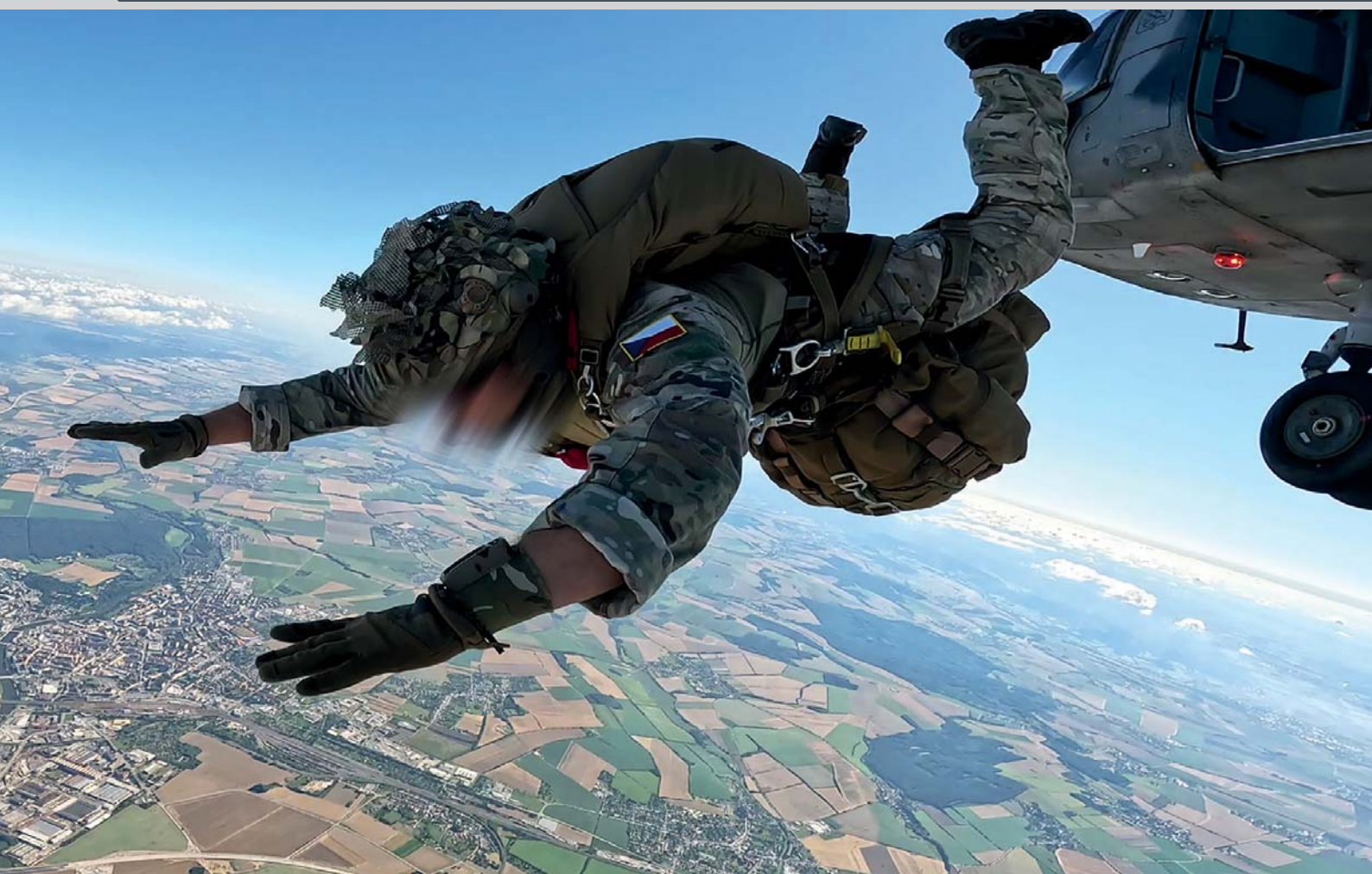
Technologie roste, člověk zůstává klíčový

Vzdušné síly AČR pokračují v generační obměně výzbroje a techniky. Éra sovětské techniky končí a nahrazuje ji moderní, efektivně použitelná na digitálním válečnickém poli. Nové vrtulníky H-1 (Viper a Venom), modernizované CASA C-295, protiletadlový systém SPYDER – česká armáda se modernizuje tempem, které nemá od dob studené války obdoby. A na horizontu se rýsuje budoucnost: první F-35 Lightning II v českém letectvu, které mají postupně nahradit gripeny.

Ale bez ohledu na to, jak sofistikovaný stroj vzlétne – ať to bude stíhačka páté generace, nebo nejmodernější bezpilotní systém, někdo ho musí navést. Někdo musí stát na zemi, dívat se na cíl, rozhodnout a přijmout za to odpovědnost. Ten někdo je JTAC – oko pilota na zemi.

Text: mjr. Zuzana Sekaninová, foto: archiv JTAC





ČESKÉ ŠVÝCARSKO V PLAMENECH

Vrtulníky 24. základny dopravního letectva Praha-Kbely pomáhaly od 2. května plně čtyři dny s hašením rozsáhlého požáru v Národním parku České Švýcarsko. Armáda nasadila největší počet vrtulníků 3. května, kdy v oblasti pomáhaly dva vrtulníky W-3A Sokol a jeden vrtulník Mi-17. Armádní stroje za celé čtyři dny provedly 596 shozů s 1 023 tunami vody. V akci byly téměř 60 hodin.

Armáda zasahovala u požáru v Českém Švýcarsku vrtulníky kbelské základny už v roce 2022. Zde se jasně ukázalo, že hašení ze vzduchu byl jednoznačně neefektivnější způsob likvidace požáru. Tehdy armáda nasadila dva vrtulníky W-3A Sokol s bambivaky o objemu 1 600 litrů vody. Situace však byla mimořádná, jednalo se o požár maximálního rozsahu, proto byl nasazen i vrtulník Mi-17, který do té doby armáda pro hašení požáru nepoužívala. K tomuto konkrétnímu zásahu měla pro tento stroj zapůjčený bambivak o objemu 3 500 litrů od civilní firmy. Na základě těchto zkušeností už má kbelská základna ve své výbavě i bambivak s kapacitou 3 000 litrů, plnění a shoz vody s bambivaky jsou také zařazeny do pravidelného leteckého výcviku. A právě zařazením tohoto typu vrtulníku a pravidelným výcvikem navýšila armáda své schopnosti a mohla při letošní aktivaci v květnu v Českém Švýcarsku významně pomoci při likvidaci lesního požáru.

Plnění bambivaku z velkokapacitního bazénku je neefektivnější

„Z mého pohledu je vrtulník Mi-17 pro hašení rozsáhlého požáru ideální. Použití bambivaku o téměř dvojnásobném objemu výrazně zvyšuje účinnost zásahu,“ vysvětluje pilot major Jan Lehet, který zasahoval jak při požáru před čtyřmi lety, tak i letos. „Zařazení pravidelného výcviku plnění bambivaku z tzv. flexivaku ve spolupráci s civilními hasičskými jednotkami záchranných složek se pro nás ukázalo jako velmi efektivní. Ziskáváme tak více zkušeností a navyšujeme i naše schopnosti v rámci pomoci při takových mimořádných událostech.“

Dokonalá souhra pilota a palubního technika

Při nabírání vody do bambivaku a následném shozu vody je naprosto klíčová komunikace řidičho pilota vrtulníku Mi-17 s palubním technikem. Ten navádí pilota a přesně mu sděluje údaje, aby bambivak mohl být bezpečně

naplněn. Samotný shoz vody a vypuštění bambivaku ovládá palubní technik, který navádí pilota na určenou plochu. Důležitou roli ale v posádce hraje i druhý pilot.

„Jsou situace, kdy je ve vzduchu více vrtulníků. Druhý pilot hlídá okolí, aby se stroj vyhnul kolizi s ostatním provozem. Je to vždy mimořádná a nebezpečná situace a pro nasazené vrtulníky jsou spolupráce posádky a součinnost s ostatními jednotkami ve vzduchu naprosto klíčové,“ vysvětluje major Lehet a dodává, že palubní technik jsou druhé oči pilota a ten se při navádění řídí jen jeho pokyny. „Aby vrtulníky mohly zcela využít plný výkon s naplněným bambivakem, musí mít méně paliva a je nutno ho často doplňovat. Proto základna k zásahu vysílá i cisternu.“

Jeho slova potvrzuje i pilot vrtulníku W-3A Sokol kapitán Michal Scherks. „Specifika tohoto druhu provozu jsou hlavně v zavěšeném bambivaku přímo pod vrtulníkem. Je to přídavné zařízení, o které se musí pilot starat kromě standardního rozměru vrtulníku, ale

opět musí spoléhat na spolupráci s palubním technikem, protože pod vrtulník, kde je bambivak zavěšen, nevidí. Na rozdíl od Mi-17 shoz z bambivaku provádí pilot.“

Přistání vrtulníků je prakticky stejné jako bez bambivaku, ale pro piloty je i toto důležitá fáze. „Přistání je prakticky stejné jako bez bambivaku, palubní technik navádí pilota na vhodné místo přistání, a to tak, aby se bambivak nepoškodil,“ vysvětluje pilot vrtulníku W-3A Sokol kapitán Scherks. „V poslední fázi položíme vak na zem, vedle vrtulníku vpravo a mírně vzuho. Závěsná lana musí být natažena a ideální je položit ho na travnatý povrch.“

Každý zásah je unikátní

„Každý den při letošním zásahu byl jiný. Když je požár intenzivní, s mnoha ohnisky, zásahy jsou pro nás jednodušší v tom, že je na první pohled jasné, kde hoří a kam máme shodit. Přes noc se situace trochu uklidnila, následující dny jsme pak dohlašovali menší ohniska,“ konstatoval podplukovník Petr Šafařík, velitel





243. vrtulníkové letky. „Létalo se lépe, bylo méně kouře a mohli jsme nalézt přímo nad požářiště.“

Koordinace leteckého provozu při zásahu probíhala na speciální frekvenci letecké záchranné služby. Ve vzduchu se pohybovaly jak armádní, tak policejní vrtulníky.

„Na této frekvenci jsme si s kolegy sdělovali, kde se nacházíme, co děláme, zda nabíráme vodu do bambivaku, nebo jdeme na shoz,“ doplňuje kapitán Scherks a dodává, že každý zásah je unikátní a záleží na prostředí, ve kterém se vrtulníky pohybují. „Vždy ale závisí na umění jednotlivých posádek, jak si s daným úkolem poradí.“

Slavnostní nástup pro ocenění

Vojáci 24. základny dopravního letectva Praha-Kbely, kteří měli nejvýraznější podíl na pomoci při hašení požáru v Českém Švýcarsku, byli koncem letošního května oceněni při slavnostním nástupu na kbelské základně. Spolu s nimi se dostalo ocenění i vojákům, kteří se podíleli na repatričních letech ze

zemí Perského zálivu. „Ať jste pomáhali našim kolegům hasičům a policistům v Českém Švýcarsku, nebo jste repatriovali naše občany z oblasti Blízkého východu, váš výkon byl precizní, profesionální a bezchybný. Právě takový přístup krizové situace tohoto druhu vyžadují a ocenění jste také proto, že vysoko nastavenou laťku nejen udržujete, ale i překračujete,“ poděkoval desítky nastoupených příslušníků 24. základny dopravního letectva Praha-Kbely velitel Velitelství pro operace AČR generálporučík Václav Vlček.

Oceněným poblahopřali také náčelník štábu Velitelství vzdušných sil plukovník gšt. Martin Novák a vrchní praporčík Vzdušných sil AČR štábní praporčík Daniel Dvořák.

Text: Jana Deckerová, foto: nrtm. Josef Šutk



Brigádní generál Jaroslav Falta, velitel 24. základny dopravního letectva Praha-Kbely

„Kbelská základna plní mnoho úkolů, jak čistě vojenských, tak i speciálních, včetně zapojení do integrovaného záchranného systému ČR. Letecká záchranná služba, přeprava v rámci transplantačních programů několika nemocnic a pomoc při živelních pohromách, jako jsou povodně či požáry, jsou širokou veřejností vnímány nejvíce. Jsem hrdý na to, jak skvěle máme vycvičené nejen posádky letounů a vrtulníků, ale i veškerý obsluhující personál, a že se vždy mohou spolehnout na jejich obrovské nasazení a profesionalitu. Stejně jako před čtyřmi lety, i při letošním požáru v Českém Švýcarsku jsme šli do akce prakticky okamžitě po výzvě a postupně nasadili veškerou dostupnou techniku a personál, abychom pomohli situaci zvládnout.“