

Zvyšování kvality, efektivnosti a bezpečnosti inženýrského leteckého zabezpečení

V prosinci minulého roku byly na vojenskovědecké konferenci zhodnoceny dosažené výsledky a zkušenosti z realizace usnesení XVI. sjezdu KSČ v oblasti působnosti inženýrské letecké služby letectva ČSLA a zejména v souladu se závěry 8. zasedání ÚV KSČ posouzeny možnosti zlepšení dosavadních forem a metod řízení inženýrského leteckého zabezpečení (ILZ) tak, aby odpovídalo potřebám vědeckotechnického rozvoje.

V souladu s naplňováním cílů a úkolů stanovených KSČ dochází v jednotě s rozvojem celé společnosti k posilování obranyschopnosti naší vlasti. K tomu přispělo v posledních letech 6. pětiletého plánu zařazení letounů 3. generace do výzbroje československého vojenského letectva.

Naše společnost vynakládá značné prostředky nejen na nákup nové letecké a zabezpečovací techniky, ale též na zkvalitňování životních a pracovních podmínek příslušníků letectva ČSLA. Vybudovali jsme řadu různých objektů, zejména k rozptýlení a ukrytí letecké techniky, máme moderně vybavené dílny, zkušebny a pracoviště, které pozitivně změnily způsob práce příslušníků inženýrské letecké služby (ILS). K zabezpečení růstu vzdělanosti a kvalifikace příslušníků československého vojenského letectva věnujeme soustavnou pozornost našim školám.

Inženýrské letecké zabezpečení bojové činnosti a bojové přípravy leteckých útvarů, svazků a svazů letectva zahrnuje řadu oblastí, které jsou spjaty vazbami, a které ovlivňují celkové výsledky ILZ. Je proto nutné zajistit vysokou kvalitu plnění úkolů ve všech oblastech ILZ k dosažení trvalé provozuschopnosti a bojeschopnosti letecké techniky a zabezpečení její vysoké spolehlivosti, bezpečnosti jejího provozu a efektivního využití. Protože jen tak můžeme zhodnotit prostředky, které naše společnost vynakládá na obranu.

Dosahované výsledky ILZ bojové činnosti a bojové přípravy leteckých útvarů, svazků a svazů letectva ČSLA objektivně ovlivňuje řada vnějších vazeb. Je

proto potřebné, aby s vysokou kvalitou byly plněny úkoly v leteckých opravárenských podnicích, ve složkách leteckého technického a provozního zabezpečení i v oblasti vojenského školství.

Značný počet typů a verzí letecké techniky zavedené do výzbroje letectva ČSLA je mimo jiné charakterizován rozdílným stupněm náročnosti na ošetřování a odstraňování poruch. To zvláště vystupuje do popředí ve spojení se složitostí nové letecké techniky a mohutností její výzbroje. Tyto skutečnosti vytvářejí nutnost diferencovaného přístupu ke stanovení nejvýhodnějších zásad pro ošetřování a opravy letecké techniky i pro organizaci ILS.

V průběhu tohoto a příštího pětiletého plánu bude pokračovat záměna starších typů letadel za nové. Naše vojenské letectvo postupně vyzbrojíme dalšími typy letadel třetí generace a v příštím pětiletém plánu předpokládáme zavádění letadel čtvrté generace. K tomu musíme připravit i ILS.

Je nutné přehodnotit stávající systém přeškolení na novou leteckou techniku i náplň osnov výuky v našich školách. Tuto činnost nemůžeme podcenit a bylo by velmi škodlivé připustit druhý extrém a problém zavádění nové letecké techniky nadhodnocovat, stavět jej do roviny neřešitelnosti a dávat neúměrné požadavky. Proto musíme ve všech odbornostech ILS důsledně analyzovat změny, ke kterým došlo u jednotlivých generací letounů. Zvláštní pozornost je nutné věnovat zobecnění poznatků ze zavedení do provozu letounů řady MiG-23 a vrtulníků Mi-24D.

Plány přeškolení zpracovávat tak, aby příslušníci ILS určení k inženýrskému leteckému zabezpečení nové letecké techniky si včas osvojili systémy a zařízení, která jsou již v provozu na letadlech, s cílem využít vlastní přeškolení k získání nových poznatků o zařízeních a systémech, s kterými se příslušníci vojenského letectva dosud nesetkali.

Poznatky o nové letecké technice, zejména o jejích zbraňových systémech, musíme využít k modernizaci letecké techniky, která je ve střední etapě své technické životnosti (např. použití leteckých řízených raket nového typu na letounech MiG-21, vyzbrojení vrtulníků Mi-2 apod.). Modernizaci je nutné urychleně zavádět do praxe.

Kromě nutnosti diferencovaného přístupu ke stanovení nejvýhodnějších zásad pro ošetřování a opravy jednotlivých typů (verzí) letecké techniky i pro organizaci ILS je třeba vzhledem ke složitosti procesu ILZ řešit komplexně v celém jeho procesu zvyšování kvality, efektivnosti a bezpečnosti. Především je nutné vycházet z důkladné analýzy hlavních ukazatelů ILZ (provozoschopnost, spolehlivost letecké techniky a bezpečnost jejího provozu). Na základě závěrů analýz při tvorbě opatření ke zvýšení kvality a efektivnosti stanovíme předpokládaný účinek přijatých opatření a dobu účinnosti.

Dále musíme již při tvorbě všech opatření důsledně zvažovat jejich vliv na základní ukazatele kvality vlastního ILZ; jde zejména o splnění všech úkolů výcvikového roku bez mimořádných událostí a leteckých nehod zaviněných lidským činitelem a o soustavné snižování vlivu technických příčin na letecké nehody. Kvalitní plnění tohoto požadavku je součástí splnění požadavku maximální efektivnosti ILZ, neboť při leteckých nehodách a mimořádných událostech dochází ke ztrátám značných hodnot a ke ztrátám nenahraditelným a nejtěžším — lidských životů.

Celkový proces realizace ILZ v podmínkách jednotlivých leteckých útvarů ovlivňuje řada objektivních skutečností. Patří mezi ně především vybavení le-

teckých útvarů daným typem letecké techniky a různé podmínky pro činnost (mírové a bojové, stálé a záložní letiště, rozptýlení a ukrytí letecké techniky apod.).

Pro organizaci ILS leteckého pluku můžeme stanovit tyto platné **zásady a požadavky**. Organizace služby musí především zabezpečit snadný přechod z mírových do bojových podmínek, schopnost udržovat v těchto podmínkách leteckou techniku v trvalé provozuschopnosti a bojeschopnosti, zajistit její vysokou spolehlivost a bezpečnost létání.

V mírových podmínkách je výhodné organizovat a uskutečňovat technicky správný provoz letecké techniky s nejnutnějšími počty příslušníků ILS. Současně je nutné zabezpečit vysoce kvalitní odstraňování poruch a vad na letecké technice v průběhu jejího provozu. To realizujeme vytvořením pracoviště v technickém oddělení z příslušníků letek, kteří v případě bojové pohotovosti budou plnit úkoly u letek.

V technickém oddělení organizovat z nejzkušenějších, odborně a pracovní nejlépe připravených specialistů jednotlivých odborností pracovní skupiny, které budou kromě předepsané práce na letecké technice, specializovány na odstraňování poruch a vad zjištěných na letecké technice v průběhu jejího provozu v mírových i bojových podmínkách.

K tomu využít všech nahromaděných zkušeností funkcionářů jednotlivých stupňů řízení ILS pro zpracování metodik ke kvalitnímu a nejrychlejšímu postupu při odstraňování poruch, zejména na složitých systémech, agregátech a zařízeních s vysokou úrovní využívání technických kontrolních prostředků. Kromě toho je nutné v technických odděleních vytvořit skupiny ze zástupců jednotlivých odborností k realizaci meteorologického zabezpečení.

V bojových podmínkách je na rozdíl od organizace ILS v míru nutné zapojit do přípravy letadel k bojovému použití maximálně možný počet příslušníků ILS leteckého pluku, především k jejich vyzbrojování leteckou municí.

Vzhledem k nejpravděpodobnějším variantám vedení bojové činnosti leteckého pluku z jednoho nebo ze dvou letišť musíme udržovat v průběhu bojové činnosti v pohotovosti pracovní skupiny specializované na odstraňování poruch a vad zjištěných na letecké technice a k opravování letecké techniky po bojovém poškození.

Zvláště naléhavým úkolem funkcionářů ILS všech stupňů je důsledně promyslet možnosti snižování pracnosti a zkracování průběžných dob přípravy letecké techniky a předepsaných prací a zabezpečit zpracování kvalitních návrhů k realizaci těchto úkolů.

Při zpracování návrhů musíme komplexně posuzovat opatření bezpečnosti leteckého provozu a spolehlivost letecké techniky. Je potřebné využívat zkušeností ze zavádění nových forem práce v našich podmínkách, hlavně zkušeností ze zavedení nového systému uskutečňování předepsaných prací na letounech řady MiG-21, kde bez vlivu na spolehlivost letounů jsme dosáhli efektivního využití času a lidské práce, úspor náhradních dílů a leteckých pohonných hmot.

Ke splnění tohoto úkolu je kromě vlastních zkušeností z provozu letecké techniky a z rozborů její spolehlivosti třeba nepřetržitě sledovat trendy vývoje snižování pracnosti a zkracování průběžných dob příprav letecké techniky a předepsaných prací v ostatních armádách Varšavské smlouvy, především v Sovětské armádě. Získané poznatky po vlastní analýze urychleně zavádět do praxe.

Na základě současných poznatků a podkladů bude nutné analyzovat snižování pracnosti a zkracování průběžných dob přípravy letecké techniky a přede-

psaných prací u letounů (MiG-23, MiG-21, L-29, L-39, L-410, An-12, An-24, An-26) a u vrtulníků (Mi-8) a upravit Jednotný předpis pro ošetřování letadel.

Jedním z nejdůležitějších úkolů v současné době je přehodnocení systému oprav letadel a oprav náhradních přístrojů, agregátů a zařízení pro letadla. Ke splnění tohoto úkolu máme předpoklady přijmout příslušná opatření zejména pro letouny řad MiG-21, L-29 a L-39, především vzhledem ke zkušenostem s jejich opravami, dlouholetým ILZ provozu a u řad L-29 i L-39 je reálná možnost získat stanoviska ve výrobním závodě.

Komplexní analýzu přehodnocení systému oprav letadel a oprav náhradních přístrojů, agregátů a zařízení pro letadla uskutečnime z těchto **hledisek**:

1. Za rozhodující považovat plán rozvoje a strukturu československého vojenského letectva a „dožítí“ daného typu letecké techniky.

2. Na základě zkušeností z oprav, leteckého provozu a rozborů spolehlivosti letadel přehodnotit:

— technické resursy a životnosti letadel a jejich přístrojů, agregátů a zařízení a stanovit takové, které optimálně zabezpečí požadovanou dobu provozu letadel, jejich přístrojů, agregátů a zařízení, jež jsou určené plánem rozvoje letectva ČSLA,

— technologii oprav letadel a jejich přístrojů, agregátů a zařízení.

3. Komplexní přehodnocení systému oprav letadel a oprav náhradních přístrojů, agregátů a zařízení pro letadla bude vyžadovat důkladnou analýzu materiálně technického zabezpečení. Jde o posouzení současného stavu zásob přístrojů, agregátů a zařízení, možnosti využít pro opravy náhradní díly z přístrojů, agregátů a zařízení, které jsou ve skladech a jsou zařazeny do nižších kategorií a ty, které budou demontovány z rušené letecké techniky a o možnost zabezpečení potřebných náhradních dílů z dovozu.

Přehodnocení systému oprav letadel a oprav náhradních přístrojů, agregátů a zařízení pro letadla bude mít přímý vliv na celkový výrobní proces leteckých opravárenských podniků. Snížení výrobní kapacity pro střední a generální opravy letounů řady MiG-21, L-29 a L-39 je v souladu s požadavky na opravy náhradních přístrojů, agregátů a zařízení nejen pro letouny těchto řad, ale i pro přístroje, agregáty a zařízení z dalších typů letadel, které jsou z hlediska poruchovosti kritické a v našich podmínkách je dosud neopravujeme. K této činnosti je třeba vytvářet předpoklady obdobně jako v případě zabezpečení oprav gyrovysílačů typu KV-1 a KV-2 z kursových systémů IKV a SKV letounů řady MiG-23.

Z těchto hledisek vyplývá náročnost přehodnocení a vlastní realizace nového systému oprav letadel a oprav náhradních přístrojů, agregátů a zařízení pro letadla, která si vyžádá iniciativní a odpovědný přístup funkcionářů leteckých opravárenských podniků, ILS leteckých útvarů i orgánů LTZ.

Dále se konference zabývala hlavními problémy oblastí ILZ, v nichž se nejvýrazněji koncentruje problematika kvality, efektivnosti a bezpečnosti zabezpečování leteckého provozu a nové požadavky, které vyplývají z realizace vědeckotechnického pokroku v souvislosti s nově zaváděnou leteckou technikou do výroby.

V oblasti **přípravy příslušníků ILS** všech odborností bude nutné:

— urychleně zvládnout pedagogickým sborem škol nové poznatky vědeckotechnického pokroku, které budou realizovány na letecké technice 4. generace,

— přehodnotit letecké odbornosti posluchačů škol z hlediska změn u letadel 4. generace (tento požadavek je nutné realizovat v co nejkratší době zejména u strojařských oborů),

— při zavádění nové generace nebo dosud nezavedeného druhu letecké techniky do výzbroje a při přezbrojování útvarů s leteckou technikou o dvě generace starší, organizovat přeškolení; v první etapě doškolit vlastními silami svazků a svazů personál z analogického letadlového a pozemního vybavení včetně technických kontrolních prostředků, které jsou již zavedené v letectvu ČSLA; ve druhé etapě školit personál o nových letadlových zařízeních a o rozdílech u nezavedených modifikací včetně nových technických kontrolních prostředků.

V oblasti zvyšování efektivnosti provozu letecké techniky jsme se zaměřili na stále složitější nově zaváděnou leteckou techniku, zvláště na faktory, které určují průběžnou dobu přípravy letadel k létání a předepsané práce, které můžeme řešit v současných podmínkách vlastními silami, a které nevyžadují dodatečné náklady.

Výsledky dosavadního provozu letounů MiG-21 (podle přehodnoceného rozsahu a periodičnosti příprav k létání a předepsaných prací) potvrdily realnost nastoupené cesty. Tyto zkušenosti jsme využili při přehodnocování rozsahu a periodičnosti příprav k létání a předepsaných prací u letounů L-29, L-39, MiG-23. Proto v roce 1984 vydáme nové jednotné předpisy pro ošetřování těchto letounů a podle upraveného obsahu přepracujeme technologie příprav k létání i předepsaných prací.

Zkušenosti z provozu MiG-23 potvrdily nutnost změnit přístup k úloze technických kontrolních prostředků, které jsou zaváděny do provozu s letadly 3. a vyšších generací. Jejich dokonalé zvládnutí umožňuje zpracování optimálních postupů a metodik odstraňování poruch složitých komplexů, systémů a zařízení. Zkušenosti ukazují možnost jak při podstatném nárůstu osvojovaných vědomostí je možné zvládnout provoz bez dalšího zvyšování počtů a odborností. Vytvoření pracoviště pro zjišťování a odstraňování poruch letadel z příslušníků ILS letek a obměnou personálu v těchto skupinách zkrátíme dobu osvojování a v průběhu několika let zkvalitníme odbornou úroveň převážné části personálu ILS přezbrojovaných útvarů.

V oblasti **oprav** letadel, letadlových komplexů, systémů, zařízení a agregátů bude nutné všestranně přehodnotit periodičnost a obsah středních a generálních oprav letounů L-29, L-39, MiG-21, MiG-23 a vrtulníku Mi-24D a dále technických resursů jejich agregátů a zařízení. Získané opravárenské kapacity postupně převést na opravy a renovace letadlových komplexů, systémů, zařízení a agregátů nové letecké techniky.



Výsledky dosažené v inženýrském leteckém zabezpečení v zimním období výcvikového roku 1983—1984 potvrzují, že závěry konference byly příslušníky inženýrské letecké služby letectva ČSLA správně pochopeny a jsou rozpracovány do konkrétních plánů opatření ve všech hlavních oblastech ILZ.