

S spartanom bomo zagotavljali vzdržljivost sil pri opravljanju nalog

O nakupu transportnega letala za Slovensko vojsko se je govorilo že dolgo, najintenzivneje pa med letoma 2006 in 2007, ko smo na podlagi študije izbrali letalo EADS CASA C-295.

Žal se je januarja 2008 zgodila tragična nesreča poljskega C-295 in nakup letala za potrebe Slovenije je bil ustavljen. Aktivnosti za nakup transportnega letala so se ponovno začele kmalu po izbruhu epidemije covid-19, ko je Slovenija pristopila k nakupu prvega letala, jeseni letos pa je bil podpisan dogovor za nakup še drugega.

O razlogih za nakup, izzivih zagotavljanja kadra in najpomembnejših zmogljivostih nove pridobitve v Slovenski vojski pa v pogovoru s poveljnikom 15. polka vojaškega letalstva polkovnikom Janezom Gaubetom.

Kdaj so se začele aktivnosti za nakup letala?

Slovenija se je med epidemijo covid-19 leta 2020 znašla v neugodnem položaju, saj nismo imeli primernih letalskih zmogljivosti. Letalo Turbolet, ki ima nosilnost 1000 kilogramov, je bilo polno zaposleno, uporabljali smo ga namreč kot tovorno in evakuacijsko letalo. Falcon pa je bil takrat na servisu. Ker ljudje niso smeli delati, se je servis letala zavlekel za pol leta. Zato smo imeli na voljo le eno letalo. Prav tako je bilo težko dobiti ustrezno transportno letalo na trgu. Zato se je Republika Slovenija odločila za nakup dveh transportnih letal.

Na podlagi česa je bil opravljen nakup?

Nakup je bil opravljen na podlagi študije, ki je predvidela, katerim merilom mora novo letalo zadostiti. Letalo je moralo zagotavljati dolet 5000 kilometrov brez tovora, minimalni dolet letala s šestimi tonami tovora pa je moral biti 3500 kilometrov. Pomembni dejavniki so bili tudi operativna višina letenja 7000 metrov, maksimalna višina letenja 9000 metrov in potovalna hitrost najmanj 500 kilometrov na uro. Kokpit in tovorni prostor sta morala biti pod tlakom, repna dvizna vrata pa so morala omogočati prevoze različnih tovorov. Letalo je moralo imeti možnost vzleta in pristanka z neurejenih vzletišč, sistem za samostojen zagon motorjev in navigacijsko-komunikacijsko opremo v skladu s potrebami naše vojske oziroma zavezništva. To so bila osnovna izhodišča, ki so se upoštevala pri izbiri letala.

Katero letalo se je pokazalo kot najustreznejše?

Pod drobnogledom je bilo več transportnih letal. Opravljena je bila primerjava njihovih tehničnih lastnosti in cen, stroškov vzdrževanja ter drugega. Kot najprimernejši se je pokazal C-27J spartan. Iz 15. polka vojaškega letalstva sta bila v delovni skupini za nakup letala dva strokovnjaka, in sicer letalski inženir iz 153. letalskotehnične eskadrilje in pilot iz 152. letalske eskadrilje.

Kdo bo upravljal letalo in kako je z zagotavljanjem kadra za popolnitev posadk?

Zmogljivosti 15. polka vojaškega letalstva se bodo s prihodom letala zelo povečale, prav tako naše naloge, zato bomo potrebovali več kadra. Trenutno se za delo na letalu Spartan pripravljajo dva kapitana in dva sopilota ter štirje skrbniki tovora. Za začetek bo to dovolj.

Pozneje bomo kader črpali iz svojih vrst. Obenem ne smemo pozabiti, da šolamo inštruktorja kapitanov v Papi, od koder se vrne leta 2025. On bo eden izmed nosilcev nadaljnega usposabljanja pilotov pri nas, saj bo imel vsa pooblastila in bo lahko doma izšolal nove pilote. Kapitana, ki se zdaj usposabljata, sta zelo izkušena. Stotnik Robi Resnik je bil kapitan na letalu Boeing C-17 Globemaster III v Papi na Madžarskem in ima več kot 2000 ur naleta. Drugi kapitan nadporočnik Primož Svatovšek pa ima 7000 ur naleta v civilnem prometu. Sopilota nadporočnik Marko Podplatnik in stotnik Boris Pirnat sta prej letela na turboletu in imata prav tako precej izkušenj na transportnih letalih. Trenutno imamo 28 pilotov v različnih fazah šolanja, od študentov do kandidatov Šole za častnike. Na selekcijsko letenje pa smo jih letos sprejeli 15. Glede na to, da šolanje pilotov traja v povprečju od štiri do sedem let, je to naša naložba za prihodnost.

Kako bo poskrbljeno za vzdrževanje letala?

Doma bomo izvajali vzdrževanje na prvi stopnji. Druga oziroma tretja stopnja vzdrževanja se bo izvajala po pogodbi, prvi dve leti v okviru garancije. Večje okvare oziroma zahtevnejše servise pa bodo opravili pri Leonardu.

Vsi, ki so se usposobili za skrbnike tovora¹ in letalske tehnike, prihajajo iz 152. letalske eskadrilje in 153. letalskotehnične eskadrilje. Za veliko izmed njih bo spartan dodaten tip letalnika, za katerega bodo morali skrbeti. Fantje so zelo motivirani, čeprav imamo pri tehnikih večji kadrovski izziv, ki ga poskušamo rešiti. Ustrezne prostore za letalo še pričakujemo. Če je letalo lahko na prostem, česar si vsekakor ne želim, pa ne moremo od letalskih tehnikov pričakovati, da bodo med vzdrževanjem letala izpostavljeni različnim vremenskim razmeram. S prihodom drugega spartana bomo dodali še dve posadki. To se bo dogajalo postopoma, in ne čez noč. Najprej moramo v operativno uporabo uvesti prvo letalo, potem pa bomo začeli uvajati še drugo.

Za katere naloge se bo uporabljalo novo transportno letalo?

Spartan bomo uporabljali za prevoz vojakov, različnega tovora in opreme, vozil, odmetavanje tovora in padalcev, medicinske prevoze pripadnikov Slovenske vojske ali evakuacijo državljanov Republike Slovenije, vključno z reševanjem izoliranega osebja, in drugo. Imelo bo tudi VIP-modul in zmogljivost za gašenje požarov. Naš sistem za gašenje bo v obliki cisterne, ki bo sprejela osem ton vode in imela pri vratih izlivne šobe. Količino in hitrost spuščanja vode bomo lahko uravnavali.

¹ Skrbnik tovora je eden izmed terminoloških predlogov za prevod poklica load master. Poklic se lahko prevede tudi kot specialist za tovor ali manipulator tovora. Kateri izmed izrazov se bo uvedel v rabo, je odvisno od števila pojavitev tega izraza, torej od njegove ustaljenosti, gospodarnosti (prednost imajo krajši termini), jezikovnosistemske ustreznosti (termin je skladen z jezikovnim sistemom jezika) in drugih terminoloških načel. Ker gre za pomemben in sočasen termin, o njegovi ustaljenosti pa še ne moremo presojati, se je začel terminološko obravnavati na Ministrstvu za obrambo.

Zakaj sploh potrebujemo eno oziroma dve transportni letali?

Vedeti moramo, da so servisi na letalih precej zahtevni. Za ohranjanje neprekinjene plovnosti je nujno, da imamo vsaj dve letali. Tako bomo lahko zagotavljali vzdržljivost sil pri opravljanju nalog bojnega ali humanitarnega značaja.

Transportnih letal je premalo. Potrebe so tako velike, da jih ni dovolj za vse, ki jih potrebujejo. Če želimo dobiti letalo C-17, ga moramo rezervirati kar šest mesecev prej. Ko pa imaš svojo zmogljivost, si neodvisen. In prav to je smisel nakupa. Letalo bomo dali tudi v sistem ATARES in bo na voljo našim zaveznikom. Najprej moramo osebje in letalo pripraviti, da bomo dosegli začetne operativne zmogljivosti. Predvidevam, da bo to trajalo eno leto. V tem času bomo usposobili posadke in letališko osebje, ki bodo opravljali osnovne naloge prevoza tovora in vojakov. Prevoz nevarnega tovora, odmet tovora, padalcev, gašenje in druge posebne naloge pa bomo začeli opravljati v prihodnjih letih, ko bomo dosegli končne operativne sposobnosti. Letalo potrebujemo s praktičnega vidika. Kot poveljnik 15. polka sem velikokrat doživel, da so naši vojaki ostali brez prevoza. V Afganistanu so na letališču čakali na prevoz tudi po več dni, enkrat celo sedem. Prav tako s Kosova. Naši vojaki se domov vračajo čez Frankfurt ali Amsterdam. Slovenska vojska za prevoz vojakov v domovino najema tuje letalske prevoznike. Če želimo biti neodvisna vojska, moramo imeti svoje letalske zmogljivosti. Ne potrebujemo samo dveh transportnih letal, potrebujemo jih še več. Turbolet na primer s prihodom spartana ne bo izgubil svoje funkcije, ker bomo s spartanom leteli na daljše razdalje z več tovora. Turboleta ne bomo prodali oziroma upokojili, temveč ga bomo obdržali, saj je zelo dober za kratke razdalje in cenovno ugoden.