BUDÚCNOSŤ VRTUĽNÍKOVÉHO LETECTVA NA SLOVENSKU: MOŽNOSTI, ALTERNATÍVY, ODPORÚČANIA

AUTORI:
Marian Majer, Jaroslav Naď, Milan Šuplata

SSPI Slovak Security Policy Institute

HISTORICKÝ KONTEXT

Slovenská republika disponovala vrtuľníkovým letectvom od svojho vzniku. Pri delení ČSFR v roku 1993 získala vtedajšia Armáda SR 62 vrtuľníkov pôvodnej Československej armády (predtým Československej ľudovej armády), z toho 17x vrtuľník Mi-2, 1x Mi-8PPA, 2x Mi-8PS, 6x Mi-8T, 15x Mi-17, 2x Mi-17Z-2, 8x Mi-24D, 1x Mi-24DU, a 10x Mi-24V. [1]

V roku 2002 bol prijatý Dlhodobý plán štruktúry a rozvoja ozbrojených síl Slovenskej republiky – plán rozvoja a rozvojových programov vrátane ich finančnej náročnosti (Model 2010), podľa ktorého mali vzdušné sily disponovať jednou vrtuľníkovou leteckou základňou (Prešov) s jedným vrtuľníkovým krídlom. Dokument stanovil cieľ udržania techniky na úrovni 18 útočných vrtuľníkov, 18 viacúčelových, resp. dopravných vrtuľníkov a 4 ľahkých, resp. cvičných vrtuľníkov. V porovnaní s daným obdobím malo teda ísť o zníženie stavu o tretinu na celkovo 40 vrtuľníkov.[2] Zároveň dokument už v tom čase uvádzal, že skoro všetky tieto stroje budú v roku 2010 po čase svojej životnosti (stroje Mi-2 síce mohli mať vyššiu dobu životnosti, ale z hľadiska navigačnej a komunikačnej techniky už boli zastarané).

O štyri roky neskôr, v roku 2006, bol schválený aktualizovaný dokument s názvom Dlhodobý plán rozvoja ministerstva obrany s výhľadom do roku 2015 (Model 2015). V ňom sa uvádzajú podstatne nižšie stavy vrtuľníkovej techniky na úrovni 15 kusov viacúčelových vrtuľníkov a 4 kusy cvičných vrtuľníkov. Okrem využívania v domácom prostredí dokument stanovoval, že vzdušné sily pripravujú a udržiavajú roj dopravných vrtuľníkov aj pre nasadenie mimo územia štátu. S udržaním alebo nahradením útočných vrtuľníkov Mi-24 sa už teda nepočítalo, pozornosť sa sústredila na udržanie dopravných vrtuľníkových kapacít.

Vláda Slovenskej republiky preto v roku 2007 schválila zámer obmeniť vojenské vrtuľníky Mi-17, ktoré boli zavedené do výzbroje koncom 80. rokov a ktorých životnosť mala končiť postupne od roku 2016. Modernizácia tejto spôsobilosti mala byť pokrytá zo zdrojov nad rámec rozpočtu MO SR, čo sa však neuskutočnilo. Keďže aj miera výdavkov na modernizáciu v rámci rozpočtu obrany bola dlhodobo nízka, jediným riešením bolo predlžovanie životného cyklu pôvodných vrtuľníkov. V rokoch 2008 až 2010 bol pripravovaný nový plánovací dokument, Model 2020 však nebol formálne schválený a dodnes podlieha utajeniu. Je však známe, že sa opätovne vracal k udržaniu spôsobilosti v oblasti bojových vrtuľníkov.[3]

Z procesu Strategického hodnotenia obrany (SHO)[4] v roku 2011 vyplynulo, že za účelom plnenia svojich úloh budú ozbrojené sily potrebovať 18 kusov moderných viacúčelových vrtuľníkov strednej veľkosti, vrátane 4 kusov pre leteckú pátraciu a záchrannú službu (LPZS). Návrh zavedenia jedného typu viacúčelového vrtuľníka odzrkadľoval aj pripravovaný dokument Model 2022, ktorý však pre predčasný pád vlády nebol realizovaný a takisto zostáva nezverejnený.

[1] *Prehľad rozdelenia vojenských lietadiel po rozpade ČSFR, http://forum.valka.cz/topic/view/91146/Prehlad-rozdelenia-vojenskych-lietadiel-po-rozpade-CSFR, online 15.6.2016.*

[2] *Dlhodobý plán rozvoja OS SR – Model 2010, MO SR, http://www.mosr.sk/data/files/835.zip, online 10.6.2016.*

[3] *Reforma ozbrojených síl 4/2012 - 2/2016, 10.1.2016, http://vladimirbednar.blog.sme.sk/c/397206/reforma-ozbrojenych-sil-4-2012-2-2016.html, online 16.6.2016.*

[4] *Východiská strategického hodnotenia obrany Slovenskej republiky, 24.8.2011, http://www.rokovania.sk/File.aspx/Index/Mater-Dokum-136930, online 20.6.2016.*

Do doby zavedenia nového vrtuľníka do výzbroje mali byť podľa SHO vrtuľníky Mi-17M ponechané vo výzbroji OS SR až do ukončenia ich technického života (predĺžením životnosti a vykonanými generálnymi opravami, čo bolo často neefektívne a netransparentné). Ich problémom však nebol len vysoký vek (zo 14 kusov boli tri už po dobe životnosti a zvyšku mala postupne uplynúť do roku 2016). Analýza poukázala aj na to, že vrtuľník Mi-17M „nedisponuje systémom ochrany kritických častí techniky a jeho technické vybavenie nevyhovuje pre nasadenie do oblastí s vysokým stupňom ohrozenia (napr. do operácie ISAF v Afganistane)".[5]

Potreba obnovy vrtuľníkov bola novým vedením ministerstva reflektovaná v Bielej knihe o obrane (BKO) z roku 2013 a zrejme aj v zatiaľ nezverejnenej Koncepcii rozvoja vzdušných síl z roku 2014. Rozpor medzi SHO a BKO, ktorej finálnu podobu schvaľovala už nová vláda, bol v prístupe k útočným vrtuľníkom. V roku 2011 disponovali OS SR okrem vrtuľníkov Mi-17 aj staršími typmi Mi-2 (6 kusov) a Mi-8 (1 kus), ako aj útočným vrtuľníkom Mi-24 (8 kusov), pričom všetky mali byť vyradené z výzbroje. Hoci sa s ponechaním si spôsobilosti v oblasti útočných vrtuľníkov v SHO nepočítalo, BKO už uvádza, že do konca roka 2015 sa na základe vojensko-odbornej expertízy prijme rozhodnutie o hlavných projektoch vyzbrojovania, medzi ktorými nemali chýbať ani bojové a viacúčelové vrtuľníky.[6] Zároveň sa taktická vzdušná podpora operácií pozemných síl bojovými a viacúčelovými vrtuľníkmi uvádza aj v popise základných úloh vzdušných síl.

Ministerstvo obrany pod vedením vtedajšieho ministra Martina Glváča okrem Koncepcie rozvoja vzdušných síl nezverejnilo ani navrhovaný nový Rozvojový plán rezortu obrany Slovenskej republiky s výhľadom do roku 2024. Známe však je, že počítal so zachovaním navrhovaného počtu viacúčelových vrtuľníkov na úrovni 18 kusov.[7] Nie je preto jasné, na základe akej analýzy (ak taká existuje) došlo v roku 2015 k politickému rozhodnutiu obstarať iba polovicu požadovaného počtu viacúčelových vrtuľníkov bez vyjasnenia spôsobu modernizácie zvyšnej časti tejto spôsobilosti, ani prečo (v rozpore so závermi Vládou SR schválenej Bielej knihy o obrane Slovenskej republiky) neprebieha diskusia o možnosti obnovenia spôsobilosti v oblasti bojových vrtuľníkov, ktorá zanikla vyradením typu Mi-24 v roku 2011. O absencii takéhoto zámeru nepriamo svedčí aj vyjadrenie bývalého ministra obrany Martina Glváča, ktorý sa na margo poľského rozhodnutia o nákupe vrtuľníkov typu EC725 Caracal vyjadril, že to je „iná pesnička, pretože tamojšia armáda potrebuje ťažké bojové vrtuľníky".[8]

Trochu svetla do problematiky vnáša článok veliteľa Vzdušných síl OS SR Miroslava Korbu, podľa ktorého by mali byť nové vrtuľníky „určené na bojové použitie s vysokou manévrovateľnosťou, dostatočnou nosnosťou, balistickou ochranou, palebnými možnosťami a možnosťou letu aj v nepriaznivých podmienkach", pričom by mali byť schopné „zabezpečiť priamu leteckú podporu pozemných jednotiek, leteckú prepravu osôb a materiálu, výsadky, evakuáciu a vzdušný prieskum na území Slovenska aj mimo neho".[9] V rámci domáceho krízového manažmentu by mali byť zároveň uspôsobené na „zásahy v členitom teréne, pri živelných pohromách a katastrofách, pri záplavách, priemyselných haváriách, požiaroch a na prepravu civilných osôb a materiálu".

[5] *Východiská strategického hodnotenia obrany Slovenskej republiky, 24.8.2011, http://www.rokovania.sk/File.aspx/Index/Mater-Dokum-136930, online 20.6.2016.*

[6] *Biela kniha o obrane Slovenskej republiky, 26.6.2013, http://www.rokovania.sk/File.aspx/ViewDocumentHtml/Mater-Dokum-155890?prefixFile=m_, online 20.6.2016.*

[7] *Reforma ozbrojených síl 4/2012 - 2/2016, 10.1.2016, http://vladimirbednar.blog.sme.sk/c/397206/reforma-ozbrojenych-sil-4-2012-2-2016.html, online 16.6.2016*

[8] *Slovensko kupuje americké vrtuľníky, Glváč očakáva ocenenie Biela vrana, 29.4.2015, Denník N, https://dennikn.sk/116575/slovensko-kupi-americke-vrtulniky-za-235-milionov/, online 24.6.2016.*

[9] *Slovensko potrebuje spoľahlivé vrtuľníky, 14.4.2015, SME Online, http://komentare.sme.sk/c/7751672/slovensko-potrebuje-spolahlive-vrtulniky.html, online 29.4.2015.*

Ako náhrada za viacúčelové vrtuľníky Mi-17 a Mi-8 a cvičné vrtuľníky Mi-2 by sa podľa vyššie spomínaných zverejnených dokumentov malo do výzbroje postupne zaviesť 18 nových viacúčelových vrtuľníkov, ktoré budú okrem transportných úloh slúžiť aj na výcvik lietajúceho personálu, pričom 4 kusy budú vyčlenené pre leteckú pátraciu a záchrannú službu (LPZS). Mali by byť schopné najmä prepravovať výsadky, vykonávať logistickú podporu predsunutých jednotiek, ale tiež v obmedzenej miere viesť samostatnú bojovú činnosť. Nevýhodou viacúčelových vrtuľníkov je vo všeobecnosti nižšia miera balistickej ochrany ako u bojových vrtuľníkov a menšia škála možných zbraňových systémov (zväčša obmedzená na guľomet alebo kanón, prípadne protitankové riadené strely a raketové neriadené strely).

Z hľadiska pôvodu novej leteckej techniky sa vzhľadom na zmenu bezpečnostného prostredia po ruskej agresii voči Ukrajine, zavedení sankčných opatrení voči ruským spoločnostiam, celkovom zhoršení vzťahov medzi NATO a Ruskom, a potreby zvyšovať interoperabilitu spojeneckých vojsk, očakáva prezbrojenie na západnú techniku, čoho prvým zásadným signálom bolo rozhodnutie o nákupe amerických vrtuľníkov UH-60M Black Hawk.

NÁKUP VRTUĽNÍKOV BLACK HAWK

Výber a proces obstarania deviatich amerických vrtuľníkov Sikorsky UH-60M Black Hawk Slovenskou republikou bol zrealizovaný veľmi rýchlo a bez širšej odbornej aj politickej diskusie. Začiatkom januára 2015 ministerstvo obrany bez predošlého vyhlásenia súťaže oznámilo doručenie ponuky z americkej strany a v priebehu niekoľkých týždňov najväčší modernizačný projekt od vzniku Slovenskej republiky dohodlo (minister Martin Glváč dostal od Bezpečnostnej rady SR a Vlády SR mandát na zakúpenie vrtuľníkov už v apríli 2015). Z hľadiska rozsahu akvizície ide o prvú polovicu z požadovaného počtu 18 kusov, pričom rozhodnutie o druhej fáze by malo z hľadiska plánovaného uzemnenia zvyšku flotily Mi-17 padnúť v horizonte jedného roka.

Rámcový kontrakt na vrtuľníky Black Hawk v objeme 261 miliónov USD prebieha prostredníctvom oficiálneho amerického vládneho programu FMS (Foreign Military Sales), pričom podľa zverejnených informácií bol počas rokovania dohodnutý splátkový kalendár, podľa ktorého malo Slovensko zmluvnú sumu splácať do roku 2024. Najväčší objem splátok približne v hodnote tretiny kontraktu sa mal splatiť v prvých dvoch rokoch, teda v roku 2015 a 2016.[10] Od roku 2020 by mali byť zvyšné splátky iba v minimálnej výške. Okrem bezprecedentného objemu zákazky bola táto výnimočná aj z ďalších dôvodov. Išlo o prvý nákup pre Ozbrojené sily SR prostredníctvom FMS vôbec, čo ministerstvo využilo na prezentovanie obchodu ako vysoko transparentného (medzivládne programy ako FMS môžu byť z hľadiska úspory finančných prostriedkov naozaj efektívnym spôsobom obstarania). Navyše, z hľadiska zdrojového zabezpečenia projektu došlo z rozhodnutia vlády po prvýkrát v histórii k vyčleneniu mimorozpočtových zdrojov, aj keď bez celoprogramového fixného plánovania.

Výhodou nákupu nových vrtuľníkov Black Hawk bude bezgenerálková údržba, životnosť minimálne 25 rokov, vyššia nosnosť a nižšia spotreba paliva ako u súčasných strojov ruskej výroby. Americká strana by mala dodávať zhruba dva vrtuľníky ročne, pričom prvé dva kusy by mali byť dodané na jar 2017. Celý prechod bude zahŕňať postupné vyraďovanie starých vrtuľníkov a preškolovanie a cvičenie jednotlivých posádok. Na základe aktuálnych informácií autorov (jún 2016) je však možné, že príde k prehodnoteniu viacerých aspektov tejto akvizície, pričom otáznou je nie len finálna cena kontraktu, ale aj miera priemyselnej spolupráce dodávateľa so slovenskými priemyselnými subjektmi, čo by bolo v rozpore s oficiálnou komunikáciou ako predchádzajúcej slovenskej vlády, tak aj predstaviteľov vlády USA.

S cieľom zníženia nákladov pristúpilo Slovensko k nákupu štandardnej výbavy americkej armády bez úprav vyplývajúcich z národných požiadaviek, teda k takzvanej zelenej verzii s predprípravou na dodatočné moduly (zatiaľ sú zakúpené palubný žeriav, rýchle lano, prídavné nádrže). Nové vrtuľníky by mali slúžiť najmä na účely prepravy 5. pluku špeciálneho určenia, pre potreby pokrytia spôsobilosti MEDEVAC, či domáceho krízového manažmentu. Vybavené budú napríklad digitálnym systémom riadenia, či systémom nočného videnia.

Keďže však chcú ozbrojené sily nákupom vrtuľníkov Black Hawk nahradiť končiace viacúčelové vrtuľníky Mi-17 a nie v minulosti vyradené bojové vrtuľníky Mi-24, zatiaľ sa nepočíta s dovybavením napríklad o protitankovú navádzanú muníciu, a teda o ich použitie ako hlavného nástroja vzdušnej podpory pozemných síl. Je možné, že vrtuľníky SR nakúpi nielen bez protitankových zbraní, ale aj bez zariadení a výzbroje potrebnej na vlastnú ochranu vrtuľníka pred útokom zo zeme.[11]

To by znamenalo, že vrtuľníky bude možné využívať iba v priestore bez priameho ohrozenia. Nebolo by tak možné ich nasadenie na bojisku v prípade obrany štátu alebo operácie medzinárodného krízového manažmentu vyššej intenzity napríklad v Afganistane. A to aj napriek tomu, že vo vyššie spomínanom článku veliteľa Vzdušných síl OS SR sa uvádzalo, že

[10] *Kúpime deväť vrtuľníkov Black Hawk. Cena je vynikajúca, hovorí Glváč, 29.4.2015, SME Online, http://domov.sme.sk/c/7779200/kupime-devat-vrtulnikov-black-hawk-cena-je-vynikajuca-hovori-glvac.html, online 16.6.2016.*

[11] *Armáda kupuje za 400 miliónov vrtuľníky, ktoré nevedia strieľať, 19.3.2015, Denník N, https://dennikn.sk/74761/armada-kupuje-za-400-milionov-vrtulniky-ktore-nebudu-ozborojene/, online 16.6.2016.*

„v prvej etape obmeny vrtuľníkového letectva uprednostníme taký typ viacúčelového vrtuľníka, ktorý je primárne určený na vojenské účely“,[12] čo by zároveň zodpovedalo slovám bývalej hovorkyne ministerstva obrany Martiny Ballekovej o tom, že „primárnym určením vrtuľníkov musí byť podpora pozemných síl, preprava vojsk, vysadzovanie výsadkov, zásobovanie predsunutých jednotiek, preprava vojenského materiálu a v prípade potreby priama palebná podpora.“[13]

Aj špecifikácia spôsobu využitia nových vrtuľníkov americkou DSCA (Agentúra obrannej bezpečnostnej spolupráce) zdôrazňuje najmä nebojové misie: „Ponúkaný predaj zlepší slovenskú spôsobilosť odstrašiť regionálne hrozby a posilní obranu štátu, ako aj podporí vedenie protiteroristických operácií. Predaj vrtuľníkov UH-60 zlepší schopnosť vzdušných a pozemných síl kontrolovať hranice, rýchlo reagovať a hasiť požiare v rámci boja proti terorizmu, zabezpečovaní hraníc a humanitárnych operáciách.“[14]

Podľa neoficiálnych informácií je však zámerom MO SR k obstaraným vrtuľníkom UH-60M Black Hawk nakoniec dokúpiť aj 4 sady zbraňových systémov na vlastnú ochranu (teda bez systémov umožňujúcich palebnú podporu pozemných síl). Takáto ochrana by im umožnila nasadenie do operácií medzinárodného krízového manažmentu nižšej intenzity, napríklad na Balkáne. Sady pre vlastnú ochranu vrtuľníka by mali obsahovať guľomety, výstražné systémy aktívnej ochrany, či laserové systémy pre likvidáciu rakiet s infračerveným navádzaním.

[12] *Slovensko potrebuje spoľahlivé vrtuľníky, 14.4.2015, SME Online, http://komentare.sme.sk/c/7751672/slovensko-potrebuje-spolahlive-vrtulniky.html, online 29.4.2015.*

[13] *Armáda kupuje za 400 miliónov vrtuľníky, ktoré nevedia strieľať, 19.3.2015, Denník N, https://dennikn.sk/74761/armada-kupuje-za-400-milionov-vrtulniky-ktore-nebudu-ozborojene/, online 16.6.2016.*

[14] *Slovakia – UH-60M Black Hawk Helicopters, Defense Security Cooperation Agency, http://www.dsca.mil/major-arms-sales/slovakia-uh-60m-black-hawk-helicopters, online 16.6.2016.*

AUTORI:
Marian Majer, Jaroslav Naď, Milan Šuplata

ĎALŠIA MODERNIZÁCIA CIVILNÝCH A VOJENSKÝCH VRTUĽNÍKOV

V roku 2020 by mali Ozbrojené sily SR disponovať zmiešanou flotilou deviatich vrtuľníkov Black Hawk a štyroch vrtuľníkov Mi-17. Keďže na základe plánu MO SR by mala v priebehu roka o nahradení štyroch zostávajúcich strojov za deväť moderných vrtuľníkov rozhodnúť vláda, potenciálni dodávatelia viacúčelových vrtuľníkov už boli vyzvaní k dodaniu potrebných podkladov. Do úvahy pripadá dokúpenie vrtuľníkov typu Black Hawk, ako aj nákup ľahšieho typu vrtuľníkov (dvojmotorový vrtuľník, nosnosť minimálne 1200 kg, minimálne 6 pasažierov, single-pilot IFR Category A helicopter, EOP – FLIR a TV kamera).

Obe možnosti majú svoje výhody aj nevýhody. Výhodou prvej by bolo, že niektoré počiatočné investície by už neboli potrebné, čím by bola cena za zvyšných deväť vrtuľníkov Black Hawk nižšia ako pri prvom kontrakte. Zároveň by boli logistická podpora, či príprava lietajúceho a technického personálu, omnoho jednoduchšie. Celkový objem finančných prostriedkov na vytvorenie unifikovanej letky by však bol výrazne vyšší ako pri kombinácii s ľahším typom, nakoľko kúpna cena ako aj prevádzkové náklady (okrem iného viac ako dvojnásobná spotreba paliva) sú v prípade vrtuľníkov Black Hawk rádovo vyššie. Vrtuľníky UH-60M nie sú pre vysoké náklady vhodné na pokračovací výcvik (prvých 9 kusov zároveň nie je vhodných pre LPZS, nakoľko nie sú vybavené systémom na vizuálne vyhľadávanie EOP – FLIR a TV kamerou).

Objektívne výraznou nevýhodou by tiež bola obmedzená možnosť diverzifikácie rizika vyplývajúceho z plnenia všetkých úloh iba jedným typom vrtuľníka. V prípade zistenia závažných porúch alebo havárie väčšinou nasleduje zákaz lietania na danom type leteckej techniky (dĺžka zákazu závisí od výrobcu a Úradu vojenského letectva) a teda na istú dobu by neboli Vzdušné sily OS SR schopné plniť stanovené úlohy, vrátane LPZS.

Ľahké viacúčelové vrtuľníky by mohli byť efektívnejšie na plnenie niektorých druhov úloh. V prvom rade ide o leteckú záchrannú pátraciu službu, ktorá je nepretržite k dispozícii pre potreby pomoci posádke a cestujúcim vojenského alebo civilného lietadla v stave núdze, ako aj pre potreby domáceho krízového manažmentu (najmä živelné a priemyselné katastrofy). Ľahšie vrtuľníky by boli zároveň využívané na cenovo efektívnejšiu prepravu pozemných síl, plnenie úloh prieskumu (napríklad monitorovanie štátnej hranice), kuriérne lety, či pre potreby špeciálnych síl, pričom ich výhodou môže byť napríklad aj vyššia obratnosť pri pristávaní v mestskom alebo nedostupnom teréne. Ľahšie vrtuľníky by tiež mali slúžiť na pokračovací výcvik pilotov (základný výcvik je v podmienkach OS SR realizovaný na komerčnej báze), pričom na vrtuľníkoch Black Hawk by nasledovala už len časovo menej náročná špecializácia pilotov pre tento typ, prípadne výcvik špeciálnych síl. Zamýšľané využitie ľahšieho typu vrtuľníka nezahŕňa nasadenie do operácii mimo územia SR, čo znižuje nároky na vybavenie (nepredpokladá sa zakúpenie akejkoľvek vlastnej ochrany vrtuľníka ani zbraňových systémov).

Nákup by na základe identifikácie rozsahu úloh Ozbrojenými silami SR mohol byť realizovaný aj ako kombinácia vyššie uvedených variantov. To znamená, že možnosť zakúpenia menšieho počtu ľahkých vrtuľníkov v prospech dokúpenia dodatočných kusov vrtuľníka Black Hawk, prípadne dovybavenia letky vrtuľníkov Black Hawk dodatočnými modulmi. Ako najnižší hraničný počet vrtuľníkov ľahšieho typu, ktorý by pokryl aspoň základné potreby LZPS (4 kusy, z toho 2 v nepretržitej pohotovosti) a pokračovacieho výcviku (2 kusy), sa vo všeobecnosti považuje 6 kusov. Úlohy domáceho krízového manažmentu a výcviku špeciálnych síl by v takomto prípade plnili vrtuľníky UH-60M. Je však potrebné uviesť, že aj plánovaný počet 18 vrtuľníkov je iba minimalistickým variantom (zhruba tretina počtov z roku 1993) a OS SR by za účelom plnenia svojich úloh potrebovali vyšší počet vrtuľníkov.

Pre porovnanie v tabuľke uvádzame niektoré vlastnosti vrtuľníkov, o ktorých sa v tejto súvislosti uvažuje. Medzi nimi Airbus Helicopters H145M a AgustaWestland AW109 LUH, ako aj Bell 429. Posledne menovaný nebol ako čisto vojenský vrtuľník pôvodne koncipovaný, no vzhľadom na rozsah úloh, ktoré by mali ľahšie vrtuľníky plniť, by bol pre Ozbrojené sily SR plne vyhovujúci. Navyše, nakoľko týmto typom vrtuľníka disponuje Ministerstvo vnútra SR a očakáva sa, že minimálne časť jeho letky po ďalšom modernizačnom programe by mohla byť doplnená týmito strojmi, vytvorilo by jeho zavedenie do výzbroje Vzdušných síl OS SR priestor na signifikantnú úsporu prostriedkov a dodatočné synergie na národnej úrovni. Nákup vrtuľníkov Sikorsky UH-60M ako aj Bell 429 by mohli byť realizované prostredníctvom systému FMS. V prípade vrtuľníkov Bell 429, ktoré sú vyrábané v Kanade aj prostredníctvom obdobného kanadského systému CCC (Canadian Commercial Corporation), ktorý je v niektorých aspektoch ešte výhodnejší ako FMS.

SIKORSKY UH-60M	
maximálna vzletová hmotnosť	9979 kg
počet miest (posádka, pasažieri)	2, 11/13
najvyššia rýchlosť	280 km
dolet (dodatočná nádrž)	511 km
praktický dostup	4626 m

AIRBUS HELICOPTERS H145M	
maximálna vzletová hmotnosť	3700 kg
počet miest (posádka, pasažieri)	1/2, 9/8
najvyššia rýchlosť	240 km/h
dolet (dodatočná nádrž)	638 km (803 km)
praktický dostup	5240 m

AGUSTA WESTLAND AW109 LUH	
maximálna vzletová hmotnosť	3200 kg
počet miest (posádka, pasažieri)	1/2, 7/6
najvyššia rýchlosť	283 km/h
Dolet	926 km
praktický dostup	6096 m

BELL 429 GLOBALRANGER	
maximálna vzletová hmotnosť	3175 kg
počet miest (posádka, pasažieri)	1,7
najvyššia rýchlosť	278 km/h
Dolet	761
praktický dostup	6096 m.

OBNOVA ÚTOČNÝCH VRTUĽNÍKOV

To, či sa Slovensko nakoniec rozhodne pre obnovu útočných vrtuľníkov je zatiaľ otázne (aj viaceré európske štáty nimi nedisponujú). Vzhľadom na zhoršené bezpečnostné prostredie by však cesta obnovy tejto spôsobilosti bola žiadúca. Rozhodnutie o obnove spôsobilosti v oblasti útočných vrtuľníkov má byť podľa koncepčných materiálov uskutočnené do roku 2024.

Vo všeobecnosti môže byť palebná podpora pozemných síl realizovaná niekoľkými spôsobmi, a to prostredníctvom špecializovaných útočných vrtuľníkov (napríklad Boeing AH-64 Apache, Airbus Helicopters EC665 Tiger, AgustaWestland A129 Mangusta, Bell AH-1Z Viper); modifikovanými viacúčelovými vrtuľníkmi (v podmienkach Slovenskej republiky UH-60M Black Hawk); vo veľmi obmedzenej miere stíhacími lietadlami, alebo lietadlami určenými na priamu podporu pozemných síl (napríklad Fairchild Republic A-10 Thunderbolt II).

Z hľadiska možností a potrieb Vzdušných síl OS SR možno za najefektívnejšie riešenie považovať dokúpenie bojovej verzie vrtuľníkov UH-60 pod označením BattleHawk. Minimálny počiatočný počet takýchto strojov sa odhaduje na 4-6 kusov (nad rámec stanoveného počtu 18 viacúčelových vrtuľníkov), pričom v prípade iného typu by minimálne počty bojových vrtuľníkov museli byť vyššie, čo by bolo finančne náročné. Z hľadiska formy obstarania by bolo možné zakúpiť aj staršie rámy vrtuľníkov Black Hawk a tie následne zmodernizovať na bojové verzie, no ako efektívnejší by sa mohol opäť ukázať nákup nových strojov, ktoré by mali bez generálkovú údržbu a mohli by byť nakúpené cez FMS systém.

SPOLUPRÁCA REZORTOV OBRANY A VNÚTRA

Modernizácia vrtuľníkov prebieha aj v rámci rezortu vnútra, ktorý v roku 2015 výmenou za dva nepoužívané vrtuľníky Mi-171 a doplatok 3,6 milióna eur získal od firmy Bell Helicopter dva úplne nové vrtuľníky Bell 429 s najmodernejším vybavením, použiteľné pre potreby polície, hasičov aj horskej služby. Prvý kus vo farbách polície je vzhľadom na zabudované riadenie vpravo aj vľavo vhodný aj na výcvik, kým druhý v čiernej farbe s logom ministerstva disponuje prístrojmi na pátranie.

Ministerstvo vnútra SR disponuje ešte dvoma vrtuľníkmi Mi-171, z ktorých prvý prešiel kompletnou generálkou v závode LOM Praha, a dnes disponuje systémom na nočné videnie, pátracím svetlometom, či autonómnymi vakmi s objemom 3,6 tony a možnosťou rýchleho nasávania z vodnej plochy. Druhý kus má ísť na generálnu opravu do Leteckých opravovní Trenčín (LOT) už počas roku 2016.

Ministerstvo plánuje zavŕšiť modernizačný cyklus získaním ďalších ôsmich dvojmotorových viacúčelových vrtuľníkov strednej triedy pre potreby polície, hasičov a horskej záchrannej služby, pričom za favorita bol označený práve typ Bell 429 z dôvodu nižšej ceny a typovej unifikácie. Americký výrobca má navyše pri Poprade k dispozícii výcvikové stredisko spoločnosti Air Transport Europe (ATE), ktorá na Slovensku prevádzkuje leteckú záchrannú službu na vrtuľníkoch Bell, ako aj svoje servisné stredisko. Podľa zverejnených informácií sa ministerstvo pokúsi zakúpiť najprv prvé štyri kusy pomocou financovania z eurofondov. Vrtuľníky by mali byť okrem iného vybavené termovíziou, odnímateľným zariadením na pristátie do snehu a priestorom pre minimálne šesť pasažierov.
Do súťaže sa zapojili okrem vyššie spomínanej spoločnosti aj firmy Airbus s typom H145 (predtým označovaný ako EC 145) a Finmeccanica (AgustaWestland) s typom AW109. Vzhľadom na nízky celkový plánovaný počet vrtuľníkov (10) by bolo z dôvodu nákladov na prevádzku racionálne rozhodnutie o dokúpení strojov jedného typu. Práve v prípade rozhodnutia o zakúpení ľahšieho typu viacúčelového vrtuľníka pre ozbrojené sily by však dávalo zmysel (vzhľadom na prekrývanie sa potenciálnych dodávateľov a typov vrtuľníkov) tieto dva nákupy koordinovať a obstarávať spoločne.

Spojenie týchto dvoch obstarávaní by bolo aj z hľadiska celkovej veľkosti vrtuľníkových letiek efektívne. Kým v súčasnosti rezort vnútra využíva ako zdroj personálu Ozbrojené sily SR, pričom zabezpečuje iba preškolenie na svoje typy vrtuľníkov, typovou unifikáciou by v oblasti výcviku pozemného a lietajúceho personálu vznikol nový priestor na spoluprácu. Spolupráca medzi letkami rezortov vnútra a obrany má okrem toho zmysel najmä v rámci domáceho krízového manažmentu (najmä pri povodniach či hasení rozsiahlych požiarov) a v oblastiach, kde majú Ozbrojené sily SR kompetencie (teda napríklad pri monitorovaní štátnej hranice, či pátraní po osobách). Oba rezorty tiež identifikovali ako problém legislatívne bariéry znemožňujúce vzájomné využívanie tankovacích kapacít. Nakoľko má Ministerstvo obrany SR výnimku z platenia DPH, vrtuľníky Ministerstva vnútra SR napríklad nemôžu čerpať palivo na základni v Prešove.

REGIONÁLNY LÍDER VO VÝCVIKU A SIMULAČNÝCH TECHNOLÓGIÁCH

Keďže modernizáciu vojenských vrtuľníkov plánovali všetky štáty Vyšehradskej skupiny, hovorilo sa o možnom regionálnom riešení – teda o spoločnej súťaži a zavedení jedného typu vrtuľníkov v aspoň dvoch zo štyroch štátov. Príležitosť na zníženie ceny a zvýšenie interoperability síl však štáty V4 v prvom kole nevyužili a rozhodli sa postupovať individuálne (ako prví oznámili nákup Poliaci, ktorí uzatvorili zmluvu o dodávke vrtuľníkov EC725 Caracal s firmou Airbus[15]).

K zlyhaniu spolupráce pritom nedošlo po prvý raz. Okrem množstva iných sľubných obranných projektov sa Vyšehradskej skupine v minulosti napríklad nevydarila spoločná modernizácia vrtuľníkov Mi-24. Možnosť spoločného riešenia v rámci vrtuľníkovej spôsobilosti nanovo nastolila štúdia expertnej skupiny DAV4, v ktorej sa uvádza, že „V4 má v určitých schopnostiach a technike významné nedostatky, napríklad v oblasti vrtuľníkov.

Tam, kde sa ich potreby prekrývajú, by mali preveriť možnosti spoločného nákupu, údržby a tréningu personálu, s cieľom tieto nedostatky odstrániť".[16]

Nedávne zrušenie poľského rozhodnutia o nákupe vrtuľníkov EC725 Caracal a možný prechod na vrtuľníky Black Hawk domácej výroby (70 kusov),[17] pripravovaný tender na nové vrtuľníky v Českej republike (12 kusov),[18] ako aj predpokladaný budúci nákup vrtuľníkov Maďarskom (30 kusov),[19] dáva druhú šancu zavedeniu jednotného typu v regióne a otvára nové možnosti spolupráce minimálne na bilaterálnej úrovni.

Slovensko, ktoré moderné vrtuľníky do výzbroje zavádza ako prvé, sa môže v prípade, že si rovnaký model zvolia aj okolité štáty, stať lídrom vo výcviku. Súčasťou vyjednávania o nákupe vrtuľníkov Black Hawk totiž boli aj diskusie o zapojení domácich firiem do dodávky simulačných zariadení, pričom podpis projektovej zmluvy s firmou Sikorsky o zriadení výcvikového centra na Slovensku sa očakáva v lete 2016, aj keď neoficiálne informácie hovoria o aktuálne náročných rokovaniach medzi vládami SR a USA. Už dnes je zrejmé, že takéto zariadenie v Európe chýba. Svoj personál musia do výcvikového zariadenia v USA posielať Rakúšania (disponujú troma kusmi) a Švédi (objednali si 15 kusov), ktorí stroje Black Hawk prevádzkujú tiež a o nákupe vrtuľníkov UH-60 uvažujú aj Chorváti, ktorí chcú zaobstarať až 17 kusov. Približne desaťdňový kurz, ktorým by mali každoročne prechádzať aj slovenskí piloti, je pritom finančne náročný a nie je započítaný do obstarávacej ceny na nové vrtuľníky. Syntetický výcvik pilotov pritom pre svoju efektívnosť v niektorých štátoch NATO nahrádza významný objem reálneho výcviku (napríklad vo Veľkej Británii až polovicu).

Slovenský obranný priemysel má z hľadiska objemu v leteckom priemysle veľmi obmedzený potenciál (navyše prvé väčšie opravy strojov Black Hawk sa očakávajú až po roku 2020). No existujúce vývojové a výrobné know-how, ako aj

---

[15] *Pozn. autorov: Uvedenú zmluvu po výmene vlády na jar roku 2016 zrušili a. v súčasnosti zvažujú ďalší postup*

[16] *Valášek, Tomáš (ed.), DAV4 Full Report: Towards a Deeper Visegrad Defence Partnership, November 2012, CEPI, http://www.cepolicy.org/publications/dav4-full-report-towards-deeper-visegrad-defence-partnership, online 25.6.2016.*

[17] *V hre sú okrem vrtuľníkov Black Hawk, ktoré Sikorski (Lockheed Martin) vyrába v poľskom závode PZL Mielec aj vrtuľníky AW149 firmy AgustaWestland vyrábané v závode PZL Swidnik. In: Lockheed Looks To Build Polish Black Hawks, 4.2.2016, DefenseNews, http://www.defensenews.com/story/defense/international/europe/2016/02/04/lockheed-looks-build-polish-black-hawks/79838598/, online 15.6.2016.*

[18] *Nová flotila viacúčelových strojov by mala v českej výzbroji nahradiť bojové vrtuľníky Mi-24 a Mi-35. O zakúpení nových bojových vrtuľníkov sa pre ich vysokú nákladovosť už neuvažuje, no ich multifunkčné náhrady by mali byť vo výbave, ktorá umožní aj ich zapojenie sa do bojov. In: Radary, vrtulníky, časem možná i tanky. Armádu čeká nebývalé zbrojení, 19.1.2016, IDNES.cz, online 15.6.2016.*

[19] *Hoci Maďarsko, na rozdiel od všetkých ostatných okolitých štátov snažiacich sa o zbavenie sa závislosti od ruskej, resp. sovietskej techniky, rokuje o možnosti zakúpenia nových strojov s Moskvou. In: Hungary Eyes Russian Helicopters Despite Sanctions, 21.1.2016, DefenseNews, http://www.defensenews.com/story/defense/air-space/2016/01/21/hungary-eyes-russian-helicopters-despite-sanctions/79105402/, online 16.6.2016.*

dlhoročná tradícia, robia zo Slovenska ideálneho kandidáta v segmente výcviku prostredníctvom simulačných technológií. Už dnes trénujeme zahraničných pilotov na simulátoroch pre vrtuľníky Mi-17, či stíhačky Mig-29 a L-39. Vybudovanie výcvikového simulátorového centra na Slovensku (v prvej etape na typ UH-60, s možnosťou ďalšieho rozšírenia o ľahší typ vrtuľníka) by bolo prirodzeným rozvinutím tejto vojenskej a priemyselnej spôsobilosti. Zapojenie slovenských firiem produkujúcich systémy s vysokou pridanou hodnotou do tejto aktivity by navyše prispelo k ekonomickému rastu a tvorbe vysoko špecializovaných pracovných miest v tejto oblasti. Podpora domáceho obranného priemyslu by mala byť prirodzenou súčasťou obstarávania hlavných druhov techniky aj v budúcnosti tak, ako to vlády pravidelne deklarujú vo svojich Programových vyhláseniach.

Rovnako ako v prípade vrtuľníkov Black Hawk, aj prípadný nákup strojov Bell môže otvoriť dvere rozšíreniu výcviku v Poprade o simulačné technológie. Z hľadiska zefektívnenia existujúcich kapacít na Slovensku by bolo možné rozšíriť využívanie vojenského zariadenia v Prešove o civilný výcvik. V prípade, ak by toto simulačné centrum prešlo potrebnou certifikáciou, nemuseli by piloti civilných vrtuľníkov Mi-17/171 využívať simulátory v Litve (hoci z hľadiska postupného vyradenia vrtuľníkov tohto typu z oboch našich letiek už by šlo iba o dočasné riešenie). Unikátnym krokom v rozvíjaní segmentu výcviku má byť plánované prepojenie prešovského zariadenia so simulátorom riadenia letovej prevádzky Akadémie ozbrojených síl v Liptovskom Mikuláši.

ODPORÚČANIA

1) Pri spôsobe modernizácie vrtuľníkového letectva a ďalších zložiek Ozbrojených síl SR sa orientovať na západnú vojenskú techniku (spĺňajúcu štandardy NATO a ideálne vyrábanú v členských štátoch NATO a EÚ), a to najmä v súvislosti s dramaticky sa zhoršujúcou bezpečnostnou situáciou v regióne, poznačenou neprijateľnými aktivitami Ruskej federácie a jej zhoršenými vzťahmi s našimi spojencami. Orientácia na západnú techniku je dôležitá aj s cieľom zvyšovania interoperability spojeneckých síl.

2) Naplniť očakávania a prijať politické rozhodnutie o spôsobe modernizácie zvyšnej časti vrtuľníkového letectva najneskôr do júna 2017 tak, aby bol možný plynulý prechod z postupne vyraďovanej letky vrtuľníkov Mi-17 na nový typ techniky. Súčasťou stanoviska by mal byť aj jasne definovaný časový rámec novej akvizície a identifikácia úloh, ktoré bude vrtuľníkové letectvo (vrátane zvyšnej časti tejto spôsobilosti) plniť. Do roku 2020 by mali byť obstarané minimálne 4 kusy vrtuľníkov z druhej etapy obstarania viacúčelových vrtuľníkov a cieľový stav 2. etapy je potrebné dosiahnuť najneskôr v roku 2022. V podmienkach Slovenskej republiky sa ako efektívne riešenie pre druhú etapu modernizácie viacúčelových vrtuľníkov javí obstaranie ľahšieho typu v počte 9 kusov, prípadne kombinácia minimálne 6 kusov ľahšieho typu a menšieho počtu vrtuľníkov UH-60M.

3) Dovybaviť už zakúpené vrtuľníky Black Hawk, prípadne ďalšie stroje nakúpené v rámci druhej fázy modernizácie, o systémy vlastnej ochrany. Vrtuľníky by mali byť schopné operovať v priestore s vyšším stupňom ohrozenia. Ich výlučným určením nemôže byť podpora zložiek Ministerstva vnútra SR a ďalších orgánov štátnej správy v národnom krízovom manažmente, ale tiež obrana štátu v stave vojny a podpora operácií medzinárodného krízového manažmentu.

4) Prijať jasné a definitívne politické rozhodnutie o budúcnosti bojových vrtuľníkov, ktoré musí vychádzať z vojenskej doktríny, koncepcie rozvoja ozbrojených síl, a širšej odbornej diskusie. Jednotlivé dokumenty a vyhlásenia súvisiace s modernizáciou musia byť vzájomne konzistentné a zrozumiteľné. Z hľadiska efektívnosti zvoleného riešenia v podmienkach Slovenskej republiky vychádza ako prirodzené dokúpiť vrtuľníky UH-60 vo verzii BattleHawk (schopnej zabezpečiť palebnú podporu pozemných síl).

5) Garantovať finančné krytie už existujúceho ako aj nového kontraktu na úrovni vlády, teda zo zdrojov mimo rozpočtu ministerstva obrany. V prípade takejto strategickej investície a pre zabezpečenie kontinuity danej spôsobilosti je nevyhnutné vylúčiť akékoľvek prieťahy vo financovaní projektu.

6) Rozhodnutie o modernizácii vrtuľníkového letectva by malo byť prijaté v koordinácii s ministerstvom vnútra tak, aby nové modernizované vrtuľníkové letky oboch rezortov vytvárali prirodzené synergie a umožňovali efektívne vynakladanie verejných zdrojov. Z hľadiska relatívne malého rozsahu slovenského vrtuľníkového letectva je prepojenie plánovania výberu dodávateľov a typov techniky naprieč rezortami žiadúce. Počet dodávateľov a typov civilnej a vojenskej techniky by mal byť z hľadiska celkovej veľkosti vrtuľníkového letectva čo najnižší.

7) Využiť vzájomné synergie medzi jednotlivými zložkami disponujúcimi vrtuľníkmi s cieľom ich efektívneho využívania, a to tak z hľadiska finančných úspor, ako aj dostupnosti a využiteľnosti pre plnenie konkrétnych úloh. Jedným z potrebných opatrení je odstraňovanie prekážok vzájomného využívania kapacít v oblastiach ako sú tankovanie a výcvik.

8) Pri rozhodovaní o jednotlivých modernizačných projektoch brať do úvahy a rozvíjať regionálny potenciál Slovenska v oblasti výcviku, vrátane zapojenia domáceho obranného priemyslu do výskumu a vývoja súvisiacich produktov. S ohľadom na už existujúce kapacity v oblasti výcvikových zariadení a technologickej základne obranného priemyslu by sa Slovensko mohlo stať regionálnym centrom v tejto spôsobilosti.

SSPI
Slovak
Security
Policy
Institute