

**Voľby
2023**

• Čaká sa na dáta

0,00 % spočítaných hlasov

3. apríla 2023 18:45  Slovenská armáda  Slovenské stíhačky  Vojenské nákupy

Generál letectva: Ráno nám lietalo sedem migov, večer tri. Rusi neboli spoľahliví

VLADIMÍR ŠNÍDL



Foto N – Vladimír Šimíček

Naším pilotom sa ulavilo, keď sa rozhodlo o uzemnení migov, hovorí zástupca

náčelníka generálneho štábu Ľubomír Svoboda. O bojové vrtuľníky Viper, ktoré môže Slovensko dostať ako náhradu, si vojaci ani netrúfali žiadať.

Magyar verzió

Generálporučík Ľubomír Svoboda je najvyššie postaveným (bývalým) pilotom v ozbrojených silách. Od roku 2017 pôsobil ako veliteľ vzdušných síl, v súčasnosti je zástupcom náčelníka generálneho štábu.

V obsiahlom rozhovore pre Denník N hovorí:



- aké mal skúsenosti s Rusmi pri prevádzke stíhačiek;
- čo pri migoch robili ľudia z firmy Miroslava Výboha;
- čo pociťoval, keď ukrajinskí piloti s migmi odleteli;
- ako vníma výhrady, že americké vrtuľníky Viper armáda nepotrebuje;
- či sa môže aj žena stať pilotkou stíhacieho lietadla.

Chýbajú vám stíhačky MiG-29?

Nechýbajú mi, z niekoľkých dôvodov. Nemôžem hovoriť o všetkých nedostatkoch, keďže mnohé stále patria medzi utajované skutočnosti. Môžem však povedať, že prevádzkovať migy bolo neudržateľné už preto, lebo dostatočne nefungovala logistická podpora a zápasili sme so zásadným nedostatkom lietajúceho personálu.

Podme postupne. Pred rokom sme napísali, že na migy zostáva posledných šesť

pilotov. Ako sa s tým dalo lietať?

Mali sme sedem pilotov, ale z toho dvaja boli príslušníkmi štábu základne. Pritom úlohou takzvaných štábnych pilotov je veliť a plniť množstvo administratívnych povinností. Priamo v kokpite mohli len vypomáhať, aby aspoň občas odbremenili kolegov v pohotovosti. Operačných pilotov nám zostalo len päť. To asi všetci pochopia, že takýto počet je hlboko pod hranicou kritického minima.

Aký je optimálny počet pilotov pre jedenásť migov, ktoré ozbrojené sily prevádzkovali?

Optimálny počet by bol dvadsať až dvadsaťdva pilotov. Jednou z hlavných úloh vycvičeného pilota je totiž držať pohotovosť. To znamená, že pilot sedí 24 hodín na určenom mieste, sleduje počasie, udržiava sa v pripravenosti na vzlet. Počas tejto pohotovosti vykoná aj minimálne jeden cvičný vzlet v trvaní jednej hodiny, inak je neustále pripravený na ostrý vzlet.

Do toho počítajte s tým, že pilot musí robiť udržiavacie lety, cvičné streľby, telocvik, teda fyzickú prípravu, každý rok by mal absolvovať rehabilitáciu a okrem toho zimné a letné kurzy prežitia. A, samozrejme, pilot má aj nárok na dovolenku v trvaní aspoň šesť týždňov. Na tieto úlohy sme mali v rokoch 2007 až 2009 devätnásť pilotov, čo bol najväčší počet. V roku 2010 nám klesol tento počet na pätnásť, a už odvtedy sa stupňovali, hoci spočiatku nenápadne, naše problémy.

Aké problémy?

Aj z dôvodu nízkej prevádzkyschopnosti lietadiel sme nedokázali v dostatočnej miere cvičiť nových pilotov, čím sa zvyšoval tlak na existujúcich operačných pilotov, ktorí museli robiť čoraz väčšie nadčasy. Hoci nadčasové hodiny sú uhrádzané, ani tieto vyššie peniaze viacerých pilotov v službe neudržali a ich počet postupne klesal.

Dostali sme sa do štádia, keď naši piloti mali od istého času aj dve 24-hodinové služby

v týždni vrátane víkendov a sviatkov. Navyše mali svoje bežné zamestnanie. A takýto život by žiadna manželka dlhodobo netolerovala. Takže situácia 5 plus 2 piloti začala byť neudržateľná. Struna sa stále natahovala. Naši piloti mávali v tejto záverečnej fáze 600 hodín nadčasov ročne, niektorí až 900. A táto situácia ohrozovala jednak bezpečnosť lietania a jednak sme riskovali, že ešte aj tí zostávajúci piloti nám skôr či neskôr skončia.

Slovenské vzdušné sily prevádzkovali do jesene minulého roku jedenásť modernizovaných stíhačiek MiG-29, z toho dve dvojmiestne. Foto – TASR

O slovenských migoch sa takisto hovorilo, že sú extrémne kazivé. Prečo to tak bolo?

Nepovedal by som, že boli extrémne kazivé. Boli len staršie a potrebovali viac náhradných dielov. Treba si uvedomiť, že produkcia migov sa dávno skončila a s tým aj produkcia náhradných dielov. Náhradné diely, ktoré sme dostávali, síce neboli používané, ale mali pätnásť až dvadsať rokov. A takýto komponent už nevydrží tak dlho ako komponent, ktorý práve vzišiel z linky.

A do toho sme sa museli porátať s nie príliš fungujúcim abonentným systémom. Podľa abonentných zmlúv, ktoré sme mali podpísané s ruskou stranou, sa mala dostupnosť migov pohybovať na úrovni 70 percent. Ich skutočná dostupnosť bola 4,16 lietadla. To znamená, že z dvanástich lietadiel, respektíve jedenástich lietadiel, keďže na jeseň 2019 nám jeden mig havaroval, sme mali k dispozícii priemerne len štyri lietadlá denne. A podľa zmlúv sme ich mali mať dostupných osem.

V roku 2012 spôsobila rozruch expremiérka Iveta Radičová, keď povedala, že Slovensko má len tri letuschopné stíhačky. Z toho, čo hovoríte, vyplýva, že nebola ďaleko od pravdy.

Nebolo to ďaleko od pravdy. Tie počty sa niekedy menili v priebehu dňa. Ráno sme mali dostupných povedzme sedem lietadiel, a po dennom lietaní a výskyte porúch sme mali večer dostupné len tri. Cez noc sa na to technici vrhli, takže do rána niektoré opravili. Takto to išlo stále dokola.

Kedy sa to začalo? Kedy začali mať slovenské ozbrojené sily s migmi problém?

Musíme sa vrátiť trochu do histórie. Koncom 90. rokov sme mali 24 lietadiel MiG-29. V roku 2002 sa dva zrazili, v dôsledku čoho zomrel pilot Marián Katuška, následne jeden stroj zhorel na dráhe, takže ich zostalo 21. Dvanásť strojov sme následne vyčlenili na modernizáciu.

To bola modernizácia, ktorá prebiehala v Rusku?

Nie, modernizovali sme si ich na Slovensku, v podniku LOT Trenčín ministerstva obrany. Veď v rámci tejto modernizácie do nich dávali americkú avioniku, rádiostanice, odpovedač, navigačný systém, to by v Rusku úplne nešlo. Bola to primárne naša, slovenská modernizácia.

Foto N – Vladimír Šimíček

Pre migy pôsobili na základni Sliač ruskí technici, čo bola v štátoch NATO anomália. Bolo to nutné?

Tak, dostávame sa k abonentným zmluvám. Ešte za Československa a aj po rozpade federácie, zhruba do roku 2005, sme všetku leteckú techniku prevádzkovali sami. Takýto model však vyžaduje, že musíte mať naskladnené množstvo náhradných dielov: komponenty draku (*časti vonkajšej stavby lietadla – pozn. red.*), motory, elektroniku. Je to ako v aute: niečo sa dá opraviť, pri vážnejšom probléme však musíte vybrať celý blok a ten vymeniť.

V civilnom letectve to funguje pomerne jednoducho. Keď sa vám pokazí napríklad Boeing 737, kontaktujete servisnú organizáciu, ktorá vám kamkoľvek na svete privezie do 24 hodín, nanajvýš do niekoľkých dní, potrebnú súčiastku. Vo vojenskom letectve však na tieto súčiastky čakáte aj niekoľko mesiacov alebo ich máte na sklade. Tá druhá možnosť je však spojená s tým, že musíte vopred nakúpiť množstvo najrôznejších

dielov, ktorým sa časom môže skončiť životnosť bez toho, aby ste ich vôbec použili. Takže tento model je mimoriadne finančne náročný.

V čom mala byť výhoda toho abonentného systému?

Zmyslom toho abonentného systému malo byť, že sme v podstate vyprázdnilí sklady náhradných dielov a nemuseli sa nakupovať ďalšie. To si však zároveň vyžadovalo prítomnosť ruských špecialistov na Sliači. Nie je pravda, ako sa veľakrát písalo, že by Rusi naše migy servisovali. Servisovali ich naši kvalifikovaní technici. Boli to naši technici, kto opravoval ľahšie poruchy, robili prípravu na let a vykonávali predpísané práce po nalietaní určitého množstva hodín.

Naši technici bežne vykonávali aj také zložité úkony, ako bola výmena motorov. Robievali aj to, čo sa tak škaredo nazývalo kanibalizácia. Ale kanibalizácia nie je nič dramatické. Predstavte si, že máte dva odstavené migy, jeden má problém s motorom, druhý má problém povedzme s nádržou. No tak motor z toho druhého dáte do prvého a môžete lietať aspoň s jedným. Je to bežná prax, len u nás sa z toho v novinách robil škandál.

Čo teda robili tí Rusi?

Ruskí technici nastupovali vtedy, keď došlo k zásadnejšiemu problému: napríklad k poruche elektronického systému. Naši technici vybrali elektronický blok a odovzdali ho Rusom. To boli starší špecialisti, ktorí o tom migu vedeli úplne všetko. Takže Rus si zobral ten blok, zavrel sa, ponoril sa do toho a za krátky čas nám ho opravil. Takisto s nami konzultovali postup pri výskyte špecifických problémov. Napríklad na lopatkách motora sa objavili mikrotrhliny. Rusi sa na to pozreli a povedali nám, či je to ešte v norme alebo to už musí ísť do opravy.

A v tom boli nezastupiteľní?

Áno, pretože takúto pokročilú znalosť lietadla nemá žiadny užívateľ, má ju len výrobca.

Vďaka abonentnému systému sme tak tieto bloky nemuseli baliť do debien a posielat' na opravy do Ruska, pretože mnoho z tých vecí dokázali ruskí technici opraviť priamo na Sliači. Aby som bol spravodlivý: niektorí títo ruskí špecialisti mali veľmi úprimný záujem držať naše migy vo vzduchu. Iniciatívne si pri návratoch na Slovensko nosili rôzne polovodiče a kadejaké drobné súčiastky, aby ich mali v prípade potreby k dispozícii.

Koľko tých Rusov na Sliači žilo? Pred piatimi rokmi sa písalo, že ich mohlo byť až dvanásť.

Ich počet sa menil, mohlo to byť od desať do štyridsať. Počet sa navyšoval raz za niekoľko rokov, keď bolo treba urobiť na migoch kontrolno-overovacie práce.

Naši vojaci sa s tými Rusmi kamarátili? Stretávali ste sa vo voľnom čase?

Ja priamo nie, ale niektorí áno. Veď denne pracovali v blízkom kontakte s našimi ľuďmi. Vtedy sa zákonite vytvoria aj nejaké medziludské vzťahy. Na druhej strane, boli by sme naivní, ak by sme verili tomu, že ruská strana nevyužívala jedinečnú prítomnosť ruských technikov na základni NATO aj na iné účely.

Myslíte tým, že títo Rusi zároveň pracovali pre ruské tajné služby.

Nemám na to dôkazy, ale tento biznis tak funguje. Ale zároveň platí, že určite veľkú časť z nich tvorili skutoční leteckí špecialisti. Keďže ja som pôsobil na veliteľstve vzdušných síl, s ruskými mechanikmi som do kontaktu veľmi neprichádzal. Ak som s niekým rokoval, tak to boli zástupcovia štátnych firiem z Ruska, ktoré zodpovedali za prevádzku migov. Od nich som bežne dostával milión príslubov, ktoré sa potom nematerializovali.

Stále však nechápem, prečo ten abonentný systém nefungoval.

Pretože ten systém nezabezpečil dostatočný prísun náhradných dielov

a v požadovanej kvalite. Keby som bol konšpirátor, tak by som v tom dokonca mohol hľadať zámer. Lebo každý, kto tejto oblasti trochu rozumie, si môže spočítať, že pri takej nízkej dostupnosti lietadiel, akú sme mali my, si za pätnásť rokov zlikvidujete celý letecký personál.

Pri takýchto obmedzeniach nemáte možnosť cvičiť nových pilotov. Normy NATO hovoria, že pilot stíhacieho lietadla by mal za rok nalietat 180 hodín. My sme si povedali, že dobre, naši piloti sú šikovní, skúsení, bude nám stačiť 120 hodín. A viete, koľko bol priemer počas trvania abonentu? Len 52 hodín. Priemerne náš pilot migu mal nalietaných 52 hodín ročne.

Slovenský pilot v kabíne lietadla MiG-29. Archívne foto – MO

Čo to pre pilota znamená?

Prečo piloti musia mať nalietaných čo najviac hodín? Aby sa v kabíne cítili komfortne. Keď pilot lieta málo, tak je vyššia pravdepodobnosť, že sa v nejakej neočakávanej situácii dopustí chyby. Pri priemernom nálete 52 hodín sme mohli robiť len minimum udržiavacieho výcviku a už takmer vôbec sme nemohli robiť výcvik nových pilotov.

Takže nemohla prebiehať generačná obmena.

Veľmi ťažko. Našou prvoradou úlohou bola totiž ochrana vzdušného priestoru. Bojaschopné migy sme teda museli mať vyčlenené primárne na držanie pohotovosti. Zvyšok slúžil na cvičné lety, primárne pre terajších pilotov. Na výcvik nováčikov nám nezostávali skoro žiadne kapacity. A pokiaľ nám aj zostali, tak sa nám zase prihodili iné nepríjemnosti.

Od roku 2012 sa nám podarilo docvičiť päť pilotov, pričom ďalší traja museli byť z rôznych dôvodov vyradení tesne pred ukončením výcviku. Vo výsledku tak priemerný vek pilotov migu už presahoval štyridsať rokov. Takto sme išli stále dole, dole a dole, až sme smerovali k zániku.

Nebol problém v chýbajúcich peniazoch na prevádzku?

Peňazí bolo dosť, veď tie abonentné zmluvy neboli lacná záležitosť. Jedným z hlavných problémov bolo, že Rusi neplnili svoje záväzky. Sľubovali, sľubovali, sám som mal s nimi iks stretnutí. Vždy si priniesli plány a grafy, ktoré vyzerali v poriadku: toľko a toľko motorov budeme mať k dispozícii, všetko bude fajn. A nikdy to neplatilo. Nikdy. Neviem, prečo to tak bolo. Mali sme rôzne podozrenia, ale nič preukázané.

O akých podozreniach hovoríte?

Pozrite sa. Prevzali sme od nich motor, ktorý mal vydržať lietať 350 hodín. A napokon lietal len 70 hodín. Čo si o tom môžeme myslieť?

Akože tam mohla byť nejaká úmyselná sabotáž?

Možno tam bola nekvalitná práca, nazvime to tak. Neviem. Ale možno si pamätáte, že za ministra obrany Gajdoša bola aféra, že sme poslali na Ukrajinu na servis reduktor z vrtuľníka a tam sa zistilo, že ten reduktor je poskladaný zo súčiastok z viacerých rôznych reduktorov.

V roku 2018 sme písali o tom, ako armáda musela uzemniť ruské vrtulníky Mi-17, pretože sa zistilo, že niektoré súčiastky mohli mať sfalšovanú dokumentáciu. Takisto sa objavilo podozrenie, že štát ich kupuje od rôznych, nespoľahlivých priekupníkov. To je tá téma, o ktorej hovoríme?

Ja môžem hovoriť len o tom, čo som videl a zažil. Ale keď už sme pri tom, poviem vám inú vec. V roku 2009 som bol ako zástupca veliteľa vzdušných síl dojednávať v Moskve predĺženie abonentnej zmluvy. Strávili sme tam dva týždne a rokovali sme so zástupcami štátnej firmy RSK MiG. Už sme mali totiž skúsenosti a vedeli sme, čo potrebujeme zmeniť. Boli to veľmi ťažké rokovania. Na jednej strane stola sme sedeli my, to znamená ľudia z veliteľstva vzdušných síl, generálneho štábu a ministerstva, a oproti nám sedeli Rusi. A na ich strane sedeli ešte dvaja ľudia. Hádajte, od koho.

Povedzte.

Od firmy Willing. Ale oni nesesedeli na našej strane, oni pri tých rokovaniach sedeli s Rusmi ako naši protivníci. Nehovorím, že som odborník na obchodné rokovania, ale trochu ma to zarazilo. Čakal by som, že budú obhajovať skôr naše záujmy.

Na prevádzkovaní lietadiel MiG-29 roky zarábala spoločnosť Willing, ktorá bola spojená s Miroslavom Výbohom. Foto N – Vladimír Šimíček

Na to som sa aj chcel spýtať. Roky sa píše o tom, že na údržbe migov zarábala firma Willing spojená s Miroslavom Výbohom, ktorý je kamarát Roberta Fica.

Willing mal od Rusov výhradné zastúpenie pre Slovensko, takže mnohé veci museli ísť cez nich.

Zároveň sa hovorilo, že Willing je len sprostredkovateľ, ktorý na tých lietadlách nič nerobí. Jeho ľudia nanajvýš prídu, dajú pečiatku a zase odídu.

Willing podľa mojich vedomostí nemal žiadne výrobné kapacity. Zobrali náhradný diel, odviezli ho do Ruska a tam ho dali niekomu inému opraviť.

A ukrojili si maržu, o ktorej výške môžeme len špekulovať.

Do toho už nevidím. Ja len viem to, že v Moskve sme vtedy dohodli nejakú zmluvu, ale

po návrate na Slovensko sa na ministerstve aj tak podpísala iná zmluva. Čo sa týka peňazí, to šlo úplne mimo nás vojakov.

Kedy vám ako dôstojníkom začalo byť jasné, že prevádzka migov je dlhodobou neudržateľná?

To je komplikovaná otázka. Ako som spomínal, situácia sa začala lámať okolo roku 2010, keď sme sa dostali na počet pätnásť pilotov. V tom čase sme však ešte dúfali, že sa nám podarí zvýšiť ročné nálety a situácia sa zlepší, čo sa však nestalo. Zároveň sme videli, že Česi už v roku 2005 začali lietať na stíhačkách Gripen. Odvtedy sme závistlivo sledovali ich ročné nálety, ktoré boli viacnásobné oproti našim, ako aj ich kvalitatívny posun. Takže nám bolo jasné, že aj našim vzdušným silám by sa hodili nové lietadlá, ale to bolo v slovenských pomeroch spočiatku nemysliteľné.

Napokon nové stíhačky objednala tretia vláda Smeru v roku 2018.

Ale zároveň podpísali novú abonentnú zmluvu na migy.

Áno, podľa vtedajších informácií malo Slovensko za poslednú, päťročnú prevádzku migov zaplatiť skoro 180 miliónov. To bola primeraná suma?

Poviem úprimne, že cena posledného abonentu ma celkom prekvapila. Čakal by som možno nižšiu, ale viac mi neprislúcha komentovať, pretože my ako vojaci sme do finančných záležitostí nevideli.

Lubomír Svoboda na fotke z roku 2018 s vtedajším ministrom za SNS Petrom Gajdošom. Foto – TASR

Migy mali pôvodne lietať do času, kým vzdušné sily neprevezmú stíhačky F-16. Po ruskom útoku na Ukrajinu však ministerstvo obrany rozhodlo o ich predčasnom uzemnení. Bolo to správne rozhodnutie?

Vojna na Ukrajine ten proces len o niekoľko mesiacov urýchlila. Po útoku na Ukrajinu odišli ruskí technici, alebo lepšie povedané, boli vykázaní. Po ich odchode sme ešte mohli nejaký čas lietať, ale nevedeli sme, ako dlho. Nevedeli sme, či migy budú letuschopné ešte týždeň, mesiac alebo pol roka. Pokiaľ by sa objavili zásadnejšie poruchy, jeden po druhom by odchádzali, pretože by už nemal kto robiť pokročilejšie opravy.

Takže keď ministerstvo rozhodlo, že ich v septembri uzemní, boli ste s tým stotožnení.

Myslím si, že aj našim pilotom sa uľavilo. Veď ako sme sa o tom rozprávali: tí chlapci

nemali žiadny život. Stále boli v robote a časom by nám všetci utiekli. A my sme mali záujem aspoň časť z nich udržať v ozbrojených silách, aby mohli pôsobiť pri výchove novej generácie našich pilotov. Aj touto cestou by som rád poďakoval im a zároveň príslušníkom pozemného personálu, že dokázali toľko rokov udržiavať naše stíhacie letectvo pri živote. Robili takmer zázraky.

Keď pred dvoma týždňami odleteli prvé štyri migy na Ukrajinu, necítili ste aspoň trochu nostalgie?

Jasné, že som cítil, veď MiG-29 je krásne „éro“. Ale keď si spomeniem na posledné roky, keď som každý deň len čakal, aký problém s nimi zase nastane, ľúto mi nie je.

Generálny štáb už komunikoval, že priemerne každých 42 minút mali migy nejaké chybové hlásenie. Takže keď boli vo vzduchu dve lietadlá, štatisticky ste vedeli, že sa niečo udeje. A už sme len čakali, či to bude len nejaká maličkosť, napríklad chyba signalizácie, poistka, alebo to bude niečo vážnejšie: únik prevádzkovej kvapaliny, výpadok motora, čo sme takisto pred rokmi zažili. Ako veliteľ som potom už iba nervózne čakal na správu, že bezpečne pristáli, a mohol som si vydýchnuť.

Je to podobné ako s tým darovaným systémom S-300. O jeho perspektívnom vyradení sa hovorilo už za Radičovej vlády. Veď sme mali k tomuto systému len pár desiatok rakiet. Počas konfliktu, ako je ten na Ukrajine, takéto množstvo vystrieľate za deň, nanajvýš za týždeň. Na čo vám je potom zbraň, ktorú nemôžete použiť? Na modernizáciu S-300 a predĺženie technického života rakiet sme žiadali peniaze, ale nikto nám ich nedal. Politici už za bývalých vlád neboli ochotní do nej investovať. A zrazu za ňou ronia slzy.

Stíhačky MiG-29 sa naposledy pred ľuďmi predviedli na leteckých dňoch SIAF v auguste 2022. O niekoľko týždňov boli uzemnené a v marci 2023 si po prvé kusy prišli ukrajinskí piloti. Foto – TASR

Máte správy, čo Ukrajinci na naše migy hovoria?

Myslím si, že sú spokojní. Na Sliači si ich detailne pozreli a povedali nám, že sú v lepšom stave než ich vlastné migy. A to sme z nich vybrali to, čo sme v nich nechať nemohli, teda americkú avioniku.

Na čo ich môžu využívať?

Predpokladám, že pomocou nich budú stíhať väčšie drony. Prípadne tak ako vy, aj ja som čítal na internete, že s pomocou Američanov integrovali do migov moderné protiradarové rakety. Veď vidíme, že Ukrajinci sú tvoriví a dokážu improvizovať. Ale to aj my.

Miesto migov môže teraz Slovensko získať dvanásť bojových vrtuľníkov AH-1Z Viper. Táto technika doteraz nebola v žiadnych akvizičných plánoch, čo

pripomínajú aj kritici. Prečo ste o tento typ strojov nestáli?

Nie je vôbec pravda, že sme o ne nestáli, ale poďme znova do histórie. Bojové vrtuľníky boli pevnou súčasťou československého a neskôr aj slovenského vojenského letectva. V roku 2011 sme ich však vyradili, konkrétne dvadsať ruských vrtuľníkov Mi-24. Paradoxne nám teraz vyčítajú, že vraj oslabujeme obranyschopnosť Slovenska, keď posielame Ukrajinu pre nás nepotrebnú techniku. Predchádzajúce garnitúry sa však zbavili letuschopných vrtuľníkov Mi-24, z ktorých minimálne tri dodnes lietajú v Senegale. Ešte predtým sme sa zbavili bojových lietadiel Su-25, ktoré doteraz lietajú v Arménsku, a takisto lietadiel Su-22, ktoré doteraz lietajú v Angole. To všetko boli použiteľné stroje, ku ktorým sme disponovali aj množstvom výzbroje.

Na ich prevádzku však neboli peniaze.

Povedzme. Všetci si pamätáme, ako sa v tom čase vyvíjal rozpočet rezortu obrany. Po finančnej kríze sa teda pripravili dlhodobé plány, ktoré zohľadňovali vtedajšie rozpočtové možnosti. Prioritou bolo vybudovanie ťažkej mechanizovanej brigády. Pre vzdušné sily sa objednali vrtuľníky UH-60 a dopravné lietadlá Spartan. Boli v pláne aj ďalšie akvizície, ako sú stíhacie lietadlá a radary. Žiadať v tejto situácii ešte aj špecializované bojové vrtuľníky bolo nereálne. Preto sme do plánov napísali, že chceme aspoň ľahké vrtuľníky s obmedzenou schopnosťou boja proti obrnenej technike. Tie sú relatívne lacné, dá sa na ne zavesiť určitá výzbroj. Mali by sme tak aspoň niečo.

Dnes sme však v úplne inej situácii. Zrazu sa nám naskytla možnosť dostať takmer zadarmo dvanásť špičkových bojových vrtuľníkov. Keby sme si takúto techniku ešte pred pár rokmi napísali do akvizičných plánov, tak by sa nás každý politik alebo úradník z politickej časti ministerstva spýtal, či sme pri zmysloch. Povedal by nám, že na bojové vrtuľníky môžeme minimálne tridsať rokov zabudnúť.

Slovensko by mohlo za vyradené migy získať dvanásť vrtuľníkov AH-1Z Viper. Foto – Wikipédia

Úplne zadarmo však vrtuľníky Viper nebudú: ministerstvo počíta s doplatkom vo výške 340 miliónov.

No nezabúdajte, že ten nákup zahŕňa aj balík viac než 500 riadených rakiet Hellfire, ktoré takisto niečo stoja. Potom zahŕňa ďalšiu muníciu, logistickú podporu a výcvik leteckého a technického personálu. Navyše hovoríme o vrtuľníkoch vyrobených pôvodne pre inú krajinu, ktoré sú momentálne konzervované vo vákuových obaloch. Aj ich samotné sprevádzkovanie by niečo stálo. Takže z tohto pohľadu vnímam tú sumu viac ako výhodnú. Za sumu, ktorú by sme za normálnych okolností vynaložili na ľahké vrtuľníky, môžeme teraz získať špičkové bojové vrtuľníky so špičkovou výzbrojou.

Niektorí politici nákup kritizujú s tým, že ide o útočné vrtuľníky špecializované pre námornú pechotu, ktoré vôbec nepotrebujete.

No tak postupne: útočný vrtuľník. Slovo „útočný“ neznamena, že by sme s nimi chceli na niekoho útočiť. Znamená, že ide o vrtuľník určený na útok proti obrnenej technike,

ktorá útočí na nás. Z tohto pohľadu je to vyslovene obranná zbraň. Mimochodom, aj starý dobrý samopal vzor 58, čo je osobná zbraň každého vojaka, sa nazýva útočná puška.

Ďalej ste spomínali námornú pechotu. Vrtuľníky Viper úspešne operovali napríklad v Afganistane alebo v Iraku. Pretože námorná pechota predsa nie je „navy“, to nie je námorníctvo. Kde bojuje námorná pechota? Na mori?

Na súši.

No samozrejme. Námorná pechota sa len priplaví po mori, ale bojuje na súši. Tieto vrtuľníky nemajú senzory na vyhľadávanie ponoriek, majú protitankové zbrane, mimochodom, veľmi účinné. Hlavnou úlohou týchto vrtuľníkov je totiž podpora pozemných jednotiek.

Naopak, zástancovia tohto nákupu, ako napríklad generál vo výslužbe Macko, hovoria, že Slovensko je svojím terénom vhodné pre použitie vrtuľníkov tohto typu. Sedí to?

Jednoznačne áno. Bojové vrtuľníky bojujú aj na Ukrajine, hoci tam je rovina. Preto sa musia takmer plaziť pri zemi, potom rýchlo vystúpajú do výšky, odpália rakety a rýchlo zmiznú. Zatiaľ čo na Slovensku môžu využívať reliéf a schovávať sa za terénne prekážky. A vrtuľníky, o ktorých je reč, nebudú musieť dokonca ani svoj cieľ vidieť, pretože rakety Hellfire môžu odpáliť aj „spoza rohu“. Vrtuľník Viper je nástupcom známych vrtuľníkov Cobra a SuperCobra, patrí medzi to najlepšie na trhu. A to nielen v tej útočnej sile, ale aj v systémoch vlastnej ochrany a v ďalších oblastiach.

Prečo sa potom niektoré štáty chystajú bojové vrtuľníky vyradiť?

Napríklad ktoré?

Napríklad Japonsko, Austrália.

Pozrite sa na mapu: Japonsko je ostrovný štát, Austrália je kontinent. Preto sa ich obrana sústreďuje na obranu proti veľkým hladinovým cieľom, ktoré by k nim privádzali invázne jednotky. Lenže potom máte štáty ako Poľsko, ktoré, naopak, kupujú desiatky bojových vrtuľníkov Apache.

Nebudú bojové schopnosti bojových vrtuľníkov onedlho nahradené dronmi?

Drony budú nepochybne hrať stále významnejšiu úlohu. Lenže dron musíte na diaľku ovládať. A pokiaľ máte pokročilé spôsobilosti na rádiový boj, tak dokážete prerušiť signál a nad tým dronom buď prevziať kontrolu, alebo ho hodiť o zem. Mimochodom, vrtuľníky Viper majú aj schopnosť niesť drony, vypustiť ich a potom s nimi komunikovať. Takže sa pri nich počíta aj s týmto typom boja.

Budem rýpať: či to bolo za Smeru alebo SNS, kedykoľvek chcelo ministerstvo obrany niečo nakúpiť, vždy k tomu nejaký generál povedal, že práve takúto vec armáda potrebuje. Mohol by som vôbec čakať inú odpoveď, než že ten nákup vrtuľníkov podporíte?

Čudujete sa? Veď tu sa donedávna pre vojakov skoro nič nekupovalo.

Rozumiem, že vzhľadom na investičné dlhy uvítate čokoľvek. Len sa pýtam, či by bolo vôbec možné čakať od vás inú odpoveď.

Hádam som vám vecne vysvetlil, prečo bojové vrtuľníky, zvlášť v týchto časoch, potrebujeme. Potrebovali sme ich aj predtým, len sme nemali tú drzosť napísať si ich do akvizičných plánov. Boli za horizontom finančných možností tohto štátu. Preto tam bojové vrtuľníky neboli. A nie preto, že by sme ich nechceli.

Keby došlo, nedaľbože, k napadnutiu Slovenska, môžete mi povedať, čím by sme mali bojovať? My dnes nedisponujeme skoro žiadnymi modernými zbraňami. Disponujeme síce pár typmi protitankových riadených striel, tankov máme pár, húfnic máme pár, moderné bojové vozidlá sa objednali len minulý rok, ale chvála Pánu

Bohu aj za to.

Bojový vrtuľník je však úplne iná liga. Bojový vrtuľník nielenže disponuje ničivou palebnou silou, akú má tank alebo bojové vozidlo, ale dokáže túto palebnú silu aj veľmi rýchlo premiestniť tam, kde práve treba. Predstavme si situáciu, že nepriateľ nájde slabé miesto a prelomí našu obranu. Prísun záloh pozemných síl by trval desiatky hodín, možno pár dní, kým vrtuľníky sa na toto kritické miesto dostanú rádovo v hodinách.

Druhá vláda Smeru nakúpila pre ozbrojené sily deväť viacúčelových vrtuľníkov UH-60 Black Hawk. Foto – TASR

Onedlho budú dozbrojené aj vrtuľníky Black Hawk. To ako palebná podpora nestačí?

Vrtuľníky Black Hawk, ako je všeobecne známe, boli kúpené bez výzbroje. Takže dokážu len prevážať materiál alebo ľudí z bodu A do bodu B. Teraz sa k nim objednala aj nejaká výzbroj, lenže pri väčšine z nich hovoríme len o palubnom guľomete. Čo s ním? Tank to pokropí, ale nezastaví. S navádzanými raketami vzduch-zem sa pri

blackhawkoch nepočíta. Ich zástavba by bola mimoriadne nákladná. No a nám sa tu teraz otvorila možnosť získať nielen moderné bojové vrtuľníky, ale ešte aj s takým počtom veľmi presných rakiet, s ktorými môžeme teoreticky zničiť až stovky obrnených strojov.

Bojové vrtuľníky však majú ešte drahšie letové hodiny než vrtuľník Black Hawk. Nehrozí, že o pár rokov prídu znovu rozpočtové škrty a nebudeme mať na ich prevádzku?

Ja nemám krištáľovú guľu. Máte dve možnosti: buď sa štát o svoju obranu stará, alebo ju nechá zdecimovať, ako sa to dialo skoro tridsať rokov. Pri súčasnom rozpočte by bola táto spôsobilosť udržateľná.

Kde na tie vrtuľníky zoberiete pilotov? Vo výcvikových plánoch ste s nimi nepočítali.

Budeme postupovať rovnako ako pri zavádzaní stíhačiek F-16. Nebudeme preškoľovať pilotov zo starých strojov, ale vycvičíme si novú generáciu. Viete, aký je rozdiel medzi ruským a západným vrtuľníkom?

Neviem. Ruský má na palubnej doske budíky a západný počítače?

Základný rozdiel je, že rotor sa točí opačným smerom. Takže tam, kde v ruskom vrtuľníku používate pravú nohu, v západnom používate ľavú nohu. A niekedy môže nastať problém. Ak pilot lietal dvadsať rokov na ruskej technike, v krízovej situácii postupuje inštinktívne. Naši starší piloti dnes majú stále možnosť lietať na ruských vrtuľníkoch Mi-17, ktoré plánujeme ešte niekoľko rokov prevádzkovať. Už aj pri vrtuľníkoch UH-60 Black Hawk sme však stavili na mladšiu generáciu pilotov.

Vrtuľníky Viper sú už vyrobené. Museli by ste teda veľmi rýchlo nájsť pilotov, ktorí by sa mohli zaškoliť.

Zatiaľ plán nemáme, keďže táto akvizícia ešte nebola schválená, ale už sa nad tým zamýšľame. Myslím si, že znovu stavíme na mladú generáciu. Už teraz máme približne dvadsať pilotov, ktorí sú vycvičení na vrtuľníky Black Hawk. Malú časť z nich zoberieme a preškolíme ich na Viper. No a k nim budeme postupne hľadať ďalších. Počítam s tým, že až bude kontrakt uzavretý, znovu rozbehneme kampaň medzi mladými ľuďmi a očakávam rovnaký záujem, ako keď sme hľadali personál na lietadlá F-16.

Samozrejme, to nebude jednoduché, nie je možné nič uponáhľať. Spomínam si pred pár rokmi, keď sa kúpili blackhawky, tak na nás tlačili, aby sme s nimi čo najskôr začali hasiť lesné požiare. Lenže to nie je také jednoduché lietať s vrtuľníkom, ktorý pod sebou nesie zhruba dve tony záťaže. Takže sme aj na to hasenie nabiehali postupne. Nechceli sme riskovať životy svojich ľudí preto, že niekto by bol príliš horlivý a chcel by ukázať, ako nová technika pomáha obyvateľstvu.

Ako dlho trvá preškolenie pilota na vrtuľník typu Viper?

Nie je to výcvik na stíhačky. Česi si takisto objednali vrtuľníky Viper a počítajú s tým, že na výcvik prvej skupiny pilotov bude potrebných šesť mesiacov, na výcvik mechanikov osem mesiacov. Výcvik úplných nováčikov, samozrejme, potrvá dlhšie. Česi inak budú mať k vrtuľníkom Viper aj trenažér, takže aj to nám otvára možnosti na doteraz nebývalý typ spolupráce.

Budete mať tie vrtuľníky vôbec kde umiestniť?

Samozrejme. Veď na letisku v Prešove sme mali svojho času dvadsať bojových vrtuľníkov Mi-24. Asi sa nezaobídeme bez úpravy infraštruktúry, ale tá bola v pláne už od príchodu vrtuľníkov UH-60 Black Hawk. Priestoru je na prešovskej základni dosť.

Vrtuľníky Viper na rozdiel od doterajších našich vrtuľníkov nemajú kolesá, ale lyže. S tým nebude problém?

Prečo by mal byť? Lyže sú výborné na pristátie v teréne, pretože rozkladajú hmotnosť vrtuľníka. S kolesami nemôžete pristávať všade, môžu sa vám totiž zaboriť do terénu. Zatahovací kolesový podvozok je rovnako náročnejší na údržbu. Problém nie je ani na letisku. Pri pohybe po letisku však môžete na lyžinu pridať malé kolieska alebo vrtuľník umiestniť na pohyblivú platformu, takže k nim nepotrebujete ani žiadny ťahač.

Bojové vrtuľníky Mi -24 vyradila armáda v roku 2011 za exministra Galka. Dôvodom boli na jednej strane rozpočtové škrty, na druhej strane ich drahá prevádzka. Foto – TASR

Vráťme sa ešte k stíhačkám. Miesto migov objednala Pellegriniho vláda stíhačky F-16. Prvé kusy by ste mali prevziať tento rok. V čom bude hlavná zmena?

To bude celý súbor zmien. F-16 unesie viac zbraní, viac vydrží v boji, a to nielen v porovnaní s migom, ale aj so švédskym Gripenom, ktorý bol ako alternatíva. Napríklad Gripen v ostrom boji vo vzdialenosti 740 kilometrov od vlastnej základne môže bez prídavných nádrží operovať dvadsať minút, F-16 v našej verzii blok 70 môže

v tejto vzdialenosti operovať 83 minút. To je, myslím si, podstatný rozdiel. F-16 je tiež usposobený na priamu podporu pozemných vojsk, na čo neboli usposobené ani naše migy a nie sú na to usposobené ani gripeny.

Pôvodne sa uvažovalo práve o stíhačkách Gripen. Ich výrobca, švédsky SAAB, si tu pripravoval pôdu, spolupracoval s lobistami či analytikmi. Prečo napokon padlo rozhodnutie kúpiť americké F-16?

Konečné rozhodnutie urobili politici, ale ja ako vtedajší veliteľ vzdušných síl som bol s týmto rozhodnutím spokojný. Američania nám dali výbornú cenu. Chceli ukázať, že aj malé štáty si môžu dovoliť stíhačky tohto typu. Cenovo tak americké F-16 vychádzali výhodnejšie než Gripeny, pritom ich výkonnosť je vyššia. Pamätám si, že aj ľudí, ktorí boli vo výberovej komisii, americká ponuka veľmi prekvapila.

Česi plánujú ísť do vyššej generácie stíhačiek a objednať si typ F-35. S touto myšlienkou ste sa nepohrávali?

Pár ľudí sa s ňou pohrávalo, ale potom Američania dali na stôl čísla k tomuto variantu a bolo vybavené. Nešlo totiž len o obstarávaciu cenu, tá dlhodobo klesala, išlo aj o rôzne dodatočné náklady. Oveľa väčšie investície by ste museli urobiť do infraštruktúry. Poliaci sa rozhodli pre F-35. A máme od nich relevantné informácie, že len prestavba leteckých základní pre tento typ techniky by bola vysoko nad naše možnosti.

Potom je tu cena prevádzky – letová hodina F-35 dosahuje veľmi zhruba 35-tisíc eur, letová hodina F-16 dosahuje okolo 10-tisíc eur. Sú to len hrubé počty, pretože neexistuje jednotná metodika, ako letovú hodinu počítať. No i tak je evidentné, že sú to rozdielne kategórie. Naším českým priateľom v tejto veci žičím, ale z médií čítam už teraz informácie, aké zložité rokovania o F-35 vedú.

Pri migoch ste spomínali, že ste mali dostupné priemerne štyri lietadlá, teda necelých štyridsať percent. Akú dostupnosť očakávate pri F-16?

Američania si pri stíhačkách udržiavajú zhruba 70- až 80-percentnú dostupnosť. My budme realisti, pri slovenskom obstarávaní a ďalších našich špecifikách budeme spokojní, ak sa dostaneme na úroveň 60 až 70 percent.

Prvé nové stíhačky F-16 by Slovensko malo prevziať tento rok. Foto – Veľvyslanectvo USA

S akou výzbrojou počítate pri F-16?

V rámci zmluvy dostaneme rakety vzduch-vzduch rôznych typov, menšie rakety vzduch-zem, potom presne navádzané bomby, systémy na prieskum a systémy vlastnej ochrany.

Zároveň budú F-16 mať aj veľmi pokročilý radar.

Ten radar je naozaj veľmi kvalitný, urobí množstvo práce za pilota. Dokáže sledovať mnoho cieľov a vyhodnocovať, ktoré z nich sú tie najviac nebezpečné. Čo je takisto podstatné, lietadlo bude vybavené aj data linkom, ktorý MiG-29 nemal. Lietadlu to

umožní oveľa tesnejšie spolupracovať s inými lietadlami aj so zemou.

Ľudovo povedané pilot jednej stíhačky uvidí na prístrojoch to, čo vidí pilot druhej stíhačky.

A zároveň tie dáta pôjdu cez kryptoprenos aj na zem. Takže pozemné veliteľstvo získa absolútny prehľad o bojisku. Bude to úplne iný svet.

Najvyšší kontrolný úrad (NKÚ) pred dvoma rokmi kritizoval počet týchto stíhačiek – tvrdí, že miesto štrnástich strojov F-16 by Slovensku mohlo stačiť menej. Čo na to hovoríte?

Už pri migoch sme videli, že ani dvanásť lietadiel nám nevydržalo v prevádzke dlhšie než pätnásť rokov. Štrnásť lietadiel je minimum. Mimochodom, pre rovnaké počty lietadiel sa pri prechode na západnú techniku rozhodli aj Česi a Maďari.

Česi už niekoľkokrát nasadili svoje stíhačky na ochranu Pobaltia a Islandu. Umožní aj vám tento počet pomáhať s ochranou vzdušného priestoru iných štátov?

Áno, nebude to síce hneď, ale v budúcnosti počítame aj s takýmito misiami. Česi to dokážu so štrnástimi gripenmi, prečo by sme to my nedokázali so štrnástimi F-16? S migmi sme nikde v zahraničí lietať nemohli. Ja sa teším na to, že naši piloti sa v rámci NATO konečne budú cítiť ako rovnocenní.

Na výcvik do USA poslali ozbrojené sily úplne novú generáciu pilotov, ktorí doteraz nelietali na migoch. Foto – MO SR

Na výcvik do USA ste poslali úplne novú generáciu pilotov. S akým modelom výcviku do budúcnosti počítate, aby vám piloti postupne neubúdali, ako sa to dialo pri migoch?

Chceme sa vrátiť k tomu, čo bolo bežné pred tridsiatimi rokmi. V 90. rokoch prišla móda outsourcingu. Odvtedy si naši budúci piloti robili základný výcvik v civilných firmách, ktorý sme im uhrádzali, a až potom prichádzali k nám. Teraz sme prišli s novou koncepciou. Chceme, aby vzdušné sily disponovali aj niekoľkými dvojmiestnymi vrtulovými lietadlami typu Zlín alebo niečo podobné, ktoré budú slúžiť na ten najzákladnejší výcvik. Pre tento výcvik počítame s využitím aj našich bývalých pilotov migov.

Takže bývalí piloti stíhačiek by pomáhali so základným výcvikom nováčikov?

Má to svoj dôvod. Donedávna to fungovalo tak, že sme dostali 23-ročného absolventa vysokej školy s hodnosťou poručík, ktorý vôbec prvýkrát videl zblízka leteckú základňu. Potom si urobil v civilnej firme základný výcvik a až potom sme ho mohli

priradiť ku konkrétnej technike. Teraz však chceme, aby už aj ten základný výcvik robili pod dohľadom našich inštruktorov. Prečo? Pretože naši veteráni budú môcť včas odhadnúť, na čo dotyčný uchádzač má alebo nemá. Nie každý pilot má na to, aby sa stal bojovým pilotom, ale stále môže byť dobrým dopravným pilotom alebo pilotom vrtuľníka.

Naším problémom bolo, že sme si bez náhrady zrušili leteckú akadémiu v Košiciach. Takže ešte donedávna sme museli čakať, kým nám vyštuduje 23-ročný chlapec, aby mohol nastúpiť na základný výcvik. A kým sa stal operačným pilotom migu, mal tridsať rokov. Teraz prechádzame na F-16 a naším zámerom je, aby mohol výcvik už na túto konkrétnu techniku začať hneď po absolvovaní školy. Takže sa posúvame zhruba o päť rokov nižšie. Pilot bojového lietadla musí byť totiž mladý a zdravý, aby nám čo najdlhšie vydržal.

Mimochodom, stále hovoríme o mužoch. So ženami sa pri výcviku na stíhačky nepočíta?

V niektorých armádach majú aj stíhacie pilotky, ani na Slovensku tomu legislatívne nič nebráni, ale zatiaľ sme nemali žiadnu uchádzačku. Ak by sa nejaká žena prihlásila, tak by, samozrejme, musela spĺňať všetky nároky, aké spĺňajú muži. No pri vrtuľníkoch ženu pilotku máme a rovnako aj pri dopravnej mašine.

Ministerstvo obrany nám vlani potvrdilo, že minimálne jeden z pilotov, ktorých ste poslali do USA do kurzu na stíhačky F-16, výcvik nedokončil. Stáva sa to často?

Takáto vec sa deje bežne aj v iných armádach. Od Američanov vieme, že štatisticky nedokončí výcvik na lietadlá F-16 okolo sedemnásť percent uchádzačov. V našom prípade sa stalo to, že jeden z našich chlapcov nemal potrebné vlohy pre pilota stíhačky – po psychologicknej stránke. Americkí inštruktori nám hovorili, že po technickej stránke všetko zvláda, ale pre bojové lietadlo musíte byť aj patrične agresívny, aby ste dokázali zostreliť nepriateľského pilota. Počítame však s tým, že

z neho bude excelentný pilot podzvukového lietadla. No zistili sme to až po tom, ako sme do jeho výcviku investovali dosť významnú sumu.

Práve preto je také dôležité, aby sme si vo vlastnej réžii robili už ten základný výcvik na vrtuľových lietadlách. Vtedy toto riziko podstatne znížime. Základný výcvik je to prvé sito. Spoliehame sa na to, že naši skúsení piloti z migov dokážu už počas tohto výcviku posúdiť, ktorý pilot sa hodí na stíhačku, ktorý na dopravné lietadlo a z ktorého bude dobrý metodik. Takto to fungovalo aj kedysi, takže neobjavujeme žiadnu Ameriku.

Ľubomír Svoboda

V armáde je od roku 1976, keď nastúpil na Vojenské gymnázium, neskôr vyštudoval Vojenskú leteckú školu v Košiciach. Po roku 1990 absolvoval viacero zahraničných kurzov vrátane interného postgraduálneho štúdia na Kráľovskej leteckej štábnej škole v meste Bracknell vo Veľkej Británii, kurzu pre vyšších dôstojníkov na Obrannej akadémii NATO v Ríme a kurzu manažmentu medzinárodnej obrany na Námornej postgraduálnej školy v Monterey v USA.

Ako pilot lietal na dopravných lietadlách, pôsobil ako pilot inštruktor na lietadlách L-410, neskôr lietal na strojoch An-24 a An-26. Ako veliteľ prešiel všetkými úrovňami – od veliteľa roja cez veliteľa letky, krídla, základne, brigády až po veliteľa Vzdušných síl SR.

V rokoch 2013 až 2017 pôsobil v zahraničí ako náčelník vojenského štábu NATO Spojeneckého veliteľstva spoločných síl Brunssum v Holandsku. Od roku 2020 je zástupcom náčelníka generálneho štábu Daniela Zmeka.

Máte pripomienku alebo ste našli chybu? Prosíme, napíšte na pripomienky@dennikn.sk.