

PROGRAMY NATO PRO STRATEGICKOU LETECKOU PŘEPRAVU

Jak Severoatlantická aliance přepravuje nadměrné náklady?

Když se Severoatlantická aliance začala po roce 2000 zapojovat i do misí mimo Evropu, vyvstala potřeba přepravovat těžké a nadměrné náklady na velké vzdálenosti. Členské země NATO, s výjimkou Spojených států, však nedisponovaly potřebnými přepravními kapacitami, a proto se rozhodly spojit své síly a nakoupit, či si pronajmout, speciální transportní letouny společně, čímž dochází k výrazné finanční úspoře. V rámci NATO nyní existují dva programy k řešení nedostatku strategických leteckých přepravních kapacit: SALIS – Program mezinárodního řešení strategické letecké přepravy (Strategic Airlift International Solution) a SAC – Program schopností strategické letecké přepravy (Strategic Airlift Capability). Dohromady tyto dva programy nabízejí členům NATO a jejich partnerským zemím výborný způsob zajištění strategické letecké přepravy, aniž by musely nést plnou výši nákladů s tím spojených. Zatímco v rámci programu SALIS si členové letadlo An-124 pronajímají, v programu SAC si letadla účastníci zakoupili a jednotlivé země se podle výše svého podílu v projektu dělí o dostupné letové hodiny a také o náklady s tím spojené.

Česká republika je členem programu SALIS a nově také MRTT-C (viz Factbox „Letecké tankery pro NATO“ /2020/).

Program dočasného řešení strategické letecké přepravy - SALIS

Mezinárodní konsorcium devíti zemí (Belgie, Česká republika, Francie, Německo, Maďarsko, Norsko, Polsko, Slovensko a Slovinsko) si v rámci programu SALIS pronajímá letouny An-124 Ruslan. Zapojeným zemím je k dispozici až pět strojů Ruslan, které mohou využívat na základě dohodnutých letových hodin za rok.

Letouny An-124 Ruslan jsou schopny přepravovat až 150 tun nákladu jako tanky (například 3 tanky T72), celé raketové systémy nebo několik středně velkých vrtulníků, čehož využila i česká armáda při přepravě tří svých vrtulníků Mi-171Š do Afghánistánu. [Kapacitu stroje využila ČR v roce 2020 také pro dopravu zdravotnického vybavení pro boj s nemocí Covid-19.](#)

Země NATO využily tyto letouny především při transportu materiálu pro potřeby vojenských operací v Afghánistánu. Byly také využity například k poskytnutí pomoci obětem zemětřesení v Pákistánu v roce 2005 či při přepravě mírových jednotek Africké unie na misi v Dárfúru.

Vývoj programu SALIS

Program SALIS začal vznikat v roce 2003. Šlo o reakci na nedostatek leteckých přepravních kapacit zemí NATO, způsobený čekáním na zpožděné dodávky letadel Airbus A400M. Řešením byla smlouva se společností Ruslan SALIS (joint venture ruské společnosti Volga-Dnepr a ukrajinské společnosti Antonov), která byla uzavřena v roce 2006 a zajišťovala možnost využít šest těžkých nákladních letadel An-124 Ruslan. Smlouva měla platit do roku 2009, později však došlo k jejímu několikanásobnému prodloužení.

V roce 2016 došlo k restrukturalizaci celého projektu, kdy devět zúčastněných zemí (Belgie, Česká republika, Francie, Německo, Maďarsko, Norsko, Polsko, Slovensko a Slovinsko) vytvořilo společné konsorcium, které podepsalo dvě separátní smlouvy se společnostmi Antonov a Volga-Dnepr. O dva roky později, v roce 2018, oznámila společnost Volga-Dnepr, že v projektu končí. Kontrakt se společností Antonov však pokračoval dále a byl v roce 2019 opět prodloužen až do konce roku 2021. Společnost Antonov podle této smlouvy garantuje trvalou dostupnost dvou letounů An-124 s možností využít dvou dalších do šesti dnů a jednoho do devíti dnů.



Strategická přeprava na moři

Kromě programů na leteckou přepravu existuje i obdobné sdílení zdrojů mezi spojenci pro přepravu nákladů po moři (Strategic Sealift). Konsorcium 11 aliančních států disponuje celkem 11 speciálními trajekty. Česká republika do tohoto projektu není zapojena.

Program schopností strategické letecké přepravy - SAC

V programu SAC je sdruženo dvanáct států, z nichž deset je členem NATO (Bulharsko, Estonsko, Litva, Maďarsko, Nizozemí, Norsko, Polsko, Rumunsko, Slovensko a Spojené státy) a dva jsou součástí programu Partnerství pro mír (Finsko a Švédsko). Tyto státy společně zakoupily a nyní provozují tři letouny americké výroby Boeing C-17 Globemaster III. Domovskou základnou letadel je letiště Pápa v Maďarsku.

Letoun Globemaster III je schopen strategické i taktické přepravy více než 70 tun nákladu či až 134 vojáků. Umožňuje evakuaci raněných, provádění výsadkových akcí a rychlých přesunů jednotek nebo transport nejrůznějších druhů nákladů k operačním základnám.

Každý stát zapojený v programu SAC má na letounech vlastní podíl, na jehož základě získává i počet letových hodin, které může za rok využít. O koordinaci požadavků jednotlivých států se pak stará řídicí výbor. Letadla SAC jsou schopna reagovat na širokou škálu potřeb v oblasti letecké přepravy. Jejich náplní může být podpora operací Evropské unie, NATO a Organizace spojených národů či národních vojenských, mírových a humanitárních misí kdykoli a kdekoli účastník programu uzná za vhodné. V minulosti již našla využití v rámci zásobování a přepravy mezinárodních sil v Afghánistánu, dále podporovala operace NATO v Libyi, pomáhala po zemětřesení na Haiti a povodních v Pákistánu nebo podporovala evropské mise v Mali a Středoafričské republice.

Koncept SAC vznikl v roce 2006, kdy představitelé NATO hledali řešení, které by dlouhodobě uspokojilo potřebu strategické přepravy pro členské státy Aliance, jež by samostatně neměly k získání a udržení této schopnosti dostatek finančních prostředků.



Letecké přepravní schopnosti české armády

Česká armáda provozuje v roce 2020: 2 středně velké proudové dopravní letouny A319, 2 dosluhující menší proudové letouny Jak-40, jeden malý proudový letoun CL-601, 4 turbovrtulové letouny C-295M (které by měly doplnit 2 další objednané stroje verze MW), a 4 menší turbovrtulové stroje L-410. Z vrtulníků pak slouží přepravním účelům desítky víceúčelových vrtulníků W-3A a 24 středních vrtulníků z rodiny Mi-8/17/171Š.

Porovnání používaných letadel

	An-124 Ruslan	C-17 Globemaster III
Posádka	4-6 členů	3 členové
Kapacita	88-350 pasažérů	102 lidí nebo 36 nosítek a 54 zraněných
Délka	68,96 m	53 m
Rozpětí křídel	73,3 m	51,75 m
Cestovní rychlost	865 km/h	830 km/h
Dolet	až 16 500 km	až 4 500 km
Maximální náklad	150 t	77,5 t
Maximální vzletová hmotnost	405 t	265 t
Pohonná jednotka	4 x Ivchenko Progress D-18T	4x Pratt & Whitney F117-PW-100
Tah motorů	4x 229,5 kN	4x 180 kN
Životnost	10 000 letů / 45 let	30 let

Bibliografie a zdroje k tématu:

- » NATO (2020): Strategic Airlift. Online: https://www.nato.int/cps/en/natohq/topics_50107.htm
- » NATO [2020]: Strategic Airlift Capability. Online: <http://www.nspa.nato.int/en/organization/NAMP/sac.htm>
- » Antonov [2020]: AN-124 „Ruslan“. Online: <https://www.antonov.com/en/airlines>
- » Boeing [2020]: C-17 Globemaster III. Online: <https://www.boeing.com/defense/c-17-globemaster-iii/>
- » McNally, Brendan (2013): Outsourcing Strategic Airlift: NATO's two very different solutions. MediaDefenseNetwork, 25. 7. 2013. Online: <https://www.defensemedianetwork.com/stories/outsourcing-strategic-airlift-natos-two-very-different-solutions/>
- » Ministerstvo obrany ČR (2011): O spolupráci v oblasti letecké přepravy se tentokrát jednalo v Praze. Online: <http://www.acr.army.cz/vycvik-a-nasazeni/aktivni-zalohy/aktuality/o-spolupraci-v-oblasti-letecke-prepravy-se-tentokrat-jednalov-praze-60731/>
- » Olsen, John Andreas (2014): European air power: challenges and opportunities. Nebraska: University of Nebraska Press, s. 51-52.
- » Ministerstvo obrany ČR: SALIS přistává v Kábulu. Online: <http://www.army.cz/scripts/detail.php?id=13387>
- » SALIS-SALCC, Movement Coordination Centre Europe. Online: <http://mcce-mil.com/salcc/>

Pokud budete mít zájem o další informace k tomuto tématu, neváhejte se obrátit na:
Informační centrum o NATO
Jungmannova 17, 110 00 Praha 1
info@natoaktual.cz