

JELKO KACIN



Najprej je bila modra lastovka...



... z vso instrumentalno opremo...

ZAKAJ STA GAZELA IN LASTOVKA MODRE BARVE

Flota helikopterjev slovenske Teritorialne obrambe ima dva helikopterja, ki sta si navzven, za poznavalce, kaj malo podobna. Za tiste ljudi (in teh je večina), ki niso posebno spretni v razlikovanju tovrstnih helikopterjev, pa je zdaj tu tudi skupni imenovalac – elegantni barvni premaz v kombinaciji bele, zlate, temno modre in prevladujoče svetlo modre barve. Zaradi tega opazovalec lahko kar podvomi, da bi lahko bil njun lastnik Ministrstvo za obrambo.

Ampak dvomov ne sme biti, saj je na bokih tudi kokarda TO, čeprav so registrske oznake povsem civilne. Očitno je, da to niso standardne kamuflažne barve Teritorialne obrambe, zato se pač samo po sebi zastavlja vprašanje, kateri premaz je original in kaj je kopija. Na to vprašanje odgovarjamo v tem zapisu, čeprav so redni bralci nekaj dejstev tokratnega zapisa že lahko prebrali v prejšnjih številkah Revije Obramba in se morda sami dokopali do lastnega spoznanja o tem vprašanju.

ZAKAJ SMO IZBRALI HIRUNDO

Spomladi 1991, nekaj mesecev pred osamosvojitvijo, je postalo jasno, da Beograd pri slovenski osamosvojitvi ne bo pripravljen sodelovati. Nasprotno, če že ni bilo mogoče zagotovo predvideti oboroženega konflikta, pa je bilo neizpodbitno dejstvo, da bodo težave trajale nekaj mesecev, zato bo TO v tem času potrebovala tudi svoj helikopter. Računali smo, da bomo dobili gazele, ki so bile na voljo obema korpusoma JLA na ozemlju republike Slovenije, nobenega jamstva pa ni bilo, da se bodo naši računi in pričakovanja izšli tako, kot smo želeli. Torej smo potrebovali vsaj en helikopter. Na končni izbor in odločitev za nakup je vplivalo kar nekaj dejstev. Pogjemo nekatera:

1. Dobro smo poznali tehnologijo italijanskega proizvajalca Agusta iz Milana, saj je v sestavi takratne letalske enote milice – LEM (današnje LEP) letelo že precej plovil tega proizvajalca. Mislim, da sem februarja 1991 obiskal tovarno, si ogledal proizvodnjo in ugotovil, da se bomo v Milanu zelo težko pogovarjali, še težje pa karkoli sklenili. Nobenega navdušenja niso kazali za prodajo helikopterja, pri tem pa so bile cene in roki dobav nečloveško visoki in dolgi. Takrat so se še vedno pogovarjali o prodaji paketa helikopterjev A-109 za potrebe Avto moto zveze Jugoslavije. Čeprav bi bil njihov namen (najprej in predvsem) civilen, pa bi jih vzdrževale in z njimi letele posadke vojaškega letalstva. Sanjali so o velikem poslu, do 20 helikopterjev je bilo v igri, zato se Italijani o enem helikopterju niso želeli preveč zagreto pogovarjati. Ampak mi smo to tehnologijo poznali, posadke so bile že na voljo v milici, zato je bilo naravno, da smo razmišljali v smeri tehnološkega poenotenja v samem začetku letalstva TO, čeprav je bilo jasno da italijanska vlada ne bo dala izvoznega dovoljenja za nov helikopter.

2. Helikopter je bilo potrebno plačati in denarja nikakor ni in ni hotelo biti. Šele s prihodom ministra Šešoka, ki je prisegal skupaj z menoj, smo lahko vzpostavili nujno potrebno kooperativno ozračje, ki je omogočilo tudi nakup minimalnih količin najbolj pogrešanih vrst orožja in opreme. Ampak vseeno je bilo sredstev bistveno manj, kot pa je takrat verjela naša javnost, mi pa resnice nismo smeli povedati, če smo želeli vzdrževati videz, da se nadvse odločno in celovito opremljamo za morebitni spopad. Pomembno pa je dejstvo, da za nov helikopter denarja ni bilo, zato smo se lahko in morali zadovoljiti z rabljenim plovilom.



◀ ... in poreklom v registru YU...

3. Tudi zaradi takratne opozicije smo želeli kupiti plovilo, ki bo dvonamensko, uporabno tudi za zaščito in reševanje. Tako plovilo Agusta A-109 že dolgo uporablja naša policija za prevoz bolnikov med bolnišnicami, zato smo bili vse bližje končni odločitvi.

4. Potrebovali smo hiter in razmeroma prostoren helikopter z dvema motorjema in vso instrumentalno opremo, uporaben tudi za prešolanje pilotov, ki smo jih pričakovali iz JLA. Izbrani helikopter je bil prvi na Slovenskem, ki je posadki ponudil radarsko sliko.

5. Helikopter je bilo potrebno tudi uvoziti, zato smo se po pregledu trga rabljenih helikopterjev, celovitosti ponudb in pričakovane stanja ohranjenosti plovil odločili za nevtralno Finsko. Predvsem smo se želeli izogniti nakupu plovila, ki bi bilo zaradi letenja nad morjem preveč izpostavljeno koroziji. V Helsinkih je ekipa preverila v zraku in na tleh kar nekaj plovil tega tipa, ampak nobeno ni ustrezalo našim natančno postavljenim merilom. Čeprav težav z izvoznim dovoljenjem na Finskem nismo pričakovali, pa do nakupa tri tedne pred osamosvojitvijo še ni prišlo.

6. Plovilo je bilo potrebno tudi registrirati, in to v Jugoslaviji, zato smo že pravočasno rezervirali registracijo YU-HDC za helikopter Agusta A-109 medico za potrebe Republiškega štaba za civilno zaščito, ne da bi omenili dejstvo, da gre za organ v sestavi Ministrstva za obrambo.

7. Končno smo primerno plovilo (belo, zlato, modre barve) našli v ZRN in se odločili za nakup.

◀ Potem so prebarvali gazelo...

◀ ... ki je videti od spodaj takole...

Kmalu po osamosvojitvi smo ga preleteli v Ljubljano, kjer je začasno streho nad glavo našel v hangarju Smelta, kasneje pa se je lastovka preselila v podkop na vojaškem delu brniškega letališča, kjer so nekoč domovale gazele JLA.

Odgovor na vprašanje, kaj je bilo prej, kura ali jajce, se v primeru barve naših helikopterjev glasi: Agusta A-109 hirundo je bil prvi modri helikopter TO v Sloveniji. Ob upoštevanju vseh argumentov, ki sem jih zapisal, je jasno, da je bil nakup dobro premišljen in v tistem času pravzaprav tudi edini mogoč.

Naš lepotec je bil izdelan konec leta 1985, v drugi polovici leta 1991 pa je naletel skoraj 80 ur.

ZAKAJ STA GAZELA IN LASTOVKA MODRE BARVE

Seštevek naleta v lanskem letu pa krepko presega 100 ur, če hkrati upoštevamo dejstvo, da so lani posadke bistveno večji del naleta opravile na močnejših srednjih helikopterjih Bell – 412 SP in HP, ki so bili kupljeni kasneje. Za manj kot polovično ceno novega plovila takega tipa smo v letu 1991 dobili helikopter, ki nam je dobro služil,



... od znotraj pa takole...

čepprav so danes njegovo primarno transportno in učno vlogo v večjem obsegu prevzeli helikopterji drugih tipov.

Iz ljubljanske megle... →

... v hribe... →

GAZELA JE ZELO POTREBNA

Ko gre za šolanje, je to zdaj že legendarna gazela z registracijo SL – HAA. Že kombinacija črk v slovenskem registru kaže, da gre za prvo plovilo TO, ki je po zaslugi posadke Kalan – Šuštar postalo last države Slovenije v času vojne. Kot smo v naši reviji podrobno pisali, je bila njena navzočnost dolge mesece zatajena, jeseni 1991 (13. novembra) pa smo jo po tleh odpeljali na generalni pregled in obnovo v tujino. Ne smemo pozabiti, da takrat Slovenija še ni bila mednarodno priznana in da so takrat npr. v ZRN odlašali z izročitvijo helikopterjev zvezne policije, ki



◀ Dne 7. oktobra 1992: vsi Žoharjevi, ki so gazelo mesece skrivaj gostili v domači lopi.





... med skale...



... k snegu...



... in nazaj v dolino...

... čez Strmol...



so bili tam na rednem servisu. Očitno ni imelo nobenega smisla tvegati mednarodnih zapletov, zato se je začasno izvožena gazela morala najprej znebiti maskirne barvne sheme JLA. In povsem logična odločitev je bila, da smo izbrali enake barve, ki so se že lepo podale hirundi. V tujini je vojaška gazela postala povsem spodoben in eleganten, civilno registriran helikopter. Zadnjega februarja 1992 so helikopter po tleh pripeljali nazaj v Slovenijo, šele konec septembra pa se je začelo redno letenje. V treh mesecih lanskega leta

je kljub slabemu vremenu naletela skoraj 90 ur, na njej pa so se z bojnih letal na helikopter prešolali že tudi prvi trije piloti.

Gazela je bila izdelana v Mostarju leta 1980, v registru JLA pa je nosila oznako 12660. Osemindvajseti v Jugoslaviji izdelani helikopter tipa gazela je danes v uporabi že trinajsto leto in ima pred seboj še kar nekaj sto ur življenja. Zdaj deluje zares brezhibno in njene posadke bi jo rade še dolgo s pridom uporabljale. Razlogov je več kot dovolj, za laično poznavanje pa ponovimo, da ima poleg



... domov, k modri lastovki

(Posnetki: JELKO KACIN)

MATERINSKI

DOM



PRISPEVAJTE
ZA
MATERINSKI
DOM!

Prispevke lahko
nakažete na žiro račun
Materinski dom,
Karunova 16 A,
Ljubljana,
štev. 50101-603-43533
HVALA!

okretnosti veliko rezervo moči in da po potrebi lahko postane tudi prvi bojni helikopter TO. In še nekaj o rotorjih. Repni rotor tipa fenestron je varno spravljen v zaščitnem obroču oziroma kanalu v površinah smernega stabilizatorja. Tak tip rotorja je za morebitne nesreče na tleh bistveno manj nevaren kot pa klasični, prosto postavljeni repni rotorji večine drugih helikopterjev. Gazela pa je tudi edini (naš) helikopter, ki lahko zaustavi glavni rotor, ne da bi bilo treba ugasniti turbino, in omogoči potnikom povsem varen vstop in izstop. Tudi zato jo ob šolanju želijo uporabljati predvsem v posebne namene.

Na vprašanje, ki smo ga zastavili v naslovu, lahko odgovorimo takole: gazela in hirundo sta modre barve zato, ker drugače skoraj ni moglo biti. In dokler ju ni treba maskirati, tudi ni nobenih dovolj utemeljenih razlogov, da bi ju prebarvali drugače. Čeprav ju letijo vojaške posadke, je njuna uporaba še kako dvonamenska, še kako civilna in v tej vlogi bi ju želeli videti čimvečkrat.