

Air Tractor ili duboko oranje u letećem cirkusu Ante Maškarića?



Nedavno je požare podno Učke protupožarni zrakoplov Air Tractor AT-802F mogao “inicijalno pokrivati” djelovanjem s Aerodroma Krk ili sa sportskog aerodroma Grobnik - doletima od jednakih šest minuta, ili, alternativno, iz Zračne luke Vrsar - doletom od devet minuta, a požar na Podkilavcu djelovanjem sa Sportskog aerodroma Grobnik - “poletom” kraćim od minute

U godini kad u svijetu ozbiljnije nacije dostojno obilježavaju globalni jubilej 100. godišnjice zrakoplovstva - iznalazeći u tom jubileju i ponosno ističući doprinos upravo svoje nacije - u Hrvatskoj se u mnogočemu oko zrakoplovstva čini suprotno. Jedna od suprotnosti - koja je i povod ovom reagiranju - jest u nedavnom protupožarno-političkom komentaru vašeg kolumniste Branka Mijića citirana tvrdnja dubrovačkog pilota Ante Maškarića o upitnoj učinkovitosti i opravdanosti nabave i uporabe višenamjenskog protupožarnog zrakoplova Air Tractor AT-802F u Hrvatskoj. U toj je tvrdnji izneseno više netočnosti i neistina, te stoga - kao osoba koja je imala prigodu profesionalno sudjelovati u osmišljavanju

i pripremi nekoliko prezentacija navedenog zrakoplova na području Kvarnera i Istre - želim ovim reagiranjem pojasniti slijedeće.

Višenamjenski zrakoplov Air Tractor - s više od 2000 proizvedenih primjeraka raznih inačica - u svojoj specijaliziranoj obitelji letjelica standard je sam za sebe. Njegova najsuvremenija i najbolje opremljena inačica AT-802F - čija su dva primjerka u okviru HRZ-a operativna i na hrvatskom nebu - proizvod je američke "state of art" tehnologije. U početku osmišljen i desetljećima širom svijeta korišten za zaštitno tretiranje poljoprivrednih kultura, danas je sve poznatiji kao zrakoplov namijenjen inicijalnom protupožarnom djelovanju (Initial Attack Firefighter). No, američki proizvođač - opravdavajući Air Tractoru pridjev višenamjenski - u njegovoj zaštitnoj primjeni ide još dalje. Osposobljava ga za još dvije u svijetu jedinstvene zrakoplovne "ekološke" namjene: zaštitno tretiranje petrokemijskim produktima zagađenog mora i vodenih površina, te za zaštitno tretiranje kiselim kišama zagađenih šumskih površina. Protupožarne mogućnosti Air Tractora AT-802F prošle su i prethodne godine prezentirane od strane zatupnika - njemačke tvrtke M.M.C.S. - županijskim i gradskim dužnosnicima i vatrogasnim zapovjednicima s područja Istarske i Primorsko-goranske županije, te brojnim novinarima, a tijekom ovogodišnje u akvatoriju Kvarnera održane Pokazne vježbe kod iznenadnog onečišćenja mora EKO MORE 2003 prikazana je sudionicima i uzvanicima i njegova "ekološka" primjenjivost kod zaštite mora od onečišćenja petrokemijskim produktima.

Dvadesetak puta jeftiniji od Canadaira

Air Tractor AT-802F, jedva četiri metra duži od danas u produkciji najmanje Cessne, pogonjen je turboelisnim mlaznim motorom snage 1350 KS koji za pogonsko gorivo koristi u nas znatno jeftinije mlazno gorivo (kerolin). Zrakoplov "leti" jedan pilot, a za potrebe protupožarnog izviđanja, protupožarne letačke obuke ili navođenja vatrogasnih postrojbi na požarištu "odozgo", komforna klimatizirana kabina uz pilota "u tandemu" prima još jednu osobu. Uobičajno "američki" zamišljeno upravljačko mjesto pilota bogato je opremljeno brojnim instrumentima i pomagalima koja pilotov zahtjevan posao čine lakšim, podnošljivijim i - iznad svega - sigurnijim, a djelotvornost gašenja požarišta učinkovitim. Zrakoplov je izuzetno izdržljive konstrukcije, a dokaz tome je i činjenica da je jedan od rijetkih koji s jednakih maksimalnih 7257 kg u polijetanju može ponovo iz nekog razloga i sletjeti. U svom specijalnom stakloplastičnom spremniku Air Tractor AT-802F može ponijeti 3104

litara vode za gašenje uz - u posebnom spremniku - dodatnih 70 litara posebnog protupožarnog aditiva. Usporedbe radi, znatno veći - i otprilike dvadesetak puta skuplji - amfibijski protupožarni zrakoplov Canadair najsvremenije inačice CL-415 može ponijeti 6130 litara vode i 340 litara aditiva. Uz podatak da je operativni sat letenja Air Tractora šest puta jeftiniji od sata letenja Canadaira, jednostavna računica pokazuje da je omjer nosivosti korisnog tereta 2:1 u korist Canadaira, no - dakako - uz omjer razlike u cijeni 20:1, ovog puta u korist Air Tractora.

Zanemarimo li cijenu nabave, održavanja i korištenja, te trostruko brojniju letačku posadu i tko zna koliko brojniju zemaljsku potporu "preplaćenu" na zahtijevno održavanje, prednost je Canadaira mogućnost ukrcaja vode za gašenje u amfibijskom "dodirivanju" - u nas u pravilu - morske površine. No, malo je poznato da je kod zrakoplova ponajprije osmišljenog za amfibijsko korištenje na slatkovodnim jezerima ta prednost ujedno i njegova velika boljka. Jer slana morska vode potpomognuta morskom prašinom čini "svoje" na njegovim samo teoretski neosjetljivim duraluminijskim površinama i opremi, te posebice na paru turboelisnih mlaznih motora. Dokaz tome je u naših prekomorskih susjeda poznat slučaj (okrunjen i sudskim sporom) njihovog najvećeg privatnog protupožarnog "operatera" koji - upravo zbog ozbiljnih problema s korozijom svoje flote Canadaira - više nije u protupožarnoj "igri". I dok vlasti u prekomorskih susjeda iznalaze novog "operatera", znakovito može zvučati - u jednom našem tjedniku - nedavno predstavljena za Hrvate spasonosna zamisao. Koja nudi objedinjavanje upravo te njihove "iz igre izbačene" flote i naše hrvatske flote (naj)novijih Canadaira u jednu - najvjerojatnije - njihovu privatnu flotu koja bi najvjerojatnije u Eurima "operirala" s obje strane Jadrana. Pitajući se koliko je svehrvatskom business intelligenceu širok Jadran, vraćamo se na temu Air Tractora.

Sezonska protupožarna letjelišta

Jedna od najznačajnijih posebnosti koja samo naoko nije argument u korist Air Tractora je način njegovog "prehranjivanja" protupožarnim medijem. U njegovom slučaju to je voda kojom se ovaj zrakoplov opskrbljuje isključivo "na zemlji", najčešće iz hidranta vodovodne mreže. Zrakoplovni znalac s početka ovog reagiranja koji boravak dva Air Tractora AT-802F iz sastava protupožarne eskadrile HRZ-a na području njegove Dubrovačke županije drži promašenim uslijed nedostatka "...barem pet-šest zračnih luka" zaboravio je i slijedeće. Naši zrakoplovni propisi - osim velikih i u nas zasad nedovoljno (is)korištenih zračnih luka i pristaništa - poznaju i kategoriju letjelišta. U naravi to obično

znači da se - sukladno lokalnim smjerovima vjetrova - “komad ravnije livade ili ledine” dužine oko 900 metara (što se tiče uzletanja Air Tractora AT-802F pod punim uzletnim opterećenjem na temperaturi zraka 32oC) jednostavnim administracijskim aktom proglasi stalnim ili privremenim (“remote strip”) letjelištem - ili u svijetu već odavno postojećim - sezonskim protupožarnim letjelištem kojeg samo za tu namjenu koriste namjenski zrakoplovi. Vjetrulja ili “kobasica”, pokoji obvezujući vatrogasni uređaj i priručna prva pomoć, te za označavanje nešto vodootpornog “jupola” ili čega drugog što kiša ne ispire - i zrakoplovi mogu sletjeti. I još nešto. Kako se sadašnji hrvatski Air Tractori bilježe hrvatskim vojnim zrakoplovima koje lete piloti Hrvatskog ratnog zrakoplovstva, kao i svugdje u svijetu u slučaju incidentnih događanja - što požari nesumnjivo jesu - ne postoji previše institucija koje smiju nepotrebno postavljati pitanja ako zrakoplovi u slučaju već navedene nužde učinkovito uporabe “novootkriveni prigodni i pogodni” teren za sletanje i popunu vodom za gašenje. Uz postojećih 19 zračnih luka, aerodroma i letjelišta - koja u prosjeku pokrivaju najviše desetminutni dolet do bilo kojeg požarišta na obali i priobalju - naša hrvatska obala i njezino zaleđe obiluju prostorima gdje se - da zadovoljimo formu i, prije svega, da olakšamo pilotima i civilnoj zemaljskoj potpori njihov zahtjevan posao - mogu urediti nova stalna i privremena letjelišta. Dakako, uz uvjet da se do tih područja sprovede tekuća voda ili organizira opskrba vatrogasnim ili komunalnim autocisternama ili već otprije postavljenim prijenosnim spremnicima, što naciji sklonoj improvizacijama ne čini poseban problem.

Za desetak minuta do krajnjih županijskih požarišta

Nadalje, Air Tractor AT-802F za sletanje, ukrcaj 3000 litara vode za gašenje, te ponovno uzlijetanje, treba najviše tri minute, otprilike po jednu minutu za svaku od navedene tri radnje. U tome mu je od iznimne koristi velika prekretna peterokraka elisa koja u režimu suprotnog potiska po slijetanju zrakoplov zaustavlja zamalo “na mjestu”, za što su od pomoći - za svaki slučaj - i učinkovite predimenzionirane kočnice. Zrakoplov se vodom za gašenje može nadopuniti i slobodnim padom vode (iz nekog povišenog spremnika ili “vjedra”), a za slučaj samostalne nadopune iz raspoložive obližnje vodene površine (i morske po potrebi) na usluzi je u zrakoplov ugrađena motorna sisaljka. Kako se u amerikanaca uz komfor i sigurnost podjednako mislilo i na učinkovitost, Air Tractor AT-802F opremljen je i jedinstvenim “protupožarnim” računalom koje na iskustvima temeljenim automatiziranim režimima odbacivanja “vodenih bombi” optimizira gašenje. Iako je Air Tractor ponajbolje iskorišten kod

gašenja inicijalnih požara - dok su oni u samom začetku - zrakoplov se uspješno nosi i s većim požarima, a posebice je pogodan za intervencije na nedostupnijim mjestima kakvim hrvatska obala i priobalje obiluju. Tom prigodom dolazi do izražaja njegova iznimna (p)okretljivost nasljeđena od višedesetljetnih poljoprivrednih djelovanja. Air Tractor je od velike koristi i po okončanju požara kao idealna “pričuva” za (o)čuvanje požarišta - bilo u zraku ili negdje u neposrednoj blizini. Za spomenuti je i slučaj instruktora M.M.C.S. koji je - poletjevši upravo iz Dubrovnika Air Tractorom AT-802F u redovitu protupožarnu ophodnju - nad Pelješcem uočio operativnom centru još nepoznat novonastali požar, i prije službene dojave - upozorivši za to predviđenom snažnom zvučnom signalizacijom moguće promatrače u blizini požara - samoinicijativno ga otprve ugasio.

Sam način gašenja požara Air Tractorom posebna je priča - i jednako kao kod znatno većeg Canadaira - do izražaja dolazi vještina, obučenost i iskustvo pilota. No stoji i činjenica da je upravljanje Air Tractorom za pilota manje zamorno nego što je za tročlanu posadu zamorno upravljanje Canadairom. Jer zrakoplov je okretniji i poslušniji, lakše ga se “leti”, a u prilog treba obavezno ubrojiti i izostanak zahtjevnih i iscrpljujućih sletanja na često nemirnu morsku površinu. Putna brzina opterećenog Air Tractora AT-802F od 320 km/h uz dolet nešto veći od 1000 kilometara ovom zrakoplovu - barem što se tiče zemljopisnih udaljenosti u Primorsko-goranskoj i Istarskoj županiji - jamči dolazak na krajnja mjesta mogućih županijskih požarišta u najviše desetak minuta. Tako je za primjer, nedavne požare podno Učke protupožarni zrakoplov Air Tractor AT-802F mogao “inicijalno pokrivati” djelovanjem s Aerodroma Krk ili sa sportskog aerodroma Grobnik - doletima od jednakih šest minuta, ili, alternativno, iz Zračne luke Vrsar - poletom od devet minuta, a požar na Podkilavcu djelovanjem sa Sportskog aerodroma Grobnik - “poletom” kraćim od minute. Istine radi, Primorsko-goranska županija je uoči ove protupožarne sezone pokazala potrebiti interes za - po neuobičajno povoljnim ponuđenim uvjetima - nabavu ili “sezonski” najam operativnog Air Tractora, ali uz uvjet sudjelovanja i Istarske županije. No sve je završilo “u ništa” zbog potpunog pomanjkanja interesa s one druge (opožarene) strane Učke.

Canadair i Air Tractor zajedno na hrvatskom nebu

Povod ovom reagiranju je - podsjećam - dubrovčanin Ante Maškarić, vlasnik četverosjedne Cessne 172, čiju “jeftiniju” uporabu u protupožarnom izviđanju na području Dubrovačke županije svojim novinskim istupima pretpostavlja uporabi profesionalnih namjenskih

zrakoplova Air Tractor. Očito je da se u tim njegovim istupima radi samo o nekorektnom pokušaju zapošljavanja vlastitog - u aero-taksiranju - najvjerojatnije nedovoljno zaposlenog zrakoplova. Tome u prilog ide i priča o događaju iz 2000. godine kad je isti Ante Maškarić turistički "panoramski" let svojeg malog zrakoplova pretpostavio dojavi novonastalog požara u okolici Dubrovnika. Tom prigodom je, na ponavljene radio-upite Vatrogasnog operativnog centra uporno negirao postojanje - od "zemaljskih" vatrogasaca - već dojavljenog požara. No, slučaj - ili što iznad toga - je htio da u neposrednoj blizini u okviru svojih profesionalnih obaveza u jednom drugom zrakoplovu budu visoki dužnosnici ondašnjeg Vatrogastva MUP-a, koji su se ubrzo iz prve ruke uvjerali i u postojanost požara i - u pravih pilota - neprimjereni neprofesionalizam gospodina Ante Maškarića. Za to vrijeme je - shodno u pilota ne bez razloga posebno razvijenoj vještini žurne procjene nastale situacije i vlastitog shvaćanja odgovornog obavljanja povjerenih mu zadaća - ondašnji M.M.C.S. instruktor Nikola Kolar iz dubrovačke zračne luke Air Tractorom AT-802F već hitao uspješno razračunati s nesumnjivo postojećim požarom.

Da ne bude zabune - ovo poduže reagiranje nema za namjeru hvaliti višenamjenski zrakoplov Air Tractor AT-802F na štetu amfibijskog zrakoplova Canadair CL-415. I jedan i drugi na hrvatskom nebu u protupožarnoj borbi imaju svoje mjesto, a dostupni pokazatelji govore da platežna moć i još pokoja specifičnost države koja ga nabavlja određuje kojeg od njih će biti više ili manje. Za primjer, Španjolska raspolaže s 34 (+2) zrakoplova Air Tractor AT-802F za čiju su operativnu uporabu zadužene četiri specijalizirane tvrtke. Također, nesumnjivo je da su u godini globalnog zrakoplovnog jubileja - nakon odvažnih hrvatskih zrakoplovaca s početka devedesetih koji su nad ondašnjim okupiranim hrvatskim područjima iz anakronih Antonova noću ručno izbacivali svima podjednako opasne "krilate bojlere", te koju godinu kasnije ništa manje odvažnih Mi-8 transportno-helikopterskih posada koje su u pogibeljnim uvjetima izvodili brojne borbene i nebrojene humanitarne letove - piloti, letačke i zemaljske posade nekolicine hrvatskih Canadaira naši novi nacionalni junaci. Razloge ne treba objašnjavati, već samo podsjetiti da bi u ozbiljnim državama - posebice malenim poput naše - za njih cijela nacija znala imenom i prezimenom, a između požarnih sezona obilazili bi škole i djeci bili uzorima. No, činjenica da u rijetkim zemaljskim trenucima protupožarnih predaha ti požrtvovni ljudi izgleda najčešće "marendaju" riblje konzerve - koje su, za primjer, hrvatski vojnici tijekom Domovinskog rata u pravilu jeli samo u najvećoj nuždi - ponajviše govori koliko nam ti ljudi zapravo vrijede.

Piloti lete ako imaju na čemu

Glede naslova komentara na koji koristim prigodu i pravo reagirati - "Račanov prvi snijeg" - vrijedi podsjetiti da osoba prozvana u naslovu već više godina ljetuje na jednom velikom i jedinstvenom srednjedalmatinskom otoku koji već desetljećima ima iskustava s volonterskim čuvanjem šume i samoorganiziranjem u gašenju požara, posebice njegova kopnu okrenuta strana. Često se u ta vremena znalo dogoditi da su malobrojni vatrogasci među posljednjima stizali na mjesto požara. Požarišta - po uzbunjivanju crkvenim zvonima, a tek kasnije ručnim sirenama - već punog i otočana, i nas "fetivih" otočana i tih godina uglavnom domaćih "furešta" - svih u vlastitoj improviziranoj protupožarnoj spremi. Danas, kad su se s najviše Gore upravo tog otoka - ujedno najviše na svim jadranskim otocima - odjednom mogla vidjeti i osjetiti požarišta samoga Brača, susjednog Hvara i malo daljeg bisera Biševa, te na drugu stranu nadvisujućeg Biokova - i onim najtvrdima oči bi zasuzile. Ali ne od dima. Već od tuge - a sve više i od srama.

Dok piloti hrvatskih helikoptera s iskustvima borbenih i humanitarnih "nemogućih misija" slušaju vijesti koje lošim uvjetima za letenje neuvjerljivo opravdavaju nesudjelovanje njihovog nikad potrebnijeg helikoptera na požarištima Parka prirode Velebit, na istarskim obroncima Učke upravo caruje višestruka vatrena stihija. Razmišljajući zašto jedan zamalo nov AirTractor AT-802F već dvije godine stoji neiskorišten na travi Zračne luke u Vrsaru, veseli što susjednoj Crnoj Gori (još uvijek SiCG) u gašenju požara možemo pomoći upućivanjem jednog od nekolicine dragocijenih hrvatskih Canadaira. To što upućenom im zrakoplovu domaćini nisu dojavili gdje su dosad bile žice dalekovoda u koje se zamalo zapleo, valjda nije bilo namjerno. Kao što nije bilo namjerno ni kad su sva četiri potpuno ispravna i jedan ponešto neispravan - isključivo hrvatskim turističkim dolarima kupljeni - Canadair zajedničke bivše nam zajednice uoči rata "utekli" upravo u Crnu Goru. Tamo su nekoliko godina i boravili, sve dok ih jedna privatna tvrka nije (ras)prodala grčkim vlastima, što je zanimljivost toliko poznata da je nedostojna čak i hrvatskog business intelligencea. Usput, možda je prava prigoda spomenuti da je Air Tractor AT-802F standardno opremljen upravo specijalnim čeličnim žičanim "rezačima" po zamalo cijeloj gornjoj dužini zrakoplova, uz mogućnost postavljanja i poprečnih "rezača" podan krila. Namjena im je - američki promišljeno - upravo preventivno "rezanje" mogućih energetskih žica i kablova koje se zabunom zrakoplovu mogu naći na putu. Za kraj i jedan kuriozitet. Nedavno su u Španjolskoj i - u domovini Canadaira - Kanadi, svoje napredne ispitne protupožarne letove započela dva primjerka amfibijske (hidrozrakoplovne) inačice Air Tractora!

Zrakoplov kao World Wide Web

Vraćajući se na početak ovog reagiranja i spominjanje cijelog stoljeća od prvog “pogonjenog” čovjekovog leta - još jednom podsjetimo: braća Orville i Wilbur Wright, 17. prosinca 1903. godine izveli su prvi “pogonjeni” čovjekov let zrakoplovom. Let njihovog zrakoplova pogonjenog motorom snage dvanaest konjskih snaga trajao je jednakih dvanaest sekundi i dug 36 i po metara. Njima u počast, te u počast svim ostalim znanim i neznanim zrakoplovnim konstruktorima i pilotima - posebice Hrvatima među njima - bez čijeg vizionarstva, vještine, odvažnosti, a počesto i njihovih vlastitih života, ovog jubileja ne bi ni bilo - ne prikazujemo se letećim cirkusom. Tome u prilog, pilotu Anti Maškariću, i svima onima koji u ovoj našoj Hrvatskoj zrakoplovnim postignućem drže najvjerojatnije izmišljen pogibeljni i u civiliziranom svijetu drakonski kažnjiv “prolet” privatnim poslovnim mlaznjakom kroz veliki luk Krčkog mosta, ili onima koji prepričavajući i sami vjeruju da već spominjani Canadair kroz svoje “usisnike” pojedinačnog formata manjeg od najmanje dopisnice može “usisati” i na požarište potom “izbaciti” ronioca s opremom, preporučio bi misao podjednako velikog zrakoplovca i pisca Antoina de Saint-Exuperya: “Letim jer time oslobađam svoj um od tiranije jadnih stvari”.

Svima ostalim, koji o zrakoplovstvu imaju i volje i želje ponešto naučiti - a u njih ubrajam i sebe - neka put u ovu po mnogočemu zanimljivu temu otvori jedna misao našeg živućeg vizionarskog suvremenika Billa Gatesa: “Braća Wright su stvorili najveću pojedinačnu kulturnu silu od izuma pisma. Zrakoplov je postao prvi World Wide Web, zbližavajući ljude, jezike, ideje i vrijednosti”.

Hrvoje Čop