



BUDÚCNOSŤ STRATEGICKEJ LETECKEJ PREPRAVY NADROZMERNÉHO A NADMERNÉHO NÁKLADU V OS SR

Marián ŠIŠKA

FUTURE OF STRATEGIC AIR LIFT OF OUTSIZED AND OVERWEIGHT CARGO IN SLOVAK ARMED FORCES

Abstract: *The thesis deals with the current and future options for air transportation of outsized and overweight cargo in the Slovak defence sector. The first chapter discuss need for strategic air lift in Slovak Armed Forces. It defines what strategic air lift is and also point out current available options Slovak army uses to arrange strategic air lift of outsized cargo. Second chapter is devoted to other options that Slovak Republic can use in the future in regards of strategic air lift of cargo. It focuses on international projects in this matter that are currently in use by other countries and also deals with initiatives of other nations in order to ensure capability of strategic air lift of outsized cargo in future.*

Keywords: *strategic air lift, outsized cargo, international projects, air lift capabilities*

ÚVOD

Slovenská republika je od roku 2004 členom Európskej únie a organizácie Severoatlantickej aliancie. Členstvo v uvedených zoskupeniach zo sebou prináša množstvo výhod a garancií ale aj záväzkov. Jedným zo záväzkov, ktorými je Slovenská republika viazaná, je aj jej angažovanosť v medzinárodných civilných a vojenských operáciách, ktoré prispievajú k zabezpečeniu medzinárodného mieru a stability vo svete. Okrem toho majú EÚ a NATO takisto vytvorené jednotky rýchlej reakcie, ktorých súčasťou sú aj príspevky Ozbrojených síl SR.

Aj keď EÚ a NATO presadzujú politiku spoločného prístupu k riešeniu konfliktov, zabezpečenie strategickej prepravy vlastných jednotiek je v národnej zodpovednosti každej zúčastnenej krajiny. Nasadzovanie jednotiek do medzinárodných operácií so sebou prináša potrebu zabezpečenia prepravy personálu, materiálu ale aj vojenskej techniky do stanovených priestorov pôsobenia. Tá svojimi parametrami často kráť presahuje štandardné rozmery a hmotnosť iných typov techniky využívané v civilnom sektore.

Táto práca sa zaoberá možnosťami zabezpečenia strategickej prepravy nadrozmerného a nadmerného nákladu v podmienkach ozbrojených síl Slovenskej republiky.



Prvá časť práce je venovaná definovaniu požiadavky na strategickú prepravu a súčasným možnostiam jej zabezpečenia. Druhá časť práce pojednáva a súčasných a budúcich projektoch a iniciatívach EÚ a NATO k zabezpečeniu strategickú prepravu nadmernej a nadrozmernej techniky.

1 STRATEGICKÁ LETECKÁ PREPRAVA

Rezort obrany Slovenskej republiky plní úlohy v súlade so zákonom č. 321/2002 Z.z. o Ozbrojených silách SR aj v operáciách mimo územia SR. Jednou z hlavných úloh je požiadavka na rozmiestnenie a následné komplexné logistické zabezpečenie predurčených jednotiek, ktorého súčasťou je aj zabezpečenie strategickú prepravu do a z miesta pôsobenia.

Strategickou leteckou prepravou rozumieme použitie vojenských strategických leteckých prostriedkov na prepravu materiálu, techniky a personálu na veľké vzdialenosti. V porovnaní s taktickou leteckou prepravou, ktorej úlohou je preprava v rámci určitého miesta pôsobenia, je strategická letecká preprava vykonávaná spravidla medzi kontinentmi a vyžaduje letecké prostriedky s väčšou prepravnou kapacitou.

Vznik požiadavky na zabezpečenie strategickú prepravu je zadefinovaný v kontexte medzinárodných záväzkov OS SR vyplývajúcich z cieľov spôsobilosti E 2201 – nasadenie a udržanie. OS SR sa akceptovaním uvedeného cieľa síl zaviazali zabezpečiť zaručenú dostupnosť (Short-Notice Assured Access) strategických prepravných kapacít pre prepravu národných deklarovaných jednotiek požadovaných NATO z určených letísk nakladania v SR na letiská vykladania nachádzajúcich sa v operačnej oblasti.

Zabezpečenie zaručeného prístupu k strategickú preprave v krátkom čase pre požadované kapacity deklarovaných príspevkov je definované ako:

- a) strategická letecká preprava:
- zabezpečenie kapacity na prepravu 800 osôb s výzbrojou na vzdialenosť 6000 km od Bruselu do 10 dní;
 - zabezpečenie kapacity na prepravu 500 ton vojenskej techniky a materiálu na vzdialenosť 6000 km od Bruselu do 10 dní.



Obrázok 1 Vzďalenosť pre zabezpečenie strategickej leteckej prepravy

Zdroj: vlastné spracovanie

Ozbrojené sily SR v súčasnosti nedisponujú strategickými leteckými prostriedkami. Aktuálne majú OS SR dostupné taktické letecké prostriedky stredného doletu, ktoré sú schopné zabezpečiť jednotlivé prepravné požiadavky:

- C-27 J Spartan v počte 2,
- L-410 Turbolet v počte 7.

Nakoľko Slovenská republika nemá strategické letecké prostriedky, zaručená dostupnosť strategických leteckých kapacít pre prepravu nadmerného a nadrozmerného nákladu je v súčasnosti čiastočne zabezpečovaná členstvom SR v projekte SALIS.

1.1 PROJEKT SALIS

Projekt SALIS (Strategic Air Lift International Solutions) je mnohonárodné konzorcium 9 krajín, ktoré vzniklo za účelom zabezpečenia zaručeného prístupu členských krajín k strategickým leteckým prostriedkom Antonov AN-124-100 pre ich využitie v prospech operácií medzinárodného krízového manažmentu pod záštitou NATO a Európskej únie.

Projekt SALIS poskytuje zaručený prístup k strategickej leteckej prepravnej kapacite, ktorá je garantovaná zaručenou dostupnosťou dvoch leteckých prostriedkov AN-124-100 pre ktorúkoľvek členskú krajinu do 72 hodín od ich vyžiadania. Tieto letecké prostriedky majú svoju domovskú základňu na letisku v Lipsku (Nemecko) a sú využiteľné v prípade potreby rýchleho nasadenia jednotiek alebo techniky do operácií NATO a EÚ. Ďalšie tri letecké



prostriedky garantujú zaručenú dostupnosť do šesť, respektíve deväť dní od zadania požiadavky na prepravu a sú takisto dislokované v Lipsku.

Prednosťou projektu SALIS sú najmä prepravné schopnosti leteckého prostriedku AN-124-100, ktoré dokáže prepraviť až do 100 ton nákladu na veľkú vzdialenosť. Takisto jeho nákladový priestor je prispôsobený na prepravu nadrozmerného nákladu, vďaka čomu je vhodné na prepravu bojovej techniky ako napríklad tanky, bojové vozidlá pechoty ale aj vrtuľníky.

Nevýhodou projektu je, že v prípade potreby veľkého počtu letov viacerých členských krajín za rovnaké časové obdobie, nemusí 5 kontraktovaných leteckých prostriedkov postačovať na pokrytie prepravných požiadaviek všetkých krajín zapojených do projektu a to z časového alebo kapacitného hľadiska.

Jediným poskytovateľom služieb v projekte SALIS je spoločnosť Antonov Logistics Salis GmbH, ktorá je dcérskou spoločnosťou Ukrajinským štátom vlastnenej spoločnosti Antonov GmbH. V minulosti boli služby projektu SALIS zabezpečované aj prostredníctvom Ruskej spoločnosti Volga-Dnepr, ktorá však v roku 2018 ukončila svoju vojenskú logistickú činnosť v prospech krajín NATO.

Fakt, že Ukrajina je z pohľadu EÚ treťou krajinou a vzhľadom na aktuálne prebiehajúci vojenský konflikt na Ukrajine, spoľahlivosť zabezpečenia prepravných požiadaviek ako aj samotná bezpečnosť jednotlivých prepráv si vyžaduje veľkú pozornosť. Takisto životný cyklus leteckých prostriedkov spoločnosti Antonov GmbH končí v priebehu rokov 2030 – 2031. Aj keď v roku 2021 spoločnosť Antonov GmbH predstavila plán modernizácie svojich leteckých prostriedkov a predĺženie ich životnosti aj po roku 2031, vzhľadom na súčasný vývoj situácie na Ukrajine nie je možné predvídať, či k modernizácií leteckých prostriedkov AN-124 aj skutočne dôjde.

2 PROJEKT PESCO SATOC

Stála štruktúrovaná spolupráca (ďalej len „PESCO“) predstavuje implementáciu obranno- bezpečnostných aspektov Globálnej stratégie pre zahraničnú a bezpečnostnú politiku EÚ (ďalej aj „SZBP“). Spolupráca medzi členskými štátmi EÚ v oblasti obrany nie je novinkou a bola realizovaná aj v minulosti, či už v rámci spoločných vojenských cvičení, spoločného obstarávania vojenského materiálu alebo vývoja nových vojenských technológií. PESCO stavia na pozitívnych skúsenostiach z predošlých období a snaží sa o rozšírenie ich rozsahu. Slovenská republika uznesením vlády SR z decembra 2017 pristúpila k iniciatíve PESCO na základe rozhodnutia Rady EÚ v rámci Spoločnej zahraničnej a bezpečnostnej politiky.



Participujúce štáty PESCO sa zaviazali plniť spoločné záväzky vyplývajúce z ich členstva. Jednotlivé členské štáty každoročne predkladajú aktualizované národné plány vykonávania účasti v PESCO, čím sa vyhodnocuje plnenie ich záväzkov. Národný plán vykonávania účasti SR v PESCO je dokument v gescii Ministerstva obrany SR, ktorý kvalifikuje dosiahnutý progres v plnení záväzkov plynúcich z členstva v PESCO. SR ma v súčasnosti spracovaný v poradí štvrtý Národný plán vykonávania účasti v PESCO, ktorý bol v marci 2021 schválený vládou SR a predložený sekretariátu PESCO a ostatným členským štátom.

Jedným z projektov PESCO, ktorý je z pohľadu vojenskej dopravy aktuálne relevantný je projekt „Strategic Air Transport of Outsized Cargo (SATOC)“ – strategická preprava nadrozmerného nákladu. Projekt SATOC vyplynul z problému, ktorému čelia všetky krajiny EÚ a to je minimálna dostupnosť vlastných vojenských strategických veľkokapacitných leteckých prostriedkov, schopných prepraviť nadrozmerný náklad. Európske krajiny sú v súčasnosti viacmenej závisle na partnerskej krajine NATO – USA, pokiaľ ide o prepravu nadmerného a nadrozmerného materiálu a techniky.

Zachovanie spôsobilosti strategickkej leteckej prepravy nadrozmerného nákladu má strategický význam pre všetky zainteresované krajiny. Všetky zúčastnené krajiny sa v súčasnosti v rámci projektu SATOC snažia o harmonizáciu funkčných požiadaviek pre prepravu nadrozmerného a nadmerného nákladu. Súčasné funkčné požiadavky sú uvedené nižšie v tabuľke č. 1. Počas formulovania a harmonizácie funkčných požiadaviek sa môžu všetky krajiny EÚ v princípe slobodne zapojiť do tohto procesu ako aj do samotného projektu SATOC. Cieľom projektu je v roku 2023 kvalifikovať a kvantifikovať budúce prepravné potreby jednotlivých štátov, na základe ktorých bude definovaná jednoznačná požiadavka na vývoj, resp. akvizíciu strategických leteckých prostriedkov pre prepravu nadmerného a nadrozmerného nákladu. Ukončenie vývoja alebo akvizícia súčasne existujúcich leteckých prostriedkov je plánovaná na roky 2030 – 2032. Základnými strategickými cieľmi projektu SATOC sú:

- zabezpečenie spôsobilosti prepravy nadmerného a nadrozmerného nákladu po celom svete v rýchlom čase,
- zabezpečenie schopnosti prepravy veľkého množstva logistických zásob do priestoru operácie,
- zabezpečenie schopnosti prepravy veľkého vybavenia ako napr. žeriav, helikoptéra, tank a pod.,
- zabezpečiť spôsobilosť poskytnúť včasnú a trvalú logistickú podporu na veľké vzdialenosti z domovskej krajiny.

Funkčné požiadavky projektu SATOC vyplývajú z národných požiadaviek jednotlivých krajín na prepravu nadmerného a nadrozmerného nákladu ako aj z požiadavky NATO E2201 - nasadenie a udržanie.



Tabuľka 1 Funkčné požiadavky projektu PESCO SATOC

P.č.	Funkčná požiadavka
01	V rámci reakcie na krízovú situáciu, zabezpečiť kapacitu leteckej prepravy pre presun 7.000 t materiálu na vzdialenosť 6.500 km v časovom horizonte do 10 dní, so začiatkom realizácie presunu do 72 hodín od prijatia požiadavky.
02	V rámci VJTF, zabezpečiť kapacitu leteckej prepravy pre presun 4.800 t materiálu na vzdialenosť 3.000 km v časovom horizonte do 8 dní, so začiatkom realizácie presunu do 48 hodín od prijatia požiadavky.
03	Zabezpečenie rýchlej a autonómnej manipulácie s prepravovaným nákladom. To zahŕňa: - funkcia Roll-on / Roll-off – možnosť naloženia techniky vlastným pohybom bez pomoci externých zariadení, - palubné rampové nakladacie systémy – ako napr. integrovaný palubný žeriav a pod.
04	Zabezpečenie leteckej dopravy bez poškodenia nákladu.
05	Zabezpečenie leteckej dopravy zo špecifických miest naložky po celom svete.
06	Zabezpečenie nepretržitého automatizovaného sledovania prepravy.
07	Zabezpečenie dennej aj nočnej prevádzky.
08	Zabezpečenie prevádzky za každého počasia (minimálne CAT 1) a klimatických podmienok, pri teplotách od -50°C až +50°C v zmysle ISA
09	Zabezpečenie prepravy rôzneho typu nákladu, vrátane prepravy nebezpečného materiálu v zmysle medzinárodných regulácií IATA a ICAO.
10	Zabezpečenie prevádzky v súlade so všetkými medzinárodnými a národnými predpismi o leteckej doprave vo všetkých národných a medzinárodných vzdušných priestoroch.
11	V prípade prepravy tovaru, ktorý si vyžaduje sprievod, zabezpečiť prepravu v súlade so sprievodnými príkazmi príslušných národov.

Zdroj: vlastné spracovanie

Vzhľadom na funkčné požiadavky projektu SATOC a s ohľadom na potenciálne končiaci životný cyklus leteckých prostriedkov AN-124, je možné konštatovať, že v dohľadnej dobe nebude na komerčnom trhu dostupný žiadny iný adekvátny strategický letecký prostriedok schopný prepraviť nadmerný a nadrozmerný náklad v zmysle vojenských požiadaviek členských krajín NATO. Z toho dôvodu je smerovanie projektu SATOC orientované na nasledujúce možnosti:

- hľadanie možného komerčného riešenie, ktoré by zohľadňovalo všetky vojenské technické požiadavky na prepravu nadrozmerného nákladu (roll-on/roll-off, minimálne rozmery nakladacieho priestoru 6 x 5,4m (šírka x výška) a minimálna únosnosť do 100 ton



- na prepravu ťažkej obrnenej techniky, ktorej jednotková hmotnosť môže predstavovať až do 70 ton, napr. v prípade tanku Leopard 2),
- podporenie leteckého priemyslu pre vývoj nového leteckého prostriedku na základe vyšpecifikovaných vojenských funkčných požiadaviek a to prípadnou konverziou existujúcich civilných leteckých prostriedkov (napr. Boeing B-747, B-777 alebo Airbus A-330, A-350, A-380),
 - podporenie leteckého priemyslu pre vývoj úplne nového spoločného európskeho vojenského leteckého prostriedku na báze napr. Boeing C-5 Galaxy alebo Boeing C-17 Globemaster.

2.1 Súčasné možnosti projektu SATOC

Členské krajiny projektu SATOC Francúzsko a Nemecko spolupracujú so spoločnosťou Airbus na hľadani potenciálneho riešenia budúceho nedostatku strategických leteckých prostriedkov na prepravu nadmerného a nadrozmerného nákladu. Riešenie, ktoré by zohľadňovalo všetky funkčné požiadavky sa doposiaľ nepodarilo nájsť.

2.1.1 Spolupráca s Airbus

Airbus pracuje na predložení alternatívnej ponuky pre členské krajiny projektu SATOC, ktorá by bola postavená na využívaní leteckých prostriedkov A-300 Beluga ST a A-330 Beluga XL. Oba letecké prostriedky predstavujú vhodnú alternatívu na prepravu nadrozmerného nákladu na letiská s vybudovanou infraštruktúrou pre manipuláciu s lietadlami. Rozmery nákladového priestoru, čo sa týka šírky a výšky, sú v súčasnosti najväčšie na svete. Problémom týchto leteckých prostriedkov však ostáva ich relatívne nízka nosnosť nákladu (do 50 ton) a takisto nedostatočná autonómia pre manipuláciu s nákladom (letecké prostriedky Airbus Beluga nemajú roll-on/roll-off rampy ani iné interné žeriavové systémy).

V januári 2023 bol realizovaný skúšobný let pre nemecké ministerstvo obrany, v rámci ktorého bol prepravovaný vrtuľník Sikorsky CH-53 Sea Stallion na letisko Gao v Mali. Cieľom tohto skúšobného letu bolo otestovať realizovateľnosť možnosti využívania leteckých prostriedkov Airbus Beluga na miestach s limitovanou infraštruktúrou. Podľa vyjadrenia nemeckého ministerstva obrany, skúšobný let bol realizovaný bez problémov.

2.1.2 Projekt Windrunner

Windrunner je názov lietadla, ktoré vyvíja start-up-ová spoločnosť Radia, Inc. Windrunner bude v budúcnosti najväčšie lietadlo na svete s najväčšou ložnou plochou. Jeho vývoj je postavený na potrebe prepravy jednotlivých častí veterných turbín na rôzne miesta po svete. Nakoľko cestná a železničná infraštruktúra nie je v súčasnosti prispôbená na prepravu lopatiek veterných turbín, ktoré majú približne 70 metrov (v budúcnosti plánované



lopatky o veľkosti 104 metrov), spoločnosť Radia, Inc. pracuje na vývoji leteckého prostriedku, ktoré by dokázalo prepraviť 104 metrov dlhú lopatku veternej turbíny priamo z výrobného podniku na rôzne miesta kdekoľvek na zemi s možnosťou pristávania na nespevnených povrchoch a bez potreby letiskovej infraštruktúry.

Spoločnosť Radia, Inc. plánuje ukončiť vývoj leteckého prostriedku windrunner a zhotoviť prvý prototyp do roku 2026. V roku 2027 by mal byť uvedený do prevádzky a do roku 2050 je plánovaná produkcia 200 ks týchto leteckých prostriedkov.

Aj keď je projekt windrunner primárne určený pre trh s veternou energiou, spoločnosť Radia, Inc. predstavila niekoľko štúdií využiteľnosti leteckého prostriedku windrunner pre vojenské účely. Pri zachovaní súčasnej konfigurácií by windrunner dokázal prepraviť ťažký tank Leopard 2, prípadne 6 kusov stíhačiek F-16 alebo 10 vrtuľníkov NH-90.

Aj keď má letecký prostriedok windrunner pozoruhodné špecifikácie aké nemá žiadne iné lietadlo na svete, jeho využitie pre vojenské účely ostáva otáznou. Pri vojenských prepravách sa zvyčajne stretávame skôr s potrebou prepraviť ťažký náklad ako nadrozmerný. Na stretnutí predstaviteľov spoločnosti Radia, Inc. so zástupcami projektu SATOC v októbri 2022 preto bola diskutovaná aj potenciálna zmena konfigurácie lietadla windrunner a jeho prispôbenie vojenským potrebám. Zástupcovia spoločnosti Radia, Inc. deklarovali, že v prípade požiadavky od vojenského sektora, sú schopní po vytvorení prototypu v roku 2026, začať s tvorbou vojenskej verzie lietadla podľa našpecifikovaných funkčných požiadaviek projektu SATOC. Predpokladaná doba vývoja je 5 až 7 rokov od zadania požiadavky. Ak by teda členské krajiny projektu SATOC prejavili záujem o vojenskú konfiguráciu leteckého prostriedku windrunner po zostrojení jeho prototypu v roku 2026, v rokoch 2031 – 2033 by mohlo dôjsť ku akvizícií nových leteckých prostriedkov, ktoré by dokázali nahradiť dosluhujúce prostriedky AN-124 a zabezpečiť strategickú prepravu nadmerného a nadrozmerného nákladu pre európske krajiny NATO.

3 PROJEKT SAC

Projekt SAC (Strategic Airlift Capability) je medzinárodná iniciatíva 12 krajín NATO a partnerstva pre mier, riadená agentúrou NSPA. Zameriava sa na poskytovanie zaručeného prístupu k strategickým leteckým kapacitám. K dispozícii má tri letecké prostriedky Boeing C-17 Globemaster, ktoré sú vo vlastníctve členských krajín. Každá členská krajina projektu SAC vlastní určitý počet predplatených letových hodín, ktoré môže využiť v prospech svojich národných prepravných požiadaviek bez povinnosti predošlej konzultácie alebo schválenia ostatnými členskými krajinami.

Projekt SAC vznikol v roku 2008. Spravovaním projektu je poverený riadiaci výbor, ktorý má na zodpovednosť riadenie projektu a dohľad nad strategickými leteckými prepravami projektu v zmysle memoranda o porozumení (MoU). MoU je základným dokumentom



projektu SAC, ktorý formuluje všetky požiadavky a podmienky fungovania projektu. Výkonnou zložkou projektu je NAM programový výbor (NATO Airlift Management). Programový výbor pozostáva z predstaviteľov členských štátov a má na starosti exekúciu jednotlivých preprav.

Projekt operuje pod nezávislou organizáciou s názvom „Heavy Airlift Wing“ (HAW). Zabezpečenie chodu organizácie HAW ma za úlohu personál pozostávajúci zo všetkých 12 členských štátov projektu SAC, čím sa stal prvou medzinárodnou vojenskou leteckou prepravnou jednotkou na svete. Jej sídlo je na leteckej základni Pápa (Maďarsko) .

Výhodou projektu SAC sú jeho všestranne použiteľné letecké prostriedky Boeing C-17 Globemaster, ktoré svojou kapacitou a technickými parametrami dokážu zabezpečiť požiadavky na strategickú leteckú prepravu aj v ťažko dostupných destináciách bez vybudovanej leteckej infraštruktúry. Ďalšou výhodou projektu je jeho kooperácia s projektom MCCE a podprojektom ATARES, čo umožňuje zdieľanie prepravných kapacít s krajinami, ktoré nie sú jeho členom.

Projekt SAC by v budúcnosti mohol slúžiť ako alternatíva k projektu SALIS, ktorý od samotného vzniku mal byť len dočasné riešenie pre členské krajiny NATO, a ktorého budúcnosť je v súčasnosti len ťažko predvídateľná. SAC disponuje vysoko spoľahlivými a pre strategickú prepravu univerzálnymi leteckými prostriedkami Boeing C-17 Globemaster. Zároveň dislokácia leteckých prostriedkov na základni Pápa znamená pre Slovensko výhodu z hľadiska dostupnosti ako aj cestnej vzdialenosti.

ZÁVER

Zabezpečenie dostupnosti k strategickým leteckým prepravným prostriedkom pre potreby OS SR je dôležitým záujmom rezortu obrany z pohľadu záväzkov, ktoré má Slovenská republika voči medzinárodným zoskupeniam, ktorých je členom. Spôsobilosti leteckej prepravy nadrozmerného a nadmerného materiálu sú nevyhnutné pre zabezpečenie činnosti OS SR pri plnení úloh mimo územia SR.

Neustále sa vyvíjajúce globálne prostredie prináša so sebou aj nové konflikty a bezpečnostné hrozby pre krajiny EÚ a NATO. Reakcia na ne si vyžaduje komplexný prístup všetkých členských krajín, vrátane Slovenskej republiky. Jednou z hlavných úloh pre nasadenie jednotiek OS SR v rámci reakcie na krízovú situáciu, je aj zabezpečenie ich strategickej prepravy, vrátane materiálu a vojenskej techniky.

Cieľom tejto práce bolo poukázať na súčasné a budúce medzinárodné projekty a iniciatívy členských krajín NATO a EÚ v oblasti strategickej prepravy nákladu, so zameraním sa na nadrozmerný a nadmerný náklad.



ZOZNAM BIBLIOGRAFICKÝCH ODKAZOV

- GŠ OS SR. 2015. Spoločná vojenská doktrína – Dopravná logistika Ozbrojených síl SR VDJ-40-40(B).
- GŠ OS SR. 2018. Konceptia rozvoja dopravných spôsobilostí. Č.: NCVD-54-8/2018.
- SALIS. 2017. Memorandum of Understanding concerning cooperation in an International Strategic Air Lift Capability for Outsized Cargo.
- SALIS STEERING BOARD. Strategic Airlift Coordination Cell – Standard Operating Procedure. 2016.
- INFROMAČNÁ SPRÁVA. 2016. Informácia NGŠ OS SR pre ministra obrany SR k projektu SALIS. č. p.: NCVD-61-43/2016.
- INFROMAČNÁ SPRÁVA. 2022. IS pre NGŠ OS SR: Medzinárodný projekt SALIS – uzatvorenie dodatku k zmluve medzi NSPA a ALS. č. p.: 701.CVD-76-11/2022-OMPP.
- Rozhodnutie Rady (SZBP) 2017/2315 z 11. decembra 2017 o nadviazaní stálej štruktúrovanej spolupráce a stanovení zoznamu zúčastnených členských štátov.
- EDA. 2022. Strategic Air Transport Outsized Cargo (SATOC) – functional requirements and demand forecast. Version 2.
- EDA, DEU MoD. 2023. DE_1374 – Strategic Air Transport for Outsized Cargo (SATOC) (4.1.36 R)).
- Uznesenie vlády SR č. 124/2021 z 3. marca 2021.
- NCVD OS SR. Zápis z rokovania k programu SAC – Strategic Airlift Capability. 2017.
- NCVD OS SR. ANALÝZA k možnosti vstupu SR do projektu SAC – Strategic Airlift Capability. 2017.

Mgr. Marián ŠIŠKA

Obchodná 10, 811 06 Bratislava

Marian.Siska@mil.sk; Marian.Siska24@gmail.com