

Бригадни генерал Срето Малиновић,
заменик команданта Ваздухопловства
и противваздухопловне одбране

Летачки дух опстаје

Периоди криза и санкција и обуке у најтежим условима оставили су дубоки траг и чињеница је да садашње генерације пилота осећају последице свих тих дешавања! Али, желим да истакнем да су људи у ваздухопловству драгуљ који не смемо изгубити! Они се, својим радом, вољом и идеалом који ми летачи носимо у себи, који је понекад и несхватљив другима, боре са тим проблемима и тај летачки дух опстаје, каже генерал Малиновић у интервјуу поводом Дана авијације – 2. августа.

Бригадни генерал пилот Срето Малиновић у ваздухопловству је од 1984. године. Прошао је, редом, све командне дужности, извршавајући задатке, у миру али и у рату, вођен часним позивима патриотизма и професионализма. Таквим приступом свако време види као изазов, да се уради више и боље, а не само оне периоде када се верује да се лети у легенду!

Себе је у ваздухопловству увек видео као борбеног пилота, са духом који ће очувати високу част позива и онда када околности нису баш наклоњене задовољењу летачких амбиција. Технике ће увек бити, пре или касније, али је важно сачувати тај борбени летачки дух, лични и колективни, који пилоте чини елитом сваке војске и друштва.

Летео је и кад је то била игра и лепота, невидљиво домахивање са ратарима на њивама и уживање у погледу одозго, али, и у опасним тренуцима, када је то био могући блиски сусрет са неповратом! Задатак бира људе, а они прави спремни су за сваки!

Са искуством које има, генерал Малиновић, поводом Дана авијације, можда ће реалније од других оценити у каквом је стању наше ваздухопловство данас?

– Најчешће се прича о техници и имајући то у виду заиста се тешко долази до нивоа оспособљености који бисмо желели, ми као команда, и пилоти као припадници рода авијације. Периоди криза и санкција и обуке у најтежим условима оставили су дубоки траг. Чињеница је да садашње генерације пилота на себи осећају последице свих тих дешавања! Али, желим да истакнем да су људи у ваздухопловству драгуљ који не смео изгубити!

Имао сам ту срећу да Ваздухопловну војну академију завршим као борбено спреман пилот. Ми сада имамо пилоте који и са вишим чиновима нису на том нивоу оспособљености. Ипак, они се, својим радом, вољом и идеалом који ми летачи носимо у себи, који је понекад и несхватљив другима, боре са тим проблемима. Опстаје онај дух летачки, то наглашавам.

■ *Колико сада летје наши пилоти? Не оних 80–100 сати налетџа по неким међународним стандардима, али не више ни оних некадашњих 3–5 сати.*

– Моја крила су расла са годишњим налетом око 80 сати одмах након завршетка тадашње Ваздухопловне војне академије. То је сада далеко од тога.

Може се видети да од некадашњих 3–5 сати, ми сада летимо преко 40 сати на неким врстама авиона. Али, у просеку, идемо ка 30 сати налета, уз коришћење тренажера, што је пракса свуда у свету.

Пловимо ка бољим водама, што би морнари рекли, очекујући нешто што ће нам омогућити тих 80–100 сати, а коришћењем тренажера и више.

■ *Значи, „пилотска крила“ нису толико савијена?*

Нису, и то је оно што нама на челу ваздухопловства даје мотив да се боримо, за те момке, а ускоро и девојке, да им омогућимо да се и њихова крила једнога дана развију у пуној ширини.

■ *Српско ваздухопловство ускоро ћуни сто година. Који период се може издвојити као најуспешнији у нашој авијацији?*

– Период од шездесетих година прошлог века можемо назвати „златним добом авијације“, када се кренуло са увођењем надзвучне борбене авијације и када смо имали разне врсте ваздухоплова, западног и источног порекла.

Када погледате нашу стогодишњу традицију ваздухопловства, ми смо увек били у врху по техници и технологији коју смо имали. Нисмо заостајали некада ни за водећим силама, наравно мерено потребама војске и државе.

Оно што ја памтим од завршетка академије, то је период од '84. до '90, када смо добили мигове 29 који су јако добри авиони и када смо у пуну борбену употребу увели авион орао, понос домаће авио-индустрије и јуришне авијације. То је период када смо ухватили копчу са свим савременим ваздухопловствима.

■ *Колико и каквих летелица смо тада имали?*

– Било је више од 500 летелица, различитих врста. Био је то период у коме се заиста имало, пре свега у обуци. Наравно, увек постоје проблеми у авијацији као технички захтевном роду, али су тада могућности за превазилажење и отклањање тих проблема биле веће.

Обучавање људи било је много лакше. Тада се један пилот, по нашим стандардима, за осам година правило пилотом прве категорије, апсолутно спреман у свим условима да одговори на постављене задатке. Сада је тај период много дужи.

Имали смо и више врста ваздухоплова. Примера ради, ја сам завршио академију на галебу и борбеној верзији тог авиона – *јасџребу*. Са неких 250 сати са академије био сам борбено потпуно спреман пилот. Када сам дошао у јединицу, тадашњу скопску 98. бригаду, након две године почео сам са преобуком на јуришне авионе *орао*. Тада се тај авион могао мерити са најбољим авионима те намене у свету, а у окружењу је био у самом врху. Након тога завршили смо преобуку и на Г-4.

Имали смо ловачку авијацију у којој су били *мигови* 21, а наши пилоти ловачке авијације имали су задовољство да тада пређу на један од најсавременијих авиона – *миг* 29.

Поред тога, имали смо школску авијацију на којој је вршена почетна обука и селекција.

Ту је и транспортна авијација из које можемо издвојити Ан-26, који и данас добро служи, и Ан-2, који је изузетно погодан за обуку наших специјалних јединица, пре свега падобранаца.

Ту су и хеликоптери, *газела* у свим варијантама, и транспортни вишенаменски хеликоптер Ми-8, који може да се користи и у борбене сврхе, али је углавном служио за транспорт снага и средстава.



Повраћак са рашног загађања

Дакле, једна добра лепеза ваздухоплова по различитој врсти и намени.

■ *Како сѐ се осећали као млади војни пилоти у тадашњем Југословенском рајном ваздухоловству?*

– У војску сам дошао да будем пилот и то ми је био идеал. Када сам спознао које све врсте авијације постоје себе сам препознао у ловачко-бомбардерској варијанти. То иде уз неку моју горштакчу црту и темперамент. Тај дух, спортским речником речено – дати гол више, то надметање ме је испуњавало.



Бригадни генерал Срето Малиновић пилотску каријеру започео је у Скопљу 1984. године, у 98. авијацијској бригади. Након три године је помоћник командира ескадриле за ГРБ (гађање, ракетирање, бомбардовање).

Рат 1991. затекао га је на дужности командира авијацијског одељења. После преласка у Лаћевце, 1992, постаје заменик командира ескадриле, а исте године и командир ескадриле, један од најмлађих на тој дужности у нашем ваздухопловству.

По завршетку командноштабног усавршавања, 1996. године, враћа се у 98. бригаду где је најпре начелник органа за оперативне послове, а затим начелник штаба бригаде.

У септембру 1998. постављен је за команданта 98. ловачко-бомбардерског авијацијског пука (раније бригаде), а на тој дужности је и током рата 1999. године.

За начелника Одељења авијације у Команди Ваздухопловног корпуса постављен је 2001. године, а 2002. завршава генералштабно усавршавање Школе националне одбране.

Од 2005. и формирања Команде ВиПВО на дужности је начелника Одељења за људске ресурсе, а од 2006. помоћник команданта за операције.

Током каријере једном је превремено и два пута ванредно унапређен у виши чин, а одликован је 1991. и 1999. године. Има преко 1.000 сати налета.

Од новембра 2009. године заменик је команданта ВиПВО и унапређен је у чин бригадног генерала.

Имао сам срећу да ми је командир тада био мајор Радислав Мориц Моца. Од њега сам много научио, пре свега како се ради и односи са људима.

■ *Какав је Ваш професионални однос био према задацима рајне '99? Посебно однос према пилотима који су били у саставу ваше јединице?*

– То је карактеристична и атипична година по свему. По стању народа, државе, војске. То су далеко најтежи услови са којима се наше ваздухопловство сусрело, по софистицираности оружја, бројности непријатеља, њиховој снази и могућностима.

Какав је био мој однос? Своју професију доживљавам као озбиљан посао који захтева добру психофизичку припрему, одговорност према себи и према летелици. Од људи који су у тој професији треба стварати један добар тим, са израженим осећајем одговорности према другима, према држави и друштву који издвајају новчана и материјална средства за оно што радимо. Све то подразумева и спремност на жртвовање, ако за то дође време. А '99. година управо је то донела!

Имао сам свега два или три обраћања људима, једно уочи дешавања и два током дешавања. Нажалост, једно обраћање било је због погибије мајора Животе Ђурића, команданта 241. ловачко-бомбардерске авијацијске ескадриле.

Заиста је одличан колектив тада створен, а ја се најбоље сналазим и дишем у таквом окружењу. Када такав дух влада у јединици, видим се у улози првог међу једнакима. Или, да кажемо, тата у породици, кога његова деца поштују и коју он штити.

Моје гесло када је у питању рад са људима гласи – Не чини поручнику оно што као поручник ниси волео да ти чине.

■ *Који Вам је тренушак у каријери био најтежи?*

– У каријери сам имао мало периода у којима сам уживао у летењу, јер је врло брзо моја генерација постала ударна генерација кризе. Из пуно тешких тренутака издвајам свакако '99. годину и погибију Животе Ђурића. Са њим сам од 1986. био нераздвојан и као командир по војничкој линији и по породичном и личном односу. Зато је најтежи момент био обратити се пилотима после погибије једног таквог човека и након тога на његовом гробу рећи оно што сам рекао, а верујте ми, не сећам се шта сам тада говорио.

Говорило је срце, говорила је обавеза обраћања људима који су тешко доживели Животину погибију. Стојим пред момцима који су првог дана изгубили команданта ескадриле, изузетног пилота и човека, и можете замислити какав је то ударац за јединицу.

■ *А тренушак поноса?*

– Опет је то 1999. и посао који смо као јединица, 98. ловачко-бомбардерски авијацијски пук, обавили на начин на који смо најбоље могли у датим условима. Понос је бити на челу људи који упркос опасностима траже да иду на задатак. И понос је кад видиш њихов осећај сигурности због оног како и шта радиш. Као да ти кажу: Добро је, ту си, не може нам нико ништа.

То је понос више на њих него на себе. И зато Медаљу части коју сам добио сматрам и њиховом, а не само својом. Лентом јединице.

Беседа

*(Обраћање пилотима
пре извршење задатка
1999. године)*

Синови моји драги, тигрови
98. јуришног пука. Летесмо до
данас на хиљаде летова изнад
наше отаџбине. Летесмо и ужи-
васмо у њеној лепоти из ваздуха.

Али данас, данас вас не во-
дим на један такав лет. Данас вас
водим на лет са кога се можда
нећете вратити. Можда је ово
лет у смрт, али не обичну, већ ча-
сну са хиљаду километара на час.

То је привилегија само нас
одабраних. И данас, као небро-
јано пута у нашој историји, не
наређује наша команда. Србија
нас зове, анђели моји челични.
Иста она у којој проведосмо на-
ше најлепше дане. Србија зове!

Испод наших крила остаће наши градови, наша деца,
жене, мајке и очеви. Не бацајмо љагу на наш образ. Нека вас
води гесло са наше ратне заставе, заставе 98. јуришног пу-
ка: „Отаџбина изнад свега“. То гесло смо заједнички изабра-
ли. Покажимо да нам је оно и на срцу.

Знам, драги моји соколови, да данас нема теже ства-
ри на свету него бити пилот ратног ваздухопловства. Ни



теже, ни поносније. Ја вам не могу обезбедити станове, ве-
ће плате, бољи живот. Обезбедићу вам лет у вечну славу у
коју ћу вас ја лично повести.

Зато за мном, крило уз крило, као небројано пута до
сада. За част професије, за образ отаџбине.

На авионе!

■ На почетку разговора рекли смо да, после свих
сјрагања, ојоравак логично сјоро иде. Помаци су
евидентни у обуци, а сада ће и увођење новог школ-
ског авиона „ласџа“ 95 донети нове предности?

– Ласџа ће свакако донети унапређења, пре свега у се-
лекцији. Ушва 75 није могла дати најбољу представу како
пилоти могу и по којој врсти авијације да се развијају. На
тој почетној обуци већ се виде неки афинитети, до изража-
ја долазе карактерне особине и ту се лако могу изабрати
људи за врсту авијације. Ласџа ће сада то омогућити, а са
опремом коју поседује већ хвата неке савремене трендове.

То је изузетан школски авион и у плану је да добијемо
два прототипа и 15 серијски произведених летелица. Оче-
кујемо четири авиона до краја ове године, шест следеће, а
2012. још пет.

■ Докле се сџигло у процедури избора новог вишена-
менског борбеног авиона?

– Прилично смо одмакли у тој процедури. Након изра-
де претходне анализе упућен је захтев произвођачима за
тактичко-техничке и економске податке својих понуда. То
су руски авиони (сухој, миг 29 М2, миг 35), затим шведски
гриџен, француски рафал, амерички F-16 и F-18, еурофаж-
џер-џајфун европског конзорцијума EADS.

Одржане су и неке презентације тих авиона, а ми ће-
мо, као струка, дати оцену шта би, дугорочније и реално са-
гледано, било најбоље да имамо.

Избор и набавка авиона захтева дубљу техно-економ-
ску анализу, али то је већ комплексно државно питање.

■ До џага ослањамо се на ремонтџе?

– Ниво обуке одржаћемо ремонтом двоседа свих врста
авијације. Да омогућимо пилотима да спремно дочекају пре-
лазак на нови авион.

Искрено, двоседи борбене авијације су у овом тренут-
ку велики проблем који успорава динамику обуке и зато смо
фокусирани на решавање тог проблема. Транспортна авија-
ција и хеликоптери су мањи проблем.

■ Шџа се дешава са хеликопџером Ми-17?

– Очекујемо ускоро увођење ремонтваних седамнае-
стица и организовање обуке на тим летелицама.

■ Када очекујете шестџ авиона Г-4 из Црне Горе?

– Ми смо спремни за њихово преузимање и очекујемо
да у најскорије време реализујемо тај задатак.

■ На крају, џорука за Дан авијације...

– Порука свим ваздухопловцима, пилотима и технича-
рима, уз честитку за наш дан, да истрају у чувању духа ва-
здухопловаца. Само тако ћемо бити спремни да прихватимо
нову технику, технологију и нове изазове. ■

Раденко МУТАВЦИЋ
Петар ВОЈИНОВИЋ