

Бригадни генерал
Мирко Вранић,
командант 204.
авијацијске базе

Значај нас МОТИВИШЕ



Између светле будућности којој се
нада, изазовне садашњости и
опомињуће прошлости, први човек
наше највеће ваздухопловне јединице
говори о резултатима који 2010. годину
чине најуспешнијом од оснивања Базе,
набавци вишенаменског
борбеног авиона, обуци пилота

Човек који је можда више војник него већина пилота, коме је тешко измамити осмех, чије су мисли увек закупљене прецизним одмеравањем наредног корака, следећег наређења... Такав је, и на први и на други поглед, бригадни генерал Мирко Вранић, командант 204. авијацијске базе и аеродрома Батајница. Да ли је искуство, или одговорност пред системом одбране, или притисак јавности оно што генерала Вранића издваја међу „плавцима“? Рекло би се да га љубав према слободном небу Србије, али и дубоко лично проживљавање тренутака истине, која није увек лепа, а за коју је по звању одговоран, чини опрезним, понекад и смиреним до границе хладноће.

Повод разговора са генералом Вранићем могао би се увек наћи. Овог пута то је обележавање 2. децембра – Дана 204. авијацијске базе. Екипа „Одбране“ отима један сат командантовог времена пре доласка кинеске делегације у Батајницу.

Господине генерале, који је њовод њосеџе Кинеџа?

– Делегација Народне Републике Кине долази због презентације новог вишенаменског борбеног авиона, који се производи у тој земљи.

Да ли је реч о Ј-10?

– Тако је. Сличне презентације до сада су организоване за неколико авиона најпознатијих светских произвођача. Команда ваздухопловства тренутно обавља „претходну анализу“, то јест анкетира, одабира и рангира ваздухоплове ко-

ци летења, одређен број пилота био би спреман да лети у свим условима и да преноси знање на остале. Дакле, сама техника управљања ваздухопловом новије генерације не представља проблем. Потребно је савладати електронику, пријем и тумачење података са нових врста рачунара. На срећу, сваки од тих авиона има одличне симулаторе летења, што знатно олакшава и убрзава преобуку.

Да ли су авиони које сада имамо у наоружању леџели више него лане?



ји би нам по карактеристикама и потребама одговорали.

Има ли аеродром Баџајница капацитете да, у овом тренутку, прими нови авион и да он буде њовиуно оџераџиван?

– Планирана је конверзија нашег аеродрома како би убудуће служио делимично и за цивилне потребе. Ако се то буде одвијало предвиђеном динамиком, односно ако се спроведу изградња и реконструкција инфраструктурних делова – писти, хангара, земаљских навигацијских средстава, ми бисмо били у стању да примимо било који вишенаменски борбени авион. У овом тренутку то није могуће.

Колико би времена џреба-ло нашим џилоџима да се џресџроје на нови џиџ ваздухоџлова?

– Трансфер са авиона МиГ 29 на нови вишенаменски авион трајао би релативно кратко. Оног тренутка када би завршили такозвану „техничку учioniцу“ и око шест месе-

РЕКАПИТУЛАЦИЈА 2010

Можемо рећи да је ова година, када је реч о квалитету извршених задатака, најуспешнија од формирања Базе. А задатака је било заиста много. И превише за набрајање. Али, ево неколико – повећали смо налет за петину, ишколовали пет нових пилота потпоручника, петорицу припадника Базе курсирали смо у иностранству, а 102 у земљи, скоро да није било активности на нивоу Војске Србије у којој нисмо учествовали, имали смо велики број посета високих војних делегација из иностранства, обучавали се са Ватрогасно-спасилачком бригадом Београд у гашењу пожара, сарађивали са стручњацима из Русије на ремонту ваздухоплова и још много тога.

Чак смо 170 тона убојних средстава са отвореног склонили у објекте, што јесте „земаљски“ задатак, али веома важан за пиротехничку безбедност наших јединица.

цијској ескадрили просек налета пилота је око 50 сати, а у транспортној авијацији и већи. Проблем је са ловачком авијацијом, али се надам да ћемо до краја године и то превазићи.



У чему је проблем?

– Ремонт авиона МиГ 29 није завршен на време. Ових дана очекујемо полетање и петог авиона који је ремонтован и завршетак повременог прегледа који треба да изврше партнери из Русије.

Чини се да су очи јавности у случајевима авионских несрећа посебно ујрће у вас ваздухопловце. Траже се одговори, објашњења, кривци... А поново се мора међу облаке. Како се носите са тим притиском?

– Такви догађаји, нарочито они са трагичним последицама, присутни су у нашој свести свакодневно. Две несреће које су се релативно скоро догодиле на нашем аеродрому биле су шок за јединицу. Та сећања урезана су трајно. А за генерације које долазе остају поуке. Јавност у таквим ситуацијама можда жели неке спектакуларне вести, посебна тумачења стања у војсци, улагања у ваздухопловство, обуке пилота... То је велики притисак на непосредне извршиоце. Нас, ипак, изнад свега мотивише сазнање да смо потребни овој земљи. Држава од нас очекује да заштитимо њен ваздушни простор и суверенитет. И ми то радимо непрекидно, упркос свему.

После таквих догађаја, Ви, као командант, морате изаћи пред своје људе и објаснити им се!

– У таквим ситуацијама у човеку се преплиће емоционално и рационално. Увек се треба осврнути на сваки детаљ, сваки могући пропуст у припреми за извршење задатка. Подвлачим да треба извући поуке. С друге стране, у свести пилота увек стоји дилема да ли и када напустити ваздухоплов. Правило каже да се авион напушта када постане неуправљив и небезбедан. Али, ту је она тешка дилема – шта ако искочим, а погрешно сам, нисам учинио све што је требало? Како живети са тим сазнањем? Сви ми који летимо можемо се суочити са том одлуком у секунди. Са потезом који одлучује о животу и смрти.

База ће ускоро постојати бригада. Да ли је то тачно?

– Команда 204. авијацијске базе прелази у Команду ваздухопловне бригаде. И ми смо у обавези да спроведемо одговарајуће организацијско-мобилизацијске промене и да се прилагодимо новим формацијама. Доћи ће и до промена у организацији јединица. Рецимо, 138. мешовита транспортна ескадрила поделиће се на хеликоптерски део и на транспортну авијацију. Део људства из 24. ваздухопловнотехничког батаљона прећи ће у ескадриле јер је природно да први степен одржавања буде у надлежности тих јединица.

Ова година је на неки начин историјска. Три девојке, кадеткиње, стасају за постојеће.

– Полетеле су самостално и то је историјски тренутак за српску авијацију. Могло би се рећи да оне сада успешно савладавају све предвиђене елементе летачке обуке и на добром су путу да постану војни пилоти – две на авионима и једна на хеликоптеру.

Како видите социјални положај и мотивацију младих људи да се баве послом војног пилота?

– Наш посао је увек био атрактиван, али и опасан. Захтеви који се стављају пред кандидате за пилотски позив ригорозни су по многим ставкама, од интелектуалног капацитета, емоционалне стабилности, натпросечног здравља и физичких способности. Рачунамо да тек десет одсто лица која дођу на обуку могу постати квалитетни пилоти. Мотивација постоји и интересовања има, али би оно могло бити и веће када би држава озбиљније размотрила проблем материјалног положаја људи који се баве овим послом. Нажалост, сада не можемо бити задовољни.

Ако бисте имали моћ да одмах решите само један проблем у јединици, шта би то било?

– Завршио бих ремонт преостале двадесет деветке. ■

Александар ПЕТРОВИЋ
Снимимо Душан АТЛАГИЋ

