

Бригадни генерал Ранко Живак, командант ВиПВО

Развој – услов безбедности



Снимио Игор САЛИНГЕР

Са борбеним средствима којима располажемо бићемо суверени у нашем ваздушном простору и наредних година. Инвестиције се очекују, али та одлука је питање економије и политике. Војска ће извучити максимум из оног чиме располаже – поручује први човек Ваздухопловства и противваздухопловне одбране.

Безбедносне околности које су малим државама најчешће наметнуте, морају се прихватити мудро и мора им се прилагодити брзо. Реална процена претњи, отвореност у захтевима према руководству државе, увек спреман план Б... То су принципи и поруке које се лако задрже у памћењу после разговора са бригадним генералом Ранком Живаком, командантом Ваздухопловства и противваздухопловне одбране. Реч је о човеку који се на челу вида нашао у времену када се ВиПВО суочио са изазовима, проценама и одлукама чији ће се значај мерити у будућим деценијама.

Стручни кредибилитет првог човека одговорног за безбедност српског неба и његових сарадника доказује се и у анализи која ће до краја јануара бити на столу министра одбране. Она ће садржати листу од три до четири савремена вишенаменска борбена авиона, радара и ракетна система који би, према тактичко-техничким захтевима, одговарали Војсци Србије.

У сусрет Дану ВиПВО, са генералом Живаком говорили смо о улози његове команде у том капиталном пројекту, резултатима из године на измаку и о будућности заштите нашег ваздушног простора.

■ *Господине генерале, мишљење које шренућно највише заокућља јавности је процес набавке новог вишенаменског борбеног авиона. Докле смо сстигли с њим?*

– Радни тим који је формиран на нивоу МО и ВС приводи крају претходну анализу тактичко-техничких карактеристика авиона који се могу купити на светском тржишту. Ми смо послали позиве произвођачима да нам прикажу шта могу да понуде. До сада су нам презентовани – амерички F-16 и F-18, руски МиГ-29 у најновијим верзијама и сухој-30, француски рафал и еурофајџер и кинески ЈФ-17 и Ј-10. Ради се о чисто стручним презентацијама летних и борбених карактеристика ваздухоплова и ми ћемо до краја јануара саставити листу од три или четири авиона који нам, условно речено, одговарају. Тај документ ће бити готов до краја јануара и после тога наступа економска анализа пројекта, а потом коначна одлука која је, сем осталог, и политичке природе. Дакле, наш посао завршава се „листом жеља“ која се даје Министарству одбране и Влади. Државно руководство процениће има ли начина и модела да се финансира таква набавка и у то ће укалкулисати и политичке интересе земље.

■ *Представници „Грипена“ нису се одазвали позиву иако су аналитичари баш њај авион помињали као озбиљног кандидата?*

– То је и нас изненадило јер су нас представници „Грипена“ на неколико аеромитинга у иностранству позивали на презентације које су организоване за одређени број земаља. У питању је интересантан авион који су набавиле неке земље у окружењу, Мађарска и Чешка, на пример. Могуће је да шведски произвођач из неког разлога није спреман да изврши трансфер технологија, али заиста не могу да спекулишем.

■ *Команданти највећих јединица ВиПВО причају о потреби модернизације. Помињу се авиони, ракетни системи ПВО, радари... Извесно је да новца неће бити за све. Шта нам је најпотребније да бисмо осигурали безбедност нашег ваздушног простора?*

– Сва та средства чине целину. Ипак, све почиње од тога колико смо свесни околине и како и колико видимо, дакле од радара. Да бисмо имали времена да квалитетно употребимо авијацију и ракетне јединице неопходно је да повећамо дубину осматрања. Затим је неопходно те радаре квалитетно умрежити командно-информационим системом. Тек онда се могу употребити ловачка авијација или ракетне јединице противваздухопловне одбране.

■ *Уколико би државно руководство услед недостатака средстава одустало од набавке нових борбених средстава, да ли би наше небо било безбедно и до када?*

– Ми смо веома јасно представили државном руководству шта ћемо са расположивим средствима бити у стању да урадимо сваке од наредних година. Мора бити јасно шта су наши реални капацитети. Али, нису сва наша средства застарела. Нека могу да се користе и наредних 15 година, као што је школско-борбени авион гaleb Г4. Конкретно, намеравамо да тај ваздухоплов опремимо електроником сродном оној која ће се налазити у новом авиону који ћемо, надам се, и набавити. Двадесетдеветке су ремонтване пре годину дана и тиме су на та четири авиона ресурси употребе продужени до 2019. године.

Ремонтвани су и хеликоптери Ми-8 и Ми-17. Са авионима МиГ 21 ситуација је другачија. Њима ускоро истичу ресурси и потребно их је заменити новим вишенаменским борбеним авионом. Ракетни систем нева је модернизован, а исто ће бити урађено и на систему куб. Исти случај је и са радарима. Значи, у мирнодопском стању,

када се говори о контроли и заштити суверенитета ваздушног простора, још изван број година у стању смо да уз максимално ангажовање и напрезање извршавамо планиране задатке.

Задаци су успешно реализовани и шокот прошекле године. Можеће ли бити задовољни?

Конверзија војних аеродрома

Ако постоји воља државе, локалних самоуправа и инвеститора да се једном аеродрому прошири намена, то ваздухопловству ВС неће сметати. Ја сам годинама радио на аеродрому у Подгорици на који је слетало и полетало петнаестак авиона дневно и то није сметало војном летењу. Пројекат конверзије војног аеродрома у Лађевцима је почео и очекујемо да се радови изврше по плану и квалитетно. Нова савремена опрема (осветљење, опрема за инструментално летење), која је потребна за цивилно летење и обнављање и проширење аеродромске инфраструктуре, обезбедиће неупоредиво боље услове за живот и рад авијацијске јединице, виши квалитет обуке у сложеним метеоролошким условима и ноћу и што је најважније – виши ниво безбедности летења.

– Наш први и основни задатак јесте контрола и заштита суверенитета ваздушног простора Републике Србије, што смо радили и радимо успешно. Нас и међународни споразуми обавезују да то радимо јер нико не би дозволио да се усред Европе налази „црна рупа“ у којој се не зна ни ко, ни кад, ни како лети, нити шта превози. У сарадњи са Агенцијом за контролу летења, ВиПВО радарски контролише ваздушни простор и има у приправности дежурне снаге из система ПВО за реаговање на уочену претњу безбедности у ваздушном простору.

Други веома важан сегмент рада ВиПВО током претходне године била је обука. Треба издвојити гађање ракетних јединица ПВО на полигону „Шабла“ у Бугарској, где смо потврдили оспособљеност људи и проверили исправност

ракета. Такође је значајно што смо просечан налет авијације подигли за 10–15 одсто. Тежимо да млађим пилотима омогућимо већи налет и бићемо задовољни када достигнемо између 80 и 100 сати годишње. Трећи, и не мање важан резултат током протекле године, јесте одржавање наших система – радара, ракетних система и авиона, у шта је уложен огроман напор.

■ *Интеграција техничко-ремонтног завода „Мома Станојловић“ у ВиПВО олакшаће њај процес?*

– Рад Ваздухопловног завода „Мома Станојловић“ од сада ће се усклађивати са потребама ваздухопловства јер ћемо имати директни утицај на планирање ремонта и изражавање тежишта у раду. На тај начин имаћемо могућност да подешавамо капацитете Завода према нашим потребама, проширујемо за средства која су нам перспективна, а



смањујемо за она која ће се ускоро повлачити из употребе.

■ *Нажалост, у прелиходном периоду десило се и неколико удеса у ваздухопловству. Какве сће поуке извукли?*

– Уз захтев за квалитетним извршавањем летачких и свих осталих задатака у ВиПВО, безбедност летења је приоритет највишег нивоа. Овакв став и приступ у раду условљен је следећим разлозима: прво, последице угрожавања безбедности летења могу бити катастрофалне по животе и здравље људи и друго, ради се о појави која је изузетно сложена са аспекта могућих узрока које је неопходно стално анализирати и предузимати превентивне мере. Ту се пре свега мисли на услове у којима се обавља летачка активност, затим технички фактор са свим својим квалитетима, карактеристикама и ограничењима, нормативно-правна регулатива, организација рада и на крају најсложенији

Шта са хеликоптерима Ми-24?

Хеликоптери Ми-24 су без сумње одлични и доказани борбени хеликоптери. Међутим, само два средства истог типа у наоружању могу да праве проблем. Без обзира на то да ли имате два или двадесет хеликоптера, ви морате имати одређене капацитете неопходне за њихово одржавање, резервне делове, обуку, набавку наоружања... Те две летелице такође морају да се ремонтују, што све скупа намеће потребу да се темељито изврши анализа услова, могућности и рентабилности њихове оперативне употребе. Очекујем да се коначна одлука о њиховом статусу донесе у току 2011. године.



фактор – људски фактор који се прожима и кроз остале, напред наведене факторе.

Након извршених анализа угрожавања безбедности летења у претходном периоду, предузели смо низ мера на повећању нивоа безбедности летења. Организациона структура је измењена на тај начин да су органи за безбедност летења уграђени на свим нивоима: од помоћника команданта за безбедност летења на нивоу ескадриле, преко групе за безбедност летења у командама ваздухопловних бригада до одсека за безбедност летења у команди ВиПВО. Измењени су и допуњени поједини планови и програми летачке обуке и методско упутство за реализацију специфичних летачких задатака. Урађена су потребна техничка унапређења на појединим системима ваздухоплова. У току је редефинисање садржаја и метода контроле безбедности летења. То је непрекидан процес, борба, да се максимално сузи простор за угрожавање безбедности летења, али то нажалост није могуће потпуно искључити.

■ *Шта нам можете рећи о новоусловљеном систему прагања и спасавања?*

У сарадњи са Краљевином Данском знатно смо унапредили службу трагања и спасавања у оквиру које имамо опремљене хеликоптере и обучене посаде које се налазе у двадесетчетворочасовном дежурству. Та служба је данас на услузи не само Војсци, него и цивилним институцијама – Директорату цивилног ваздухопловства на нивоу Републике Србије. ■

Александар ПЕТРОВИЋ