

Пуковник Предраг Бандић, командант 204.

Небо отворено за

- Живимо у времену брзог технолошког напретка, па је овладавање ваздухопловном технологијом, производња ваздухоплова и опреме, али и опремљеност савременим ваздухопловима питање престижа и даљег технолошког развоја државе
- Не губећи време, у претходном периоду Ваздухопловство је израдило студије и системска документа, исказујући тако визију даљег развоја
- Није више реч само о броју сати налета наших pilota, сада размишљамо о квалитетном налету
- Стране делегације могу да нам помогну и понуде одређене могућности технолошке сарадње, трансфер технологија и улагања у ваздухопловство
- Жена у кабини авиона и хеликоптера је и културолошки искорак нашег друштва



Снимио Ј. МАМУЛА

Наредне године Дан авијације, 2. август, биће посвећен великом јубилеју – стогодишњици војне авијације на овим просторима. У децембру 1912. у Нишу је формирана Ваздухопловна команда, а самим тим и Ваздухопловство као засебан вид Војске. Према речима команданта 204. ваздухопловне бригаде пуковника Предрага Бандића, била је то визионарска одлука, имајући у виду да

је у тим раним годинама развоја авијације препозната њена будућа улога и намена, те врло брзо потврђена у пракси. У много развијенијим и данас јачим ваздухопловствима таква одлука донета је далеко касније.

■ *Имајући у виду штакву традицију, шта је одредило деценију за нама када је реч о српском војном ваздухопловству?*

сарадњу

– Вид Ваздухопловства формиран је у време када се мала и релативно сиромашна Србија одлучила на стратегијско оруђе, како би одговорила на историјске и безбедносне изазове свог времена. У ратовима који су уследили, сврсисходност такве одлуке потврђена је у потпуности. Приоритетни безбедоносни ризици данас су другачији, али и тада и данас остала је непромењена чињеница да је интерес једне нације да има ваздухопловство и ваздухопловне капацитете. Живимо у времену брзог технолошког напретка, па је овладавање ваздухопловном технологијом, производња ваздухоплова и опреме, али и опремљеност савременим ваздухопловима, питање престижа и даљег технолошког развоја државе и друштва. Дискусија о томе често је била актуелна јер је тешко одржати ваздухопловство у времену економске кризе и трансформације Војске. Издавање новца за ваздухопловство било је тешко и ми, ваздухопловци, добро смо то разумели, па смо већ тада предузели мере да тај период „преживимо“. Где је данас ваздухопловство у Србији – на крају тешког периода и на почетку обећавајућег. То кажем зато што смо успели и у тешким временима да обезбедимо обуку како би пилоти наше авијације задржали занат у рукама и способност да наменски употребе летелице којима управљају. Поред тога, пратећи динамику трансформације Војске Србије, Ваздухопловство је реорганизовано, њена постојећа структура требало би да остане дугорочно непромењена и омогући даљи несметан развој. Сада смо окренути ка будућности, усвајајући нове стандарде и напуштајући стереотипе тежишно смо усмерени ка достизању Партнерских циљева, модернизацији и практичним облицима оспособљавања.

■ *Како оцењујете стање у нашем ваздухопловству данас, посебно обуку и њену материјалну базу?*

– У претходном периоду припадници Ваздухопловства и ПВО израдили су већи број системских докумената, исказујући тако визију даљег развоја. Они су потпуно јасни и већ се примењују одређени број година – то су студије развоја рода авијације у дугорочном периоду, система ПВО, Центра за контролу суверенитета, унапређења транспортних и хеликоптерских капацитета, модернизације основних борбених система. Реч је о студијама које су основ за планирање опстанка и развоја Ваздухопловства и ПВО. Израдили смо и доктринарна документа, пратећи темпо промена у Војсци, а ваздухопловном доктрином покушавамо да применимо нову организацију на начин који осликава савремено поимање ваздухопловне моћи и могућности употребе авијације у здруженим операцијама. То су смернице како се ваздухопловство ефективно и ефикасно може употребити у корист државе и народа.

Осим тога, више није реч само о броју сати налета наших пилота, сада пре свега размишљамо о квалитету оствареног налета. Мада још увек није на жељеном нивоу, налет наших пилота далеко је већи него што је био претходних година. Међутим, он чак и не мора у потпуности да буде у жељеном обиму – значајно је да се извршава у сложеним условима, уз изазове времена, метеоролошких услова, доба дана, сложености вежби, примене савремених стандарда у извршавању. А ако говоримо о оствареном налету, ова година кренула је добро – само у првих шест месеци, на пример, ловачка авијација на аеродрому Батајница остварила је десетоструко већи налет од

прошлогодишњег. Транспортна авијација је свакодневно ангажована, а кадети напредују бржим темпом него претходних година. После дужег прекида, реализована је обука пилота за летење у ноћним условима на свим типовима летелица. Све је више вежби и стварних дејстава на полигонима. Та сложеност обуке донела је нови квалитет, а налет се све више усмерава ка младим пилотима.

■ *У протеклој години припадници ваздухопловних јединица учествовали су на неколико међународних вежби, а неке су тек пред њима. Колико је значајно учешће на таквим увежбавањима и каква искуства стиичу наши ваздухопловци?*

– Претходни период обележило је неколико значајних вежбовних активности, попут „Air solution 2011“, вежбе која је одржана почетком године са ваздухопловством Румуније, на којој су први пут учествовали и штабни официри Националне гарде Охаја. Такође, било је и увежбавања на нивоу рода и вида, која су, после дуго времена, донела нови квалитет у обуци јер су за свако њихово реализовање неопходне добре припреме и интеграција обуке. Због тога вежбе на којима ваздухопловци учествују, посебно међународне, представљају виши ниво обучавања. Оне су важне и због тога што на вежбама усвајамо светске стандарде. Један од примера је и чињеница да извођење летачких активности уз конверзацију на енглеском језику данас у јединицама авијације не представља више неуобичајену појаву. Достизање жељених стандарда, свакако, и јесте наша обавеза, сходно исказаним партнерским циљевима. Уз помоћ различитих механизма, реализацијом теоријских курсева и практичним оспособљавањем, достигли смо жељени ниво

припремљености за активно учешће на међународним ваздухопловним вежбама. На тај начин постајемо компатибилан партнер земљама у региону, доприносећи испуњењу стратегијских циљева наше земље – успостављању добрих регионалних односа и директних веза са суседима који су чланице *Партинерства за мир* и НАТО-а.

У ваздухопловним јединицама тренутно командује или планира обуку значајан број официра који су се стручно усавршавали у најпрестижнијим иностраним школама, ранга командно-штабног или генералштабног усавршавања – од Велике Британије, Француске, Немачке, Русије, САД, Грчке, Италије, Естоније. Они доприносе примени одређених међународних стандарда и у обуци и у раду јединица.

■ *Зашто је вежба „Air solution 2011“, коју сте издвојили, била специфична?*

– То је последња у низу вежби које су реализоване са оружаним снагама Румуније према првобитно уско специјализованом антитерористичком сценарију. Заједничким одређењем два пријатељска ваздухопловства одлучили смо да се сценарио вежбовних активности значајно прошири и вежба организује према НАТО стандардима сваке друге године, како би се у њено извршење укључило још јединица другачијег формата, организације и намене. Значајно је и то што је вежба препозната и призната у међународним оквирима.

Тако се у припреми и реализацији вежбе сада ангажују капацитети система противваздухопловне одбране, службе трагања и спасавања, борбене и транспортне авијације. На основу међусобног споразума два министарства одбране и два ваздухопловства, у време извођења вежбе практично се неутралише ваздушна граница две државе. Заједничком контролом ваздушног простора, у коју је укључена и Агенција за контролу летења, увежбавамо наше снаге и летимо у заједничком простору, користећи знања која смо у међувремену стекли и способности за које смо се обучили. Вежба се већ годинама реализује на енглеском језику, према стандардима који су

усвојени на основу Програма *Партинерство за мир*.

■ *Делегације наших ваздухоловаца радо су виђене на бројним аеромитинзима. Какви су ушисци с таквих манифестација?*

– Аеромитинзи и смотре аеронаутике су, осим места за приказ технолошких достигнућа и потписивање купопродајних уговора, уједно и догађаји на којима се негује ваздухопловна традиција. Чињеница да смо ми радо виђени гости на већем броју аеромитинга говори да смо и даље у кругу земаља које негују и развијају ваздухопловство. Наш допринос светском ваздухопловству, током стогодишњег периода, признаје се и уважава у међуна-

родним оквирима. Можда у овом развојном тренутку наша техника није на најсавременијем нивоу, али је сигурно да нас у свету сврставају међу оне који поштују ваздухопловство и његову традицију.

■ *Тешко је набројати све стиране делегације које су у прошеклом времену посећиле 204. ваздухопловну бригаду којом командујете. Који су циљеви тих посећа?*

– Капије аеродрома су потпуно отворене за партнере и пријатеље. На Батајници су лоцирани сви капацитети ловачке и транспортне авијације, део хеликоптерских јединица, али и ресурси српске школске авијације. Такође, тамо се налазе и Ваздухопловни завод „Мома Станојловић“, Ваздухопловно-медицински институт, део Техничког опитног центра намењен за летна испитивања, те Центар за обуку ВиПВО. Стога су посете страних војних делегација уобичајене и веома бројне. Циљеви оваквих посета могу се сврстати у три групе: јачање поверења, сарадња у области ваздухопловних технологија и заједничка обука.

Србија је потписник докумената о контроли наоружања, чији су циљеви да се унапреди сарадња у региону, успостави поверење и добри односи међу суседима. На Батајници нема шта да се крије, а када год смо у прилици радо представљамо своје капацитете за сарадњу на регионалном и ширем нивоу. Недавно смо угостили и војне представнике земаља ОЕБС-а и демонстрирали им могућности Бригаде.

Ипак, најзначајније делегације које су посетиле Батајницу у протеклом периоду су експертске, чија је намера била да сагледају могућности технолошке сарадње кроз учешће у програмима модернизације и опремања ваздухопловства новим средствима. У том смислу, за њих су најинтересантнији били пројекти развоја авиона „ласта“ и модернизације авиона Г-4, хеликоптера „газела“, Ми-8 и Ми-17, као и транспортног авиона Ан-26. Стране компаније исказују спремност за сарадњу, трансфер технологија и улагања у ваздухопловство, што би нам омогућило

УВЕК „ПРВИ“



СНИМАО И. САЛИНГЕР

Пуковник Предраг Бандић рођен је 24. јула 1968. у Београду. Ваздухопловну школу „Маршал Тито“ завршио је у Мостару, као најбољи ученик, а Ваздухопловну војну академију у Задру 1991, као први у рангу и стекао звање pilota. Од 1998. до 1999. усавршавао се на Генералштабној школи Војске Југославије, а касније и на Балтичком колеџу одбране. Највише војно образовање стекао је пре три године на америчком Националном ратном колеџу у Вашингтону, као први српски официр у историји Колеџа. Такође је прва генерација студената Академије која се школовала на авиону „орао“ J-22. Летео је на авионима J/HJ-22 „орао“, H-62 „супергалеб Г-4“, H-60 „галеб Г-2“ и B-53.

ефикасно превладавање постојећег технолошког заостатка.

И наравно, извођење заједничке теоријске и практичне обуке са припадницима страних ваздухопловстава на аеродрому Батајница је добродошло, део је планских активности у области међународне војне сарадње и представља механизам за усвајање партнерских стандарда и достизање жељене способности јединица.

■ *Недавно је отворен Одсек за безбедности летења у оквиру Команде ВиПВО Војске Србије. Каква су искуства када је реч о њом систему, који је новина код нас?*

– Последње две године посебно развијамо систем безбедности летења у ВиПВО. Формирање таквог Одсека у Команди, органа у бригадама и ескадрилама, јесте показатељ успостављања организацијске структуре која доприноси безбедности. Познато је да су авијација и позив летача врло ризични. Систем безбедности летења обухвата специфичне послове који се односе на стварање услова, праћење реализације и анализу летачких активности ради превенције ванредних догађаја. Не слажем се да је то функционална новина код нас, те да је императив безбедног извршења летачких задатака био запостављен. Наиме, у новоуспостављеној организацији поменути делатности прецизирано је место, те је систем безбедности летења постао оперативан. Кратак вакум који смо имали јесте последица динамике измена у организацији авијацијских јединица. Сада је то превазиђено и мислим да је Одсек безбедности летења постао место на којем се брине о људским животима и техници.

■ *Говорили сте о стандардима, наводећи да је достицање стандарда НАТО-а тенденција у нашој војсци. Шта то, заправо, значи за Ваздухопловство и ПВО?*

– Прихватајући обавезе *Партнерства за мир* Србија је дефинисала платформу, а Војска циљеве које жели да постигне. Део циљева односи се и на Ваздухопловство. Они нису претен-

УСАВРШАВАЊЕ КАО ИМПЕРАТИВ

■ *Који су ризици, а које користи од усавршавања српских пилота у иностранству?*

– Корисно је, наравно, што имају прилику да сагледају нешто ново, другачије, и упореде с оним што код нас постоји, а потом нова знања, на одговарајући начин, примене у пракси. Ризик јесте некритичко пресликавање метода и начина рада других армија. Наши ваздухопловци су применили оно што су у иностранству научили приликом израде студија развоја авијације, дефинисања нове организације и доктринарних документа, али и у раду јединица. Додатни квалитет јесу и пријатељства с припадницима других армија, која су добра основа за будућу сарадњу. Када размишљам о свом школовању у најзначајнијој високообразовној установи система одбране САД, свестан сам да је представљало највиши облик здруженог интервидовског и интерагенцијског образовања на стратегијском нивоу, које је српски официр способан са успехом да заврши.

циозни јер подразумевају стварање одговарајуће културе рада у новим организационим условима. Окончали смо две фазе и сада улазимо у захтевнију, ризичнију, у којој треба да имплементирамо новине. После педесет година нова организација намеће и другачија, савременија упутства. У таквим условима треба прихватити оно што је у свету најбоље. Стандарди *Партнерства за мир* још нису достигнути, али су наша идеја водиља – њихова примена је у потпуности оправдана. Може се уочити да наше ваздухопловство током летова комуницира на енглеском језику, строго примењује прописане процедуре, а и ваздухоплови су нам ремонтвани у том оквиру.

■ *У којој мери ће се променити обука увођењем домаћег школског тренажног авиона „Ласта“?*

– Тај авион је за нас, пре свега, тријумф – доказ да је наша ваздухопловна индустрија преживела. Очували смо њене капацитете и учинили је конкурентном на међународном тржишту. До краја године очекујемо да „Ласта“ уђе у оперативну употребу у 204. ваздухопловној бригади и да на њој отпочне обука. Реч је о озбиљном, савременом авиону који, осим повећања могућности реализације школске и тренажне обуке, доноси и технолошки искорак. „Ласта“ у моделу који је намењен нашој Војсци има савремено опремљену кабину, модерне уређаје за

навигацију и управљање ваздухопловом. Маневарски је веома респективна. Због тога је „Ласта“ стратешки авион за нас, иако су њене могућности као школског авиона далеко од било ког борбеног.

■ *Од септембра, први пут у историји, наша авијација ће у редовима имати и три младе даме. Да ли ће се икакав тренд наставити?*

– Свакако! Наше три даме, када је реч о управљању ваздухопловом, ни по чему не заостају за колегама. Жена у кабини млазног авиона и хеликоптера је и културолошки скок нашег друштва и промена која има позитивне последице. Поносни смо на Сандру, Ану и Ању, јер су прве „пробиле лед“ у овом ризичном послу и оне ће по завршетку Академије, вероватно, остати у 204. ваздухопловној бригади. Није им било лако. Савладале су најсложенију обуку, а сигуран сам да ће и програм борбеног оспособљавања, након завршетка школовања, без проблема реализовати. Нажалост, у наредној генерацији нема девојака јер нису успеле да савладају захтеве селективног летења, али сам сигуран да ће их у следећим бити. Врата су отворена за све девојке које желе да се упишу на Војну академију и да заврше Ваздухопловни смер. ■

Биљана МИЉИЋ