



Бригадни генерал Ранко Живак, командант ВиПВО

НАЈАВА ВЕЛИКОГ

Наглашавајући безбедност као најважнији приоритет у реализацији свих летачких и других задатака у ВиПВО, командант тог вида Војске Србије, бригадни генерал Ранко Живак, у освит године у којој обележавамо 100 година српског војног ваздухопловства, изразио је задовољство постигнутим у протеклом периоду и свим ваздухопловцима пожелео успешну следећу радну годину

П риближили смо се још једном 24. децембру, Дану ВиПВО, када се, по традицији, сумирају резултати постигнути током године. Приближавамо се и години у којој обележавамо век српског војног ваздухопловства, па реч првог ваздухопловца Војске Србије, свакако, има посебну тежину.

■ *Господине генерале, како оцењујете годину за нама?*

– Током 2011. године сви припадници ВиПВО уложили су огроман напор у извршавање тежишних задатака, од којих посебно издвајам најважнији, непрекидни задатак – контролу и заштиту суверенитета ваздушног простора Србије. Систем је добро функционисао и није било случајева нарушавања суверенитета ваздушног простора, као ни угрожавања безбедности становништва и материјалних добара из ваздушног простора.

Наш други тежишни задатак је сте обука. То је непрекидни процес одржавања достигнутог нивоа и стицања нових знања, вештина и искустава. Максимално смо интегрисали обуку јединица различитих родова и служби, пре свега авијацијских јединица, АРЈ за ПВД и јединица ВОЈИН. То је једини начин који обезбеђује највиши квалитет обуке уз рационално трошење расположивих ресурса.

Још прошле године успостављена је стабилна организацијска структура у ВиПВО претпочињавањем ВЗ „Мома Станојловић“, Ваздухопловног медицинског института и Музеја Југословенског ратног ваздухопловства. Тако успостављена и заокружена организациона структура дала је прве резултате у току 2011. године. Обезбеђени су повољнији услови за одржавање ваздухоплова и других средстава ратне технике у свим степенима одржавања. С циљем обезбеђивања повољних услова за живот

ним авионом која ће у току децембра ове године бити разматрана на седници Главног војнотехничког савета. У складу с дугорочним планом развоја система одбране и правилником који дефинише опремање, у току 2012, за све авионе који су испунили тактичко-техничке захтеве биће упућен захтев за понудом. Набавка тако сложеног и скупог средства јесте дуг процес, који има своју тактичко-техничку, економску и, наравно, политичку димензију.

■ Ове године, поред ракеташа, на вежби у Бугарској учествовали су и пилоти, чији су резултати били изванредни. Усвих постигнутих на бојевом гађању на полигону изнад Црног мора показао је врхунску обученост припадника 250. ракетне бригаде и 101. ловачке авијацијске ескадриле, и потврдио успешност модела

■ Наше ваздухопловство чини најгоре како би повећало борбену особљеност пилота и осавременило обуку. У том смислу, с нестрпљењем се очекује и увођење „ласте“ у оперативну употребу. Да ли смо се приближили том догађају и колико је тај авион компатибилан у будућем интегрисаном систему обуке за нови вишенаменски авион? Каква је улога авиона „супергалеб“?

– Први серијски авиони „ласта“ испоручени су Техничком опитном центру на аеродрому у Батајници ради фабричких летних испитивања. Испорука осталих авиона одвијаће се у континуитету до краја 2012. године. С делом техничког и летачког састава из школско-тренажне ескадриле, реализована је техничка ученица, а практична преобука планирана је у првој половини следеће године. Авион „ласта“ обезбедиће подизање квалитета летачке обуке пошто је на њему могуће изводити све садржаје оспособљавања, смањити се трошкови због мање потрошње горива у односу на потрошњу на млазном авиону, и, што је најважније – повећати се ниво безбедности летења.

Кад је реч о компатибилности, авиони „ласта“ и „супергалеб Г-4“ чине основу двотипског модела летачке обуке. На „ласту“ ће се реализовати сви раздели летачке обуке (основно и акробатско летење, навигацијско и групно летење, летење ноћу и у сложеним метеоролошким условима) и основни елементи борбене обуке. Авион „супергалеб Г-4“ тежишно се користи за реализацију борбене обуке, као прелазни тренажер за наставак летачке обуке на борбеним авионима које тренутно имамо или које планирамо да набавимо.

■ Школовање нових генерација пилота јесте, иако је, област која заслужује пажњу. Јесте ли задовољни знањем

ЈУБИЛЕЈА

и рад свих снага ВиПВО, знатан допринос дале су инжењеријске јединице, ангажоване на уређењу инфраструктуре, и јединице за телекомуникације које су обезбедиле сигуран пренос информација потребних, пре свега, систему командовања. Унајкраће, 2011. била је напорна, али и веома успешна.

■ Нашу јавност, посебно боље познаваоце прилика у војном ваздухопловству, занима набавка новог вишенаменског борбеног авиона. Докле се стигло у томе и каква је значај такве летелице за развој ваздухопловства у Војсци?

– У току 2010. и 2011. године израђена је претходна анализа за опремање вишенаменским борбе-

обуке тих елитних јединица. После њиховог повраћака у Србију одржана је и анализа постигнутог. Да ли ће наши пилоти учествовати на сличној вежби и следеће године?

– Бојево гађање представља круну сваке обуке па тако и борбене обуке снага у систему ПВО. То је врло значајна активност коју реализујемо у заједничком интересу и у сарадњи са суседном Бугарском. У складу с расположивим финансијским средствима и потребама, план је да наведено гађање пилоти реализују сваке две године. У току 2012. реализоваћемо део припрема за гађање на коме ћемо учествовати током 2013. године.

најмлађих пилота и процесом њиховог образовања, као и оних који су тек стигли у јединице и оних који су још на Војној академији?

– Школовање и обука младих пилота реализује се према наставним плановима и програмима Академије. Програм летачке обуке обезбеђује потребан ниво оспособљености за почетне дужности, али то је само почетак обуке пилота, који је дуг и скуп. Она се реализује по степенима на нивоу ескадриле, после завршетка школе и траје око 10 година. За то време пилоти достигну највишу – прву категорију стручне и борбене оспособљености и највиша летачка звања – вођа посаде, пробни или опитни пилот.

■ *Посаде су заволеле Ми-17, њагодобранци воле његову брзину летења. Колико су јединице задовољне хеликоптером и да ли се размишља о догађајним набавкама летелица тог типа?*

– Хеликоптери Ми-17 су се, генерално, доказали у свету као поуздани и ефикасни у свим времен-

ским и просторним условима. Увођење хеликоптера Ми-17 у наоружање знатно је подигло транспортне капацитете ВиПВО и способност маневра снага Војске Србије. Полазећи од позитивних искустава, одличних способности хеликоптера и потреба наше војске, планирана је набавка одређеног броја хеликоптера Ми-17 и савремене пратеће опреме пре свега за извршавање задатака ноћу и у условима смањене видљивости, као и за задатке трагања и спасавања.

■ *Шта је исказао о томе да се ловци МиГ-21 повлаче из употребе следеће године. Да ли је то истина? Колико српско војно ваздухопловство може да издржи постојећу разноврсност типова борбених авиона у свом оперативном саставу и где су највећи приоритети за модернизацију или замену летелица?*

– На почетку реорганизације ВиПВО, током 2006. и 2007. године, анализирана је перспективност свих типова ваздухоплова који су тада били у наоружању. На основу наведене анализе смањен је укупан број вазду-

хоплова по формацији. Било је већ тада познато да прописани ресурси авиона МиГ-21, произведених крајем седамдесетих и почетком осамдесетих, истичу до 2015. године. Стога се приступило изради системских докумената – тактичке студије и претходне анализе, за опремање вишенаменским борбеним авионом, који треба да замени авионе МиГ-21. Тај процес је у току. Истовремено, обезбеђени су стабилни услови за ремонт и продужење века употребе борбених авиона домаће производње – „орао“ и „супергалеб“, а у сарадњи са ОАО „РСК МиГ“ ремонтовани су наши авиони МиГ-29.

■ *Међународна војна сарадња са Бугарима улази у трећу годину. Да ли ће бити обогаћена њиховим изнајмљивањем нашег симулатора за обуку на авиону МиГ-29?*

– У току су разговори на експертском нивоу и разматрамо услове за летење њихових пилота на нашем савременом симулатору за МиГ-29. Одлука још није донета, али сматрам да би то било обострано корисно и да би се тиме унапредила наша, већ постојећа, одлична сарадња.

■ *Свакодневно се унапређује сарадња Данске и нашег ваздухопловства. После донације две нове авио-цистерне драгоцена је и материјална помоћ у погледу опремања Службе трагања и спасавања у Нишу и Батајници, као и формирања Одсека за безбедност летења при Команди ВиПВО.*

– Билатерална сарадња са ваздухопловством Краљевине Данске спада међу најбоље. У протеклом периоду, она се углавном одвијала у области развоја службе трагања и спасавања – донирали су нам одговарајућу опрему, преносили знања и искуства, а реализовали смо и заједничку обуку. У току 2011. сарадња је проширена и на област безбедности летења.

СТО ГОДИНА СРПСКОГ ВАЗДУХОПЛОВСТВА

Јубилеј 100 година постојања српског војног ваздухопловства биће достојно обележен, а ми ћемо низом активности настојати да цела 2012. буде година ваздухопловства. Неке од активности су већ у завршној фази. Календар Министарства одбране карактеришу слике из богате традиције и савременог српског војног ваздухопловства. У току су и активности на издавању јубиларних поштанских маркица с мотивима из српског војног ваздухопловства.

Планирали смо штампање монографије, снимање филма, постављање спомен-обележја, организовање научног скупа о историји српског војног ваздухопловства, издавање зборника радова и гостовање изложбе Музеја ЈРВ по градовима Србије.

Свакако, најзначајнија активност биће велики међународни аеро-митинг на аеродрому у Батајници 1. и 2. септембра. Позваћемо све земље значајне за развој српског војног ваздухопловства и оне с којима имамо успостављену одличну сарадњу. Наравно, на тој манифестацији учествоваће и наши пилоти на авионима и хеликоптерима који су у наоружању ВиПВО Војске Србије.

У наведеним областима ћемо наставити сарадњу и у будућности.

Традиционална вежба „Air Solution“ успешно је одржана и ове године, у сарадњи с војним ваздухопловством Румуније. Тиме смо још једном доказали посвећеност безбедности јединственог европског неба. Поред пресрећања авиона, њом приликом демонстрирана је и размена информација у ваздушном простору. Заостаје ли наша земља у тој области за окружењем?

– Вежба „Air solution“ реализује се са ваздухопловством Румуније сваке друге године. Сценарио је врло реалистичан и могућ – реаговање снага у систему ПВО при појави претње у ваздушном простору у пограничном подручју. Осим тога, садржај вежбе проширујемо новим задацима – ангажовање снага трагања и спасавања у наведеном подручју. У току последње вежбе, формирали смо заједничку зону пресретања циљева у ваздушном простору изнад државне границе, а подаци су размењивани и снагама је командовано директном везом између два вежбена оперативна центра. У току наредне године припремићемо се за вежбу 2013. године. На основу анализа, можемо закључити да у односу на наше окружење не заостајемо за суседима и способни смо да координирамо рад у врло кратком времену.

■ У фокусу интересовања медија, кад је реч о припадницима ВиПВО, најчешће су пилоти и ракеташа. Најрезнања и стручност техничара, који су даноноћним бдењем уз оруђа осигурали њихову исправност и омогућили врхунске резултате у обуци и на проверама, некако увек остају скривени. Шта се може рећи о нивоу особљености техничког кадра ВиПВО?

– Све наше јединице опремљене су сложеним техничким системима – радари, авиони, ракетни системи, хеликоптери..., за чији рад је неопходна



НОВЕ ЛАСТЕ НА БАТАЈНИЦИ

Командант ВиПВО бригадни генерал Ранко Живак представио је новинарима на аеродрому у Батајници први серијски авион ласта, који носи војну ознаку В-54.

Коментаришући пријем две нове летелице за обуку пилота, генерал Живак је рекао да су авиони, произведени у панчевачкој фабрици Утва, стигли у 204. ваздухопловну бригаду у Батајници. То су први домаћи авиони произведени по распаду СФРЈ и први нови авиони уведени у наоружање од 1992. године.

Он је рекао да се ради о изузетно добром авиону који у потпуности може да задовољи потребе летачке обуке, али и да послужи за основну борбену обуку пилота јер има и могућност за ношење мање количине наоружања.

– Оптимизација и уштеда приликом основне летачке обуке биће једна од највећих користи увођења новог авиона у оперативну употребу, али се не смеју потценити ни најбитнији фактори оваквог типа летелице, безбедност извођења летачке обуке са новим генерацијама пилота. Пројекат школског авиона за почетну обуку ласта, после дугог низа година, улази у финалну фазу. Потребне Војске Србије дефинисане су у уговору са фабриком авиона Утва и 204. ваздухопловна бригада и њена 252. школско-тренажна авијацијска ескадрила „Курјаци са Ушћа“ добиће укупно 15 авиона до краја наредне године. Биће то најбољи поклон за обележавање стогодишњице нашег ваздухопловства, истакао је Живак.

– Авион је веома квалитетан по најбитнијим елементима основне пилотаже и приликом опитовања у Техничком опитном центру показао се као „питом“ у кључним режимима лета који могу представљати изазов за најмлађе пилоте. Такође, кабина авиона је осавремењена са модерним вишефункционалним дигиталним показивачима који ће унапредити некадашњи систем приказа основних летних информација и послужити као ефикасан прелаз ка будућим модернијим летелицама које намеравамо да набавимо – рекао је командант ВиПВО.

Он је најавио да ће почетком наредне године почети летачка обука активних пилота на авиону ласта, а да ће од септембра највероватније почети и обука прве генерације кадета на том авиону.

Ласта је једномоторни нискокрилац металне конструкције, са два седишта за пилоте постављена једно иза другог. Увлачећи стајни трап омогућава полетање и слетање с бетонских и уређених травнатих полетно-слетних стаза. Авион је развијен за основно школовање пилота. Опремљен је са два спољна поткрилна носача наоружања носивости по 120 килограма, који могу да носе контејнере са митраљезима, вишецевне лансере невођених ракетних зрна калибра 57 милиметара или две бомбе тежине по 100 килограма. Максимална брзина лета је 340 километара на сат, долет износи 1.060 километара, тактички радијус оптерећеног авиона је 400 километара, док је плафон лета 5.200 метара.



Снимак А. ОСТОЈИЋ

одговарајућа техничка припрема и одржавање. Без исправне технике није могуће извршити ниједан задатак и ту се огледа изузетни значај људи ваздухопловно-техничке службе. Структура кадра јесте различита – од „старих“ и искусних заставника, који су завршили трогодишње школовање у средњој Ваздухопловно-техничкој школи, до млађих генерација војника и професионалних војника који су школовани у измењеном школском систему. Постојећи ниво способности тог кадра обезбеђује одржавање и употребу свих борбених система, али је потребно непрекидно унапређивати знања.

■ *Стандард пилота обично се смањра највишим у Војсци. Какав је тренутно материјални положај припадника ВиПВО и у каквом је односу с материјалним стањем њихових колега у окружењу?*

– Материјални положај припадника ВиПВО не разликује се од материјалног положаја осталих припадника Војске Србије у овим кризним временима. Посебно желим да нагласим да је статусно питање пи-

лота и летача много шире од појма стандард или материјална примања. Летачка професија спада у специфичне војне службе зато што се одвија у ваздуху – условима који су неприродни за живот и рад човека. При томе, организам је изложен разним напрезањима и стресовима – велика „г“ оптерећења и утицај на срце и кичмени стуб, нагле промене висине, притиска и угловних убрзања, недостатак кисеоника – хипоксија, вибрације и остало. Да би се смањило такав негативан утицај на здравље и да би се обезбедило што дужи летачки стаж, потребно је обезбедити одговарајуће услове који се односе на опоравак, физичко вежбање, исхрану, одмор пилота... За дуготрајну летачку службу потребно је имати и одговарајућу формацијску структуру јединица, команди и управа, који ће обезбедити кадровско вођење пилота као и признавање највиших летачких звања и њихово изједначавање са специјализацијом. Ако анализирамо постојећа решења која дефинишу статус летачке службе, морам да кажем да нисам задовољан стањем. Улажемо максималне напоре, заједно са Гене-

ралштабом Војске и Министарством одбране да се стање поправи, и очекујем значајан напредак у следећој, јубиларној години за српско војно ваздухопловство.

■ *Шта можете издвојити као значајан њомак у Ваздухопловству њоком 2011. и шта ће бити приоритетни наредне године?*

– Оно што бих посебно издвојио јесте значајно унапређење стања безбедности летења. Изградили смо систем безбедности летења, измењена су поједина правила и прописи, појачана контролна функција и предузимане превентивне мере, стручни кадар смо школовали и у земљи и у иностранству. У току године нисмо имали ваздухопловних удеса, а број критичних ситуација знатно је смањен.

Највиши приоритет у 2012. години биће безбедно извршавање летачких и осталих задатака. Свим припадницима ВиПВО честитам празник – дан вида и желим срећну и успешну јубиларну, ваздухопловну 2012. годину. ■

Душан ГЛИШИЋ