

Пуковник Дејан Јоксимовић,  
начелник штаба ВиПВО

# Снага КОЛЕКТИВА

Снага команданта налази се у људима који га окружују, а не у њему самом. Они су неодвојиви део тима у коме су сви подједнако важни, од команданта преко техничара до војника. У њему свако ради свој део посла у тежњи ка заједничком циљу, а то је успешно извршење задатка јединице. Зато успешан тим, односно колектив, одликује поштовање између војника, подофицира и официра, односно хармонија њихових циљева, напора, резултата и високог морала.

Ове године Ваздухопловство и противваздухопловна одбрана славе велики јубилеј, стогодишњицу постојања српског војног ваздухопловства. У Нишу је 24. децембра 1912. формирана Ваздухопловна команда и ваздухопловство као засебан вид Војске.

Такође, 2. августа, ваздухоповци обележавају празник – Дан авијације. То је повод да разговарамо са пуковником Дејаном Јоксимовићем, начелником штаба Ваздухопловства и противваздухопловне одбране.

■ *Ове године славиће стогодишњицу војне авијације. Ретке су земље које се таквом традицијом могу похвалити. Шта је све планирано у оквиру обележавања јубилеја?*

– Стогодишњица постојања српског војног ваздухопловства је јубилеј на који смо јако поносни. Међу првима у свету схватили смо значај примене ваздухоплова у војне сврхе. Низом активности желели смо да обележимо годину јубилеја и до сада смо део тога већ остварили.

Објавили смо календар Министарства одбране са фотографијама ваздухоплова у коме је примењен спој традиције и садашњег. Током маја организовали смо изложбу макета у Музеју Југословенског ратног ваздухопловства под називом „Век српског војног ваздухопловства у минијатури“. Средином јуна организовали смо научни симпозијум о историји српског војног ваздухопловства са међународним учешћем, а планирано је и издавање зборника радова.

У току је снимање документарног филма, припрема монографије и јубиларних поштанских маркица, као и изложбе Музеја Југословенског ратног ваздухопловства у градовима широм Србије. Централна прослава резервисана је за 24. децембар, чиме ће се

окончати овако значајан догађај и надамо се отворити још успешније поглавље српског ваздухопловства у новом веку.

Наравно, најзначајнију и најслободнију активност представља велики међународни аеромитинг и изложба ваздухопловне технике, наоружања и војне опреме, 2. септембра на аеродрому Батајница.

■ *Примена савремене ваздухопловне технологије и опреме јединица доказ су стандарда и технолошког развоја сваке земље. Где се наше војно ваздухопловство сада налази када је о томе реч?*

– Опремање новим средствима савремене технологије је сталан процес. Свесни смо чињенице да неопходност модернизације и опремање новим савременим средствима одређују

пут развоја нашег вида. Набавка вишенаменских борбених авиона саставни је део дугорочног плана развоја система одбране Републике Србије, који је усвојен у Народној скупштини.

Када је реч о примени постојећих средстава која су у употреби, припадници ваздухопловства улажу огромне напоре да у потпуности извршавају све своје задатке. Располажемо техником која је предмет непрестане модернизације и усавршавања, а иза ових активности налази се тежишно домаћа памет, односно институти, универзитети, привреда као и наменска индустрија.

Значајну улогу у процесу модернизације имају и сами припадници ваздухопловства који богато искуство, стечено у недавним ратним

дешавањима, успешно имплементирају у нова техничка решења.

Људски и материјални ресурси којима располажемо представљају потребну базу која нам омогућава спој између технолошког нивоа на коме се сада налазимо и нивоа коме тежимо. Циљ нам је да кроз одржавање садашњих способности ухватимо прикључак за пријем и усвајање нове технике. Тренутно поседујемо капацитете да одржимо, повратимо људе у тренажу и донекле наставимо летачку обуку на авионима МиГ 21, МиГ 29, орлу и супергалебу, као и на хеликоптерима Ми-8, Ми-17 и газела.

■ *Како оцењујете обуку у јединицама? Услови су се поправили, више се летити?*

– Обука је основа успешне и безбедне употребе ваздухопловних средстава. У њеном спровођењу битну улогу заузима примена тренажера. Управо се значај употребе

тренажера огледа у смањењу потребног времена за усвајање нових вештина. Смањење потребног времена за обуку нам је омогућило да у пракси реализујемо садржаје летачке обуке у условима за које наши најмлађи пилоти до сада нису били оспособљени.

На пример, на аеродрому Лађевци почетком јула двојица младих колега из 98. бригаде први пут су почели са обуком за ноћно летење. То је уједно био и њихов први лет у условима ноћу. У ранијем периоду није било услова да се изврши њихово оспособљавање по овом сегменту обуке. Наравно, најмлађи пилоти су успешно окончали обуку својим првим самосталним летом. То је велики успех када се узме у обзир да је ова обука реализована са покретним ноћним стартом, што нас је додатно мотивисало за наставак и са свим пилотима који још увек нису полетели ноћу.

Просечан налет пилота је нешто бољи него у ранијим годинама. У зави-

*Просечан налет пилота је нешто бољи него у ранијим годинама. У зависности од материјалних ресурса просечан налет пилота треба повећати на око 80 сати годишње, што смањам минимумом да би се пилот осећао правим домаћином у ваздухоплову.*

*У приказу маневарских способности летелица наши пилоти се високо котирају. Имамо шта да покажемо и прикажемо, јер у категорији у којој се наши ваздухопловци налазе, наши пилоти су у самом врху.*



Снимко Драган ТРИВУН

Пуковник Дејан Јоксимовић лети већ пуних 28 година. Тренутно на орлу, сујергалебу и уџиви 75, а током каријере летео је и на јасџребу.

До дужности начелника штаба

Ваздухопловства и ПВО био је на одговорним дужностима на аеродрому Лађевци. Почео је као пилот ловачко-бомбардерске авијације, да би 2001. године постао командант 98. ловачко-

бомбардерског авијацијског пука. На дужност команданта 98. авијацијске базе постављен је 2007. године. Има звање инструктора летења и додељен му је Златни летачки знак.

ности од материјалних ресурса просечан налет пилота треба повећати на око 80 сати годишње, што сматрам минимумом да би се пилот осећао правим домаћином у ваздухоплову.

■ У години за нама припадници ВиПВО учествовали су на међународним вежбама и аеромитинзима широм света, где су радо виђени гости. Колико су значајна њихова искуства и шта доносе нашим авијацијчарима?

– Припадници ВиПВО учествовали су на међународним аеромитинзима, доприносећи тако изградњи угледа и имиџа припадника ваздухопловства, али и Војске Србије. Значајно је истаћи учешће на аеромитинзима у

Аустрији (AIR POWER 2011), Чешкој (CIAF), Мађарској (Кечкемет).

Ова учешћа у иностранству значајна су и са аспекта остваривања контаката и прикупљања потребних информација важних за израду програмских докумената о опремању нашег ваздухопловства. Битно је и усвајање савремених стандарда по питању планирања и организовања догађаја такве врсте, нарочито ако узмемо у обзир да се у години у којој српско војно ваздухопловство прославља стогодишњицу постојања, организује међународни аеромитинг на аеродрому Батајница.

Одлазак наших припадника у иностранство и посета представника иностраних армија нама, добра је при-

лика за поређење и процену нашег положаја у односу на друге. Пре свега када је реч о техници, али и о томе како пилоти знају да ту технику употребе. Истичем да се у приказу маневарских способности летелица наши пилоти високо котирају. Имамо шта да покажемо, прикажемо и да будемо поносни. У категорији у којој се наши ваздухоплови налазе, наши пилоти су у самом врху. Издајам и размену искустава у области службе трагања и спасавања, опремања оперативних центара и деловања у оквиру треће мисије војске.

■ Како оцењујете спремноси службе трагања и спасавања?

– Та служба организована је на нивоу државе, а наше снаге су разме-

штене на аеродромима Ниш и Батајница, тако да је то један од задатака 98. и 204. ваздухопловне бригаде. Показало се врло добрим да те снаге за хитно поступање постоје у систему. Опремљене су свим неопходним средствима за брзу интервенцију, GPS система и осталих елемената неопходних за извршење задатака. Посаде су обучене за брзо преузимање мобилних тимова лекара ВМА или нишке болнице, у зависности од места интервенције.

■ *Планирано је увођење домаћег школског штренажног авиона „ласџа“ у ојерашивну ујошребу. Какве ће шо новине донети у обуку ваздухопловаца?*

– „Ласта“ је авион који ће нам омогућити комплетну обуку кадета и након завршене Академије добићемо пилоте који су завршили све профиле обуке на једном типу ваздухоплова. Онда, након селекције, одређиваће се на чему ће летети у будућности. На основу искуства које имам, тврдим да је најбоље завршити обуку на једном ваздухоплову, а да се тек након тога пређе на онај тип авиона за који је пилот одређен. Следећи ваздухоплов био би надоградња и изражававање личних способности пилота.

■ *Прошли сџе одговорне дужности на аеродрому Лађевици, од јилоша ловачко-бомбардерске авијације до командантиа 98. ваздухопловне бригаде. Како јамшишџе сџе године?*

– Тај период је за мене био испуњење снова. После завршене Ваздухопловне академије прво постављење било је на аеродрому Лађевици, где сам радио од 3. септембра 1984. па све до краја марта ове године. Прешле године имао сам 76 сати налета, али знатно више наставничког, који је

другачији, јер је у функцији обуке млађих пилота. И то је део остварења сна – да се лети до пензије.

■ *Шџа ће војни гео аеродрома Лађевици добиши реконструкцијом на којој се увелико ради?*

– Изградњом новог торња, јер је стари уништен током 1999, добило се не повећању безбедности летења и техничких могућности. Опремање аеродрома по стандардима цивилних, свакако ће допринети и војном делу. То неће представљати никакву сметњу летењу војних пилота, тако да је укупан добитак.

■ *Дуго сџе на командним дужностима. Колико је штруда уложено у шо?*

– То је у сваком случају велика заслуга сарадника. Свако од њих, било да је реч о цивилном лицу, војнику, подофициру или официру, има свој удео у мом успеху. И поверење. Оно не може да се купи, већ се изграђује годинама. Само тада можете очекивати да ће бити узвраћено. Улога првог човека јединице је на мобилисању свих капацитета како би се остварио жељени циљ – извршити задатак. Ако успемо да правилно усмеримо све снаге, јединици је загарантован успех.

■ *Без штехничара нема ни ваздухопловства. Како оцењујете њихов рад?*

– Техничари, без чијег постојања ваздухопловство губи смисао, одговорно и савесно раде у релативно тешким условима. Ипак, они сваки свој задатак квалитетно извршавају. Након година проведених у овом послу,

имам неизмерно поверење у ваздухопловно-технички састав јер кад год су они потписали књижицу да је авион припремљен за лет, никад то нисам доводио у питање. Колектив који се бави одржавањем и припремом ваздухоплова је на високо професионалном нивоу.

Оно што краси овај вид су поверење и поштовање. Никада нисам захтевао да ме војник више поштује него што ја њега поштујем. То важи и за подофицире и официре. То

би требало да буде звезда водиља не само за наш вид, већ све саставе у Војсци, јер, понављам, појединац не чини много, а колектив све.

■ *Шџа нам можешџе рећи о домаћем ремонџу?*

– У ваздухопловном заводу „Мома Станојловић“ ради се ремонт ваздухоплова и то је оно што нам даје виталност да пребродимо период после 1999, када је Ваздухопловство и ПВО претрпело највеће губитке у инфраструктури. Капацитети, знање и искуство које поседујемо омогућили су нам да пребродимо овај период. И ми морамо одржати ове капацитете до стицања нових. Лако је да се одрекнемо нечега, али је тешко то сачувати. То је задатак Завода „Мома Станојловић“ и имам пуно поверење у наше ремонтне капацитете.

■ *Која је ваша јорука јријадницима авијације јоводом јразника – 2. августџа?*

– Многи наши претходници уложили су велики труд да нам пренесу стечена знања и искуства. Тај трансфер велика је обавеза, пре свега морална. Она је нарочито карактеристична за преношење вештина које нису свима доступне, а једна од њих је и летење. Сада је на нама да генерацијама таложено знање лагано преносимо на млађе. ■

Мирјана БОРОВИНА

*Оно шџо краси овај вид су јоверење и јошџовање. Никада нисам захџевао да ме војник више јошџује него шџо ја њега јошџујем. То важи и за јодофицире и официре.*

*Најбоље је завршиши обуку на једном ваздухоплову, а након шџога прећи на онај шџиј авиона за који је јилош одређен. Следећи ваздухоплов био би надоградња и изражававање личних способности јилоша.*