

# ПРЕСРЕТАЊЕ УЉЕЗА



Вести о судару грчког и турског борбеног авиона изнад Егејског мора одавно нису ни изненађујуће ни неочекиване. Пре би се могло рећи да представљају логичну последицу вишедеценијског спора две земље о граничној линији изнад међународних територијалних вода.

Историја односа Турске и Грчке оптерећена је бројним болним епизодама које и данас, у ери европских интеграција, представљају претежак баласт који онемогућава потпуну нормализацију односа ове две земље. Штавише, од турске инвазије на Кипар 1974. године, Турска и Грчка су се више пута нашле на прагу оружаног сукоба. Подела Кипра, као и неки други територијални спорови, константно су, са мањим или већим интензитетом, одржавали високе тензије, које су недавно поново кулминирале. Наиме, 23. маја, изнад међународних територијалних вода двадесетак километара јужно од грчког острва Карпатос, дошло је до ваздушног сусрета а затим и до судара између грчког и турског борбеног авиона. Ово је био само још један у низу сличних инцидената који се дешавају скоро свакодневно, а који је овог пута имао трагичан епилог.

## ■ БЛИСКИ СУСРЕТИ

Грчка острва дуж турске обале Егејског мора већ деценијама представљају проблем у развоју добросуседских односа две земље. Док Грчка, са једне стране, својом територијом проглашава ваздушни простор удаљен 16 километара од овог острвља, Турци признају само 10 километара. Због тога турска авијација често нарушава грчки ваздушни простор. Број ових упада је, према грчким изворима, изузетно висок и мери се стотинама. Примера ради, Athens News тврди да је 2000. године забележено 440 упада у грчки ваздушни простор. Већ идуће године ова бројка је нарасла на 920, а у 2002. години достигла је цифру од 3.000 повреда ваздушног простора! Ни овогодишња статистика није пуно боља. Према званичним наводима Грчких ваздухопловних снага само у априлу ове године забележене су 53 повреде грчког ваздушног простора.

У највећем броју случајева, грчка реакција сводила се на подизање дежурних јединица ловачке авијације у циљу пресретања "уљеза". Блиски сусрети грчких и турских ваздухоплова су због тога веома често неминовни. Ти летови се, и са једне и са друге стране, углавном одвијају са пуним борбеним комплетима који се састоје од неколико врста ракета ваздух-ваздух. Неретко, пилоти се упуштају и у ваздушне борбе, које медији карактеришу као "симулиране" јер се ради о маневрисању и надигравању без испаливања пројектила. Међутим, омакне, изузетно стресне ситуације чине своје, тако да прст на обарачу понекад зна и да се "омакне", те ракета заврши у репу противничког авиона. Иако се о таквим случајевима генерално мало зна, први се, највероватније, десило још 21. јула 1974. Грчки поручник Динопулос, који је у ловцу F-5А патролирао изнад северног Егеја, тада је ракетом оборио турског ловца F-102 који је нарушио грчки ваздушни простор.

Међутим, далеко интригантнији случај десило се 8. октобра 1996. када је грчки *мираж* 2000 изнад острва Хиос ракетом кратког домета межик оборио F-16D са турским ознакама. Овај случај додатно је искомпликовала чињеница да се у посади ове двоседе ва-

ријанте познатог ловца (судећи по информацијама из више извора) нашао и један израелски пилот. Њега је из мора извадио грчки спасилачки хеликоптер да би касније, тајним летом био пребачен у Турску. Вест о томе демантовале су тада обе владе, које су тврдиле да је у питању био "отказ технике", а праву истину о том догађају у јавност је тек 2003. године изнео грчки министар одбране Јанос Пантонио.

Последњи блиски сусрет грчких и турских пилота у ваздуху део се 23. маја. Пар грчких ловаца F-16 подигнут је са аеродрома Суда на Криту да би пресрели "непознату" (турску) групу авиона која је ненајављено упала у грчки ваздушни простор. Незванично, група се састојала од једног извиђачког авиона RF-4E и два ловца F-16 који обично сачињавају ловачку заштиту на осетљивим извиђачким задацима.

Приликом контакта авиона двеју страна дошло је до оштрог маневрисања, да би се у једном тренутку, на висини од 8.300 метара, судрили грчки и турски F-16. Изгубивши контролу над авионом, турски пилот је био приморан да се спасе катапултирајући седиште, док грчки пилот није био те среће. Турчина су у води први лоцирали грчки спасиоци али је он одбио њихову помоћ. Нешто касније из воде га је покупио трговачки брод који је туда пловио.

Грчки пилот је по свему судећи погинуо, а у време закључења овог броја Одбране спасилачке екипе су још увек трагале за његовим телом. Реакције на овај догађај су, разумљиво, бурне. Осим јавности, реаговале су и државне институције обе земље али и неке међународне ваздухопловне организације. Наиме, цивилни ваздушни саобраћај веома је интензиван у рејонима у којима се дешавају инциденти. И овај последњи догађај десио се у непосредној близини једног путничког авиона египатске авионске компаније. Према речима представника цивилних ваздухопловних организација, више није питање да ли ће, него када ће, у овим надмудривањима типичним за хладни рат, stradати недужни путници који ка туристичким дестинацијама лете преко Егеја.

## ■ СУРОВА СВАКОДНЕВИЦА

Иако су медији реаговали драматично, дипломатија је и уз изражавање (обостраних) званичних протеста учинила доста да се страсти стишају. Зато је и поред заоштрене ситуације реално очекивати да се прашина око инцидента врло брзо слегне. Један од важнијих разлога је предстојећа туристичка сезона, веома важна за обе државе, али и за пријем Турске у Европску унију, којој је подршку (као знак добре воље) пружила управо Грчка. Овај моменат, према мишљењу појединих аналитичара, могао би да буде преломан. Наиме, улазак Турске у Европску унију значио би и прихватање појединих закона и прописа који би могли да помогну да се напо-



## БАЛАНС СНАГА

Из инцидентних ситуација на граници између Грчке и Турске корист најчешће извлаче планери војног буџета који на име баланса снага са противником захтевају милијарде долара за куповину најсавременијег наоружања. И Грчка и Турска највећа средства одвајају за авијацију, због чега ваздухопловне снаге обе земље спадају у ред најјачих и најспособљенијих у Европи. О каквим се озбиљним потенцијалима ради може лако да се уочи и из табеле коју преносимо из грчког ваздухопловног часописа INTERCEPTION (Пресретање).

Однос броја грчких и турских борбених авиона

Грчка	
Борб.авиони 3. генерације	182 (F-16 Блок 30, 50, 52+, <i>мираж</i> 2000 и <i>мираж</i> 2000-5)
Борб.авиони 2. генерације	135 (F-4E <i>Pis Ikarus</i> 2000, F-4E, A-7)
Укупно:	317
Турска	
Борб.авиони 3. генерације	217 (F-16 Блок 30, 40, 50)
Борб.авиони 2. генерације	118 (F-4E <i>Терминатор</i> , F-4E)
Укупно:	335

кон превазиђу територијални спорови те две земље. У међувремену, како је најавио турски министар иностраних послова Абдулах Гал, између грчке и турске команде ваздухопловних снага биће успостављена отворена телефонска линија која би требало да предупреди овакве инциденте. Док се то не догоди, ратне игре изнад Егејског мора ће и даље бити сурова свакодневица. ■

Мр Славиша ВЛАЧИЋ

