



## Пуковник Александар Бјелић, командант 98. ваздухопловне бригаде

Пилотски живот је у рангу врхунског спортисте и често захтева аскетска одрицања и карантин, што нам не пада тешко када седнемо у кабину авиона и хеликоптера и осетимо огромну снагу којом управљамо. Наша највећа награда је када се у ваздуху попнемо на десет или двадесет хиљада метара, а испод наших крила је цела Србија, што је заиста јединствен осећај.

# Србија под сигурн

**В**ећ сам улазак на војни аеродром у Лађевцима и поглед на двеста хектара беспрекорно уређеног простора говори да у 98. ваздухопловној бригади владају рад и ред и да припадници ове јединице улажу велики труд да од аеродрома начине репрезентативни објекат.

Глава тигра на амблему бригаде као да симболизује борбеност и решеност ваздухопловца са лађевачког и нишког аеродрома да и у сложеним условима наставе са врхунском обуком и обезбеде максималну оспособљеност пилота, техничара и стручњака других профила за извршавање наменских задатака. То

је прави начин да се одржи континуитет и сачува блистава традиција ратног ваздухопловства на аеродромима у Лађевцима и Нишу, започета авионима ЈАК-3, „тандерболтовима“, млазним „тандерџетима“ и „сејбровима“ и настављена, у савременим околностима, „орловима“, „супер галбовима“ и хеликоптерима.

Дан рода авијације је права прилика за разговор са командантом 98. ваздухопловне бригаде пуковником Александром Бјелићем, да сазнамо више о најважнијим резултатима јединице, употребљивости и перспективности постојећих летелица, конверзији војног аеродрома „Морава“ и другим питањима.

■ *Господине пуковниче, који су најважнији резултати јединице, остварени између два бразника авијације?*

– Реализовали смо бројне активности, али је недавно изведена вежба са бојним гађањем „Ресава 2013“ на интервидовском полигону „Пасуљанске ливаде“ показала све што смо урадили у обуци на плану ватрене подршке јединица Копнене војске, превозења ваздушним путем и извиђања из ваздуха. Вежба је и започета налетом авиона извиђача који је уочио колону непријатељских моторних и борбених возила и пружио информацију по којој су борбена возила пешадије реаговала ватром на препознате циљеве.

Пажњу посматрача вежбе привукао је симулирани налет авиона J-22 у циљу дејствовања по елементима ватрене подршке противника, док су право одушевљење присутних изазвали прецизни погоци вођеним ракетама из два хеликоптера за противоклопну борбу „Гама“. У другом делу вежбе, пилоти на ХТ-40 приказали су способност за превозење ваздушног

међународном аеромитингу „Батајница 2012“, на коме је ваздухопловни ешалон предводио заменик команданта бригаде потпуковник Дејан Васиљевић. Формација од четири „Орла“ је на митингу приказала борбене могућности јединице, док су хеликоптери типа „гама“ демонстрирали комбинацију својих борбених способности, борбених дејстава и нешто од маневарских могућности тог хеликоптера, појединачно и у групи. Маневарске способности је

њем и да смо на аеродрому у Нишу квалитетно организовали летње спортско првенство ВиПВО и били добри домаћини свим учесницима.

■ *Редовни сте и на задацима помоћи становништву?*

– Никако не смео заборавити на учешће наших састава у реализацији задатака из треће мисије, готово у гашењу пожара. Прошлог лета гасили смо пожаре по целој Србији, почев од Таре преко ваљевског краја,

## Конверзија аеродрома „Морава“

Влада Србије сагласила се 2010. године да се Војни аеродром „Морава“ оспособи за авио транспорт путника и ствари и укључи у мрежу аеродрома Србије. Постојеће димензије полетно-слетне стазе и геометрија аеродрома задовољавају стандард ЗЦ, што значи да аеродром могу користити ваздухоплови распона крила до 36 метара и распона стајног трапа до девет метара.

Повећавање категоризације представљало би бенефит са становишта војске, јер би омогућило да на писту слете и авиони са много захтевнијим условима. Другим речима, добићемо дужу и ширу писту, веће стајанке и геометрију аеродрома која омогућава безбедније летење наших ваздухоплова и пилота. Треба знати да када говоримо о

конверзији аеродрома, онда говоримо о употреби дела војног аеродрома за цивилне потребе. До сада је рашчишћен терен, завршена изградња дела пристанишне зграде, пристанишне платформе и саобраћајница за везу пристанишне платформе са рулним стазама, урађена основна стаза, изграђен термоенергетски блок, обезбеђено прстенасто напајање електричном енергијом, израђен детаљни урбанистички план и обављени други радови у укупној вредности од милијарду и 220 милиона динара.

Инвеститори обављених радова су Министарство одбране Србије са 850 милиона динара, Национални инвестициони план са 170 милиона и аеродром „Никола Тесла“ са 200 милиона динара.

па до Копнене зоне безбедности. Посаде хеликоптера ХТ-40 су при гашењу пожара употребили 150 хиљада литара воде, а пружице су значајну помоћ становништву и током зиме достављајући неопходне намирнице.

Подсетићу да хеликоптерски састави организују стална дежурства у систему трагања и спасавања, те да су од прошле године превезли ваздушним простором 5.238 лица.

■ *Организацијско-мобилизацијским променама је некадашња 98. авијацијска база преформирана у 98. ваздухопловну бригаду. Реципице нам какве је то промене донело у функционисању краљевачке*

# им крилима

десанта и санитетско извлачење, док је посада АН-2 омогућила искакање падобранаца.

Другим речима, успели смо да на једном месту и за кратко време демонстрирамо за шта су све припадници 98. ваздухопловне бригаде оспособљени.

Подсећам да смо врхунску оспособљеност доказали и учешћем на

на митингу приказао и хеликоптер типа „газела“.

Поносни смо и на успешно учешће у ваздухопловном и земаљском ешалону током свечаног обележавања дана Војске Србије у Крушевцу и на чињеницу да је акцији „Отворени дан“ на нашем аеродрому присуствовало три и по хиљаде посетилаца. Напоми-



*ваздухопловне јединице и каква су искуства у ових неколико година?*

– Принцип један аеродром – један командант показао се ефикаснијим, брже се реагује и решавају проблеми. Командант има приступ и јединицама које су непосредно везане за опслуживање летења и за јединице које су у другом степену одржавања, што је раније било раздвојено. Јединство пилота, техничара и авиона у ескадрилама је, свакако, добра ствар, мада на сједињавање база и летачких јединица треба гледати комплексније.

Наиме, целокупна логистика сада је у нашој надлежности, што нам омогућава да многа питања рационалније и једноставније решимо. Додуше, оваква организација тражи од свих припадника јединице да брже размишљају, ефикасније раде и да и даље буду специјализовани за своју струку, а истовремено отворени и за много ширу проблематику. Понављам, решење је добро, али оно што нас тишти је мали број људи, тако да још увек трагамо за једном оптималном организацијом.

■ *Како се одвија обука пилота и други сегменти обукавања?*

– Ми смо стално у простору између жеља и могућности, пре свега због ограничених ресурса. У овим условима одређујемо приоритете, групишемо средства и један по један проблем решавамо. Пилоти и ваздухопловни техничари не могу своју оспособљеност да покажу на земљи, већ у ваздуху, а у ваздух не можете ако немате резервне делове или гориво. Све то захтева време, пажљиво планирање и стрпљење, како би успели да конвертујемо знање са нас старијих на млађе људе.

Имамо и конкретне резултате. Просечан налет по пилоту је подигнут, а подижемо и ниво обуке посада поштујући дидактичко упутство о реализацији садржаја обуке. У јануару је почела преобука млађих пилота, који су до сада летели само на авиону „супер гaleb Н-62“, на авион „орao Ј-22“. Неки од њих су већ имали своје прве самосталне летове на „орловима“, што говори да смо успели да створимо услове за преобуку пилота за летење на јуришним авионима.

Завршена је и обука за пилоте који лете по наставном плану и програму Војне академије, док је група пилота летела ноћу и у сложеним метео условима. Недавно је група пилота из противоклопне хеликоптерске ескадриле оспособљавана за дејство у сумрак и ракетирала „маљуткама“ циљеве на земљи.

Не запостављамо ни друге сегменте оспособљавања попут обуке послужилаца на различитим оруђима, обуке младих старешина у увођењу у почетне дужности, преобуке техничара на одређени тип ваздухоплова или обуке возача на појединим специјалним возилима. Сваки човек је важан и ако не уради посао како треба, осетиће се недостатак.

■ *Усјеваће ли да помириће употребу исцупљавања високих стандарда и сировођења мера штедње?*

– Средства су објективно знатно мања него претходних година и морају се распоредити тако да се реализује обука и изврше постављени задаци. Простора за штедњу има и ми покушавамо да свакодневним текућим плани-





рањем и обједињавањем активности направимо компромис између постављених стандарда и мера штедње. Важну улогу у тим напорима има утврђивање приоритета.

Размишљамо о сваком литру горива, анализирамо напредовање у обуци сваког пилота и водимо рачуна о томе да оним напреднијима можда скинемо један лет, како би омогућили да другом дамо лет више и тако их уједначимо.

Мора да се зна, колико год да су рестриктивни услови у којима живимо и радимо, колико год да штедимо, никада нећемо ићи испод граница безбедности.

■ *Да ли више размишљате о најављеној набавци вишенамениских борбених авиона или ујошребљивости и персепективности постојећих летелица?*

– Јасно је да се као пилоти радујемо набавци нове технике, мада нема изгледа да се ускоро набаве летелице за извршавање задатака из мисија које су додељене нашој бригади. На нама је да чувамо оно што имамо, обучимо се на постојећој техници и покушамо да се кроз обуку прилаго-

димо захтевима савременог бојишта.

Уосталом, ова техника и људи који њом управљају су се већ доказали у ратним сукобима. „орлови“ су употребљиви и имају своју перспективу, поготово у светлу чињеница да се век овог авиона може генералним ремонтом продужити и за десет до двадесет година и да располажемо ремонтним капацитетима и квалитетним људима за одржавање овог авиона. Тај авион, у овом тренутку, задовољава оно за шта је намењен.

Слична је ситуација и са хеликоптерима типа „гама“ и „ХТ-40“. Једноставно, оно што имамо – користимо, максимално чувамо и домаћински се односимо према техници, а истовремено пратимо савремене светске трендове у употреби авијације и све новине имплементирамо у нашу обуку. Радо би видели нове авионе у нашој јединици, али свесни смо економске ситуације у земљи и били би срећни само да створимо услове да ово што имамо буде исправно и са довољно резервних делова и горива. Зато и улажемо велике напоре да технику одржимо на максимално могућем нивоу исправности.

■ *Коју поруку желите да ујоште колегама поводом Дана авијације?*

– Свим припадницима Ваздухопловства и онима који воле ваздухопловство честитам Дан рода авијације и пилотску славу и желим да у свом послу увек буду максимално професионални, како према људима, тако и према техници са којом раде. Љубав према авијацији на првом је месту, јер ако не волите овај посао, онда не можете да га радите. Мени је авијација начин живљења од малена, сваког дана.

Пилотски живот је у рангу врхунског спортисте и често захтева аскетска одрицања и карантин, што нам не пада тешко када седнемо у кабину авиона и хеликоптера и осетимо огромну снагу којом управљамо. Наша највећа награда је када се у ваздуху попнемо на десет или двадесет хиљада метара, а испод наших крила је цела Србија, што је заиста јединствен осећај. ■

Зоран МИЛАДИНОВИЋ  
Снимила Стефана САВИЋ

