

Генерал-мајор Ранко Живак, командант Ваздухопловства и ПВО

Тешка, али успешна година



Када је реч о развоју ВиПВО наше војске, између жеља и потреба, с једне, и реалних могућности, с друге стране, разлике су велике. Небо над Србијом за сада је сигурно, а струка чини све што може да спремно прихвати нове технологије.

Година на измаку у први план занимања јавности, када је реч о Војсци Србије, избацила је Ваздухопловство и противваздухопловну одбрану. О набавци нових вишенаменских борбених авиона говорило се много. Медији су забележили неколико великих међународних вежби на којима су учествовали припадници овог вида наше војске, а било је и значајних контаката са представницима страних армија. Шта

је обележило 2013, шта се очекује у години која следи, питали смо команданта ВиПВО генерал-мајора Ранка Живака.

■ *Ви сће, госцодине генерале, ђредводили нашу делегацију на ваздухођловној изложби „МАКС-2013“ у Москви. Какви су уђисци с ѿог догађаја?*

– У току боравка на изложби, делегација коју сам предводио имала је прилику да детаљније сагледа тактичко-техничке карактеристике великог броја борбених система у области ваздухоплова, ракетних система ПВО, радарских система и остале опреме и наоружања. Веома је важно да су остварени значајни контакти и створени услови за сарадњу с произвођачима појединих средстава, као и с ремонтним заводима. То нам је значајно и с аспекта одржавања и обнове ресурса наших постојећих борбених система, као и с аспекта сарадње и развоја способности нашег ваздухопловног завода „Мома Станојловић“.

Ваздухопловна смотра „МАКС“ била је прилика за сусрет са командантом војног ваздухопловства Руске Федерације генералом Бондарјевим и, на мој позив, генерал Бондарјев посетио је штанд српске ваздухопловне и одбрамбене индустрије, коју је представљао „Југоимпорт СДПР“. Том приликом је погледао и авион „ласта“. Генералу је упућен позив за 2014. и очекујемо његову узвратну посету, током које ћемо анализирати досадашњу сарадњу и дефинисати проширење у наредном периоду.

Боравак и рад наше делегације у Русији био је дефинисан процесом опремања ВиПВО савременим борбеним системима и усмерен на изнајлажење оптималног модела набавке, те израде програма реализације опремања.

■ *У домаћој јавносћи ђрилично је зађажен Ваш леђ на авиону МиГ-35. Ви сће ђрви команданћ сћраног ваздухођловсћва који је леђео на ѿом руском авиону.*

– Имао сам јединствену прилику да летим на вишенаменском борбеном авиону МиГ-35. То је авион који представља континуитет, развојни корак и усавршену верзију у породици авиона МиГ-29, после развоја и производње морнаричке верзије авиона МиГ-29К/КУБ, односно развоја авиона МиГ-29М/М2. Тај лет је, с једне стране, био последица дугогодишње добре сарадње с компанијом „РСК МиГ“, а, с друге стране, израз међусобног поверења и уважавања, као и прилика да сагледам његове перформансе и могућности ваздухопловне опреме и наоружања у процесу опремања ВиПВО Војске Србије савременим вишенаменским борбеним авионом.

■ *Какo се одвија ђроцес ођремања наших сасћва савременим вишенаменским борбеним авионом, радарским средсћвима и сисћемима ПВО?*

– Полазећи од дефинисаних мисија, опредељења и додељеног задатка да свој ваздушни простор у миру контролишемо и штитимо сопственим снагама, процес опремања ВиПВО започео је крајем 2006. и почетком 2007. године анализом стања и перспективности постојећих борбених система. У том процесу до сада су израђени системски документи опремања, као што су одговарајуће тактичке студије, утврђена је потреба да се ВиПВО опрема савременим борбеним системима. У неколико претходних анализа разматране су све могуће варијанте – типови борбених система у свету и очекивани ефекти опремања. Поменуте студије и анализе пре-

точене су у дугорочне планове развоја и опремања нашег система одбране до 2020. године.

Наравно, то је дуг и сложен процес. Прво, реч је о средствима изузетно високе вредности, за која је потребно обезбедити одговарајућа финансијска средства, односно пронаћи такав модел финансирања који ће на дугорочном нивоу бити подношљив за привреду Републике Србије. Друго, у том процесу потребно је обезбедити услове да сва наведена средства током читавог века употребе могу нормално функционисати, а то подразумева стабилно одржавање, периодичну обнову ресурса, те стабилан систем снабдевања резервним деловима. И треће, не говоримо о једноставној куповини на „пијаци“, већ је неопходно изнаћи такав аранжман, у границама сопствених могућности, који ће обезбедити одговарајући трансфер технологија у Србију и склапање одговарајућих послова, сарадњу и заједничке пројекте домаће одбрамбене индустрије и осталих грана привреде наше земље с иностраним партнером. У тој области учињени су значајни кораци, али нас чека још много посла.

■ *Шћа нам говоре искусћва из региона када је реч о ођремању савременим борбеним авионима?*

– По сличном принципу и методологији све земље у региону настоје да реше питање контроле и заштите суверенитета свог ваздушног простора, односно настоје да се опреме савременијим и ефикаснијим борбеним системима (радари, борбени авиони,

ЈЕДИНСТВО ЦИВИЛНОГ И ВОЈНОГ ВАЗДУХОПЛОВСТВА

■ *Први леђ авиона „Air Serbia“ ђраћили су авиони МиГ-29 Војске Србије.*

– Осим што је то био један изузетно успешан маркетиншки потез, то је, истовремено, и симболика јединства цивилног и војног ваздухопловства, израз прогреса домаће авио-компаније и опредељења да својим снагама контролишемо и штитимо суверенитет нашег ваздушног простора. Компанији „Air Serbia“ желим успеха у раду и још много нових путничких авиона које ће пратити и штитити савремени вишенаменски борбени авиони Војске Србије.

ракетни системи ПВО). Поменуте пројекте у региону пратимо и анализирамо, што нам користи у процесу нашег опремања. Постоје различити приступи и модалитети, али је заједнички именитељ свима – да све земље у региону планирају и настоје да се опреме савременим радарима и савременим вишенаменским борбеним авионима. Поједине земље продужиле су век употребе и делимично модернизовале постојеће борбене авионе. Неколико земаља у региону изнајмило је одговарајући број вишенаменских борбених авиона с различитим могућностима и модалитетима каснијег откупа. Поједине су набавиле нове и најсавременије вишенаменске борбене авионе. Државе које имају ограничене финансијске могућности разматрају могућност куповине половних авиона и њихов накнадни ремонт и продужење века употребе. Углавном, сви се баве планирањем и анализама, а шта ће од тога бити – видећемо.

■ *Како, у смислу рада и функционисања наших ваздухопловних састава, оцењујете 2013. годину?*

– Протеку, 2013. годину могу да оцинем као тешку и успешну. Да ће бити тешко, знали смо крајем 2012, када смо израђивали планове за 2013. годину, тако да није било изненађења. У току године уложили смо напоре штедећи и рационално трошећи расположиве ресурсе, што је потврђено добрим резултатима. Наравно, борба за виши ниво исправности борбених система био је свакодневни задатак, а његова успешност директно је зависила од расположивих резервних делова. Ребаланс буџета значајно нам је пореметио реализацију плана набавки добара и услуга, што ће се негативно рефлектовати и у 2014. години.

Реализовали смо три најобимнија садржаја из области обуке – међународну ваздухопловну вежбу „Air solution” с ваздухопловством Румуније, заједничко тактичко увежбавање

УСПОН САРАДЊЕ С РУСКОМ ФЕДЕРАЦИЈОМ

■ *Сарадња с војним ваздухопловством Руске Федерације је, чини се, у успону?*

– Сарадња с војним ваздухопловством Руске Федерације је у значајном успону од 2011. године, после мог првог сусрета са претходним командантом генералом Зеленом. Настављена је и у текућој години, на основу разговора са садашњим командантом генералом Бондарјевим. Дефинисали смо неколико области сарадње – безбедност летења, обука, одржавање ваздухопловне технике. У оквиру наведених области реализовали смо, а планирамо и да наставимо експертске посете, размену штабних официра, учешће у заједничкој обуци у Србији и у Руској Федерацији.

свих снага ВиПВО и бојево гађање ракетним системима ПВО „НЕВА” и „КУБ” на полигону „Шабла” у Бугарској. Имали смо велики број активности међународне војне сарадње, а у домену подршке снагама Војске Србије које се налазе у мировним операцијама у иностранству истичем превозење опреме у Џибути авионом Т-70. То је у последњих двадесетак, па и више година, један од најсложенијих задатака превозења, који је посада авиона реализовала успешно и безбедно, с три успутна слетања у одласку и повратку.

■ *Чиме нисте задовољни?*

– Не могу да будем задовољан нивоом безбедности летења у 2013. години, јер смо имали неколико критичних ситуација, које због присебности и оспособљености посада нису имале негативне последице, као и један ваздухопловни удес у којем је уништен авион, на сву срећу без људских жртава у ваздуху и на земљи. Истрага узрока који су довели до тог удеса је у току, а област унапређења безбедности летења и даље остаје на врху приоритета у ВиПВО.

■ *Најављене мере штедне ушticaће и на сћање у ВиПВО током наредне године...*

– Рестриктивна финансијска средства увек имају директан негативан утицај на ниво исправности рас-

положивих борбених система, а индиректно и на ниво оперативних способности ВиПВО, као и на ниво безбедности летења. У складу с пројектованим финансијским средствима, као и осталим расположивим ресурсима, ми смо приступили изради реалних планова за 2014. годину. Основни принципи јесу рационално трошење средстава, реално планирање активности по приоритетима, у складу с могућностима. Неће бити могуће да се сви задаци реализују, али ће се планирати они који су у врху приоритета, који се могу квалитетно и безбедно извршити. У сваком случају, нећемо дозволити да се угрожава безбедност летења, животи и здравље људи. Све што буде могуће, сходно расположивим средствима, извршићемо квалитетно, а остали задаци биће реализовани када се стекну услови.

Опремање ВиПВО кључним борбеним системима, према досадашњим планским документима, није пројекат који се финансира из буџета, тако да очекујем да ће се тај процес наставити без обзира на најављена рестриктивна буџетска средства.

■ *Каква су искуства и планови када говоримо о конверзији дела војних аеродрома у „војно-цивилне”?*

– Обављање цивилног ваздушног саобраћаја и прибављање одговарајућих дозвола од надлежних државних институција – Директората

цивилног ваздухопловства, захтева испуњавање високих стандарда опремљености аеродрома, организације рада и слично, а то, у сваком случају, може имати само позитиван утицај и створити боље услове за квалитетније и безбедније летење авијацијских јединица ВиПВО. Прва фаза конвер-

зије аеродрома у Лађевцима је завршена, а за реализацију потпуне конверзије, колико је мени познато, постоји заинтересованост иностраних партнера, али то није у надлежности ВиПВО.

■ *Какво је стање, а какве су перспективе Музеја југосло-*

венског ратног ваздухопловства и односи „војног“ и „цивилног“ дела у оквиру Музеја ваздухопловства Београд?

– Музеј југословенског ратног ваздухопловства (МЈРВ) је установа у саставу ВиПВО, која се налази на аеродрому „Никола Тесла“, у згради у којој је смештен и Музеј ваздухопловства Београд. Музеј ЈРВ функционише нормално, а у последњих неколико година предузели смо мере да се стање у тој војној установи унапреди – пописане су све покретне ствари које су тамо годинама складиштене, одређен је њихов статус и „преведене“ су у музејске експонате. Музеј ваздухопловства Београд формиран је заједничким радом више организација још из доба СФРЈ – Команде Ратног ВиПВО у име тадашњег Савезног секретаријата за народну одбрану, Аеродрома Београд, ЈАТ-а, Савезне управе за контролу летења и осталих. Тренутно је Музеј ваздухопловства Београд правно лице, регистровано пред надлежним судом у Београду, иако Министарство одбране, као оснивач с највећим улагањем, није дало сагласност за промену назива музеја и делимично садржаја делатности. Заједничка зграда Музеја, привремено пуштена у рад још 1989, никада није завршена, није извршен њен технички пријем и није утврђена висина улагања – власништва оснивача музеја и финансијера изградње зграде.

Дуже од двадесет година финансирање рада Музеја ваздухопловства Београд није системски решено. Због тога је Музеј данас у лошем стању, иако по свим параметрима, а пре свега по броју и врсти експоната, спада у сам светски врх. Надлежни у Министарству одбране улажу напоре да зауставе вишедеценијско пропадање Музеја и да створе услове за његов „нормалан“ рад, у складу с прописима Републике Србије. То је институција од националног значаја, која има огромну вредност и коју морамо сачувати за будуће генерације. ■

Александар ПЕТРОВИЋ



Генерал Живак са Стјаниславом Горбуновим, омишним пилотом РСК МиГ