



**ПУКОВНИК  
МР ДЕСПОТ ЈАНКОВИЋ,  
ДИРЕКТОР  
ВЗ „МОМА СТАНОЈЛОВИЋ”**

Успешан завршетак преговора које Министарство одбране води са руским и француским партнерима око отварања регионалног ремонтног центра за сервис хеликоптера руске производње Ми-8 и Ми-17, као и оног који би ремонтвао француске „газеле”, у великој мери подигао би очекивања свих и био веома битан замајац — више посла доноси новац, а онда можете да улажете у људе, у технологију и опрему и постајете моћни и конкурентни на тржишту, као што смо били некада — истиче пуковник мр Деспот Јанковић, дипл. инж, директор Ваздухопловног завода „Мома Станојловић” у разговору за наш магазин, а поводом 100 година тог завода.

# ИНВЕСТИЦИЈЕ И СМЕНА ГЕНЕРАЦИЈА

10

Свечаном академијом у Југословенском драмском позоришту, уз ауторску представу, последњег дана јуна, и традиционалним дружењем у кругу фирме радника, сарадника и пензионера, дан касније, Ваздухопловни завод „Мома Станојловић“ обележиће стогодишњицу постојања.

**О** Таквим јубилејом данас не може да се похвали много колектива, а годишњица, поготову тако значајна, увек је повод за краћак осврт. Господине Јуковиче, чини се да се не може рећи да је историја „Мома“ ишао искључиво узлазном линијом?

– Заиста нам је част, али и обавеза да достојно обележимо велики јубилеј. Најпре, јер нам је указано поверење, али с друге стране, имамо и велику одговорност, због свих генерација које су градиле историју Завода. Тај дуги период обележило је више преломних тренутака. Осврнуо бих се само на део историје које колектив баштини на овој локацији, од 1973. године, када је „модерни“ Завод и настао, спајањем Ваздухопловно техничког ремонтног завода „Јастреб“ и Ваздухопловно техничког ремонтног завода „Мома Станојловић“ и добио назив Ваздухопловно технички ремонтни завод „Београд“, који је, три године касније, променио назив у садашњи Ваздухопловни завод „Мома Станојловић“. Од тада је Завод прошао више преломних периода. Онај од 1973. до 1991. можемо назвати златним, јер га је обележио највећи просперитет, инфраструктурно уређење и опремање, уз много склопљених послова на међународном тржишту, из којих су инвестирани и велики развојни пројекти. Наредни интервал, од 1991. до 1999. године, карактеришу санкције међународне заједнице. Било је то време великих проблема, у којима се нашао комплетна одбрамбена индустрија, уз онемогућавање изласка на инострано тржиште и без могућности куповине резервних делова. Тада су тешкоће започеле, да би кулминирале 1999. године, када је током бомбардовања Завод буквално разорен.

**О** Ако се не варам, осим управне зграде, није поштеђен ниједан објекат?

– Нажалост у праву сте. Осим управне зграде сви остали објекти су у

већој или мањој мери били оштећени. Трећина објеката радионичког простора трајно је уништена, а страдао је и део опреме. Веома велико разарање од кога се Завод још није опоравио. Пре почетка бомбардовања руководство је донело одлуку о дислоцирању дела опреме у више од 30 фирми у широј и ближој околини Завода, што је било од изузетног значаја, јер је већ током тих немилых догађаја на појединим локацијама организована производња, оправка и ремонт појединих резервних делова, као и оправка оштећене технике. Током периода након бомбардовања тадашње руководство и радници маестрално су одрадили свој посао и „дигли“ су га из пепела. Процес санације објеката и опреме трајао је веома дуго и изискивао много новца. За Завод је битна 2008. година јер је тада била велика реорганизација. Од установе која је функционисала на доходном принципу прешла је на финансирање из буџета, а организационо се налазио у саставу Управе за одбрамбене технологије да би, две године касније, претпочињен тадашњој Команди В и ПВО. Било је то рационално решење, колектив више није могао да опстане, јер је, улажући у инфраструктуру и опрему, осиромашао. Ако ме питате да направим паралелу између та два модела функционисања, рећи ћу вам да би и данас било веома тешко бити препуштен тржишту, јер Завод због недовољних финансијских улагања још није достигао ниво пре бомбардовања.

**О** Преживели сће разарања, уздизање... И једно и друго у, не баш сјајним, економским околностима. Имајући у виду трендове на светском тржишту, чиме се данас, кад је реч о технологији, можеће похвалити?

– С поносом могу да кажем да је Завод потпуно овладао технологијом композитних материјала, што је данас веома актуелна ствар, у ширим размерама. У тој области остварили смо запажене резултате и, управо захваљујући њој, данас лете сви наши хеликоптери ХТ-40. Први пројекат у тој области, на коме је Завод радио с Војнотехничким институтом, јесте замена сегмената лопатица главног ротора на хеликоптеру ХТ-40, где се метални сегменти замењују онима који се израђују од композитних материјала, који су квалитетнији и чији ресурс није временски ограничен, за

разлику од металних којима јесте. Композитне сегменте одржавате према стању. Док год задовољава прописане прегледе, у употреби је и нема истека ресурса. То је први већи успех који можемо данас споменути. Други је то што смо у поступку израде репне лопатице за исти хеликоптер, комплетно од композитног материјала. Тај пројекат, иза кога у потпуности стоји „српска памет“, такође реализујемо са Војнотехничким институтом, и „прошао“ је комплетна статичка и динамичка испитивања, која су рађена у ВТИ. Иза њих су дошла и летна испитивања, која су извели пилоти Техничког опитног центра. Сада је у поступку серијска производња тих комплета, како би на свим нашим хеликоптерима тај метални део био замењен композитним. Такође, по пројекту ВТИ, израдили смо и више структура за мини беспилотну летелицу „врабац“, која је, такође, комплетно направљена од композитних материјала, и предали смо је њима ради уградње опреме и даљег испитивања.

**О** У којој фази је данас „врабац“ и колико можеће да их произведеће?

– Завод је произвео потребан број конструкција МБЛ „врабац“ и предао ВТИ-у. Он је сада на „терену“ Војнотехничког института, у фази испитивања. Колико таквих летелица можемо да произведемо, зависи од осталих задатака који су актуелни. Када је рађена систематизација 2008. године, захтев надлежних из Министарства одбране био је да се задрже све технологије којима је Завод располагао, макар иза појединих стајао само један човек. Идеја је била да се број формацијских места касније повећа, па је важно да „преживи“ та основна „нит“, која би се „рачвала“ накнадно. У таквим условима, у великом броју организационих целина имамо „уска грла“. Нажалост, једно од њих је и одељење за композитне материјале.

**О** Много је посла, а капацитети су ограничени?

– Могло би се тако рећи. Команда Ратног ваздухопловства и противваздухопловне одбране даје нам задатке, креира годишње планове рада и ремонта. Основна намена Завода, од како се финансира из буџета, јесте да одговори потребама система одбране, а пре свега потребама РВ и ПВО, с могућношћу да вишак капацитета ангажујемо за трећа лица, на комерцијалној основи. То и

радимо, мада су такви послови скромни, имајући у виду тренутно бројно стање. Али, та могућност постоји.

**Q** Када је реч о „пробојима“ код ремонта средстава, нису само композициони материјали нешто чиме се данас доносе...

– За сва средства која се ремонтују у Заводу, комплетна производња гумено-заптивног материјала и осталих металних производа, уколико то није комплетан склоп, одвија се код нас у Заводу. Заиста је реткост да је таква врста производње сконцентрисана на једном месту. Ко се може похвалити да, као ми, има на једном месту десет хиљада алата који су употреби, у нашем одељењу за производњу гумено-заптивног материјала. Имамо веома добру сарадњу са свим јединицама РВ и ПВО јер тежишно радимо за њихове потребе, а мало људи зна да доста гумено-заптивног материјала производимо и за тенк М-84 и испоручујемо га Техничко-ремонтном заводу „Чачак“. Такође, производимо комплетан гумено-заптивни материјал за ВЗ „Орао“ из Бјељине када ремонтује турбомлазне моторе типа „ММ“ и „Viper“ за наше потребе. Појашњења ради, мотори типа „ММ“ намењени су за авионе МиГ-21, а „Viper“ за авионе „орас“ и Г-4.

**Q** Како „својите“ с кадром. Дешава ли се да млади људи напуштају Завод? Долазе ли нови, и како их мотивисати?

– Поносан сам на постојећи кадар. Ради се о врло одговорним, дисциплинованим, добронамерним, самопрегорним и скромним људима. Сваки руководилац би се поносио оваквим радницима. Када је у питању обезбеђење новог кадра, данас комплетна индустрија ту има проблем. Више немамо, као некада, специјализоване школе, где сте могли да ишколујете, на пример, ВКВ мајсторе. Не иде нам то у прилог, ни што се тиче средњошколског нити инжењерског кадра. Да бисте добили доброг инжењера, неопходно је време, током кога он „пече“ своје знање, занат, као и мајстори. Како би што пре постао самосталан, био употребљив и брзо доносио одлуке и решавао проблеме. По садашњем законодавству Министарство одбране расписује конкурс за пријем радника тек када је то место упражњено. То аутоматски значи да он нема прилику да се две или три године „преклопи“ са оним

старим, искусним колегом, па ће то бити поприлично трновит пут, и за њега и за колектив.

**Q** Како то решавајте?

– Тешко. Расписивање конкурса за пријем нових радника, иначе, није у надлежности директора завода. Тачније, примамо их, правимо селекцију, али конкурс расписује Министарство одбране, а проблем је недостатак новца. Сви се с тим суочавамо. Ми знамо колико нам каквих људи треба, али смо свесни и ситуације у којој се држава налази, и то је један поприлично зачаран круг. Последње две и по године примили смо нешто више од 40 људи. Ипак, треба бити поштен и рећи да је у том периоду више од тог броја отишло у пензију.

**Q** С друге стране, пред вама су амбициозни планови?

– Наравно! Ако их немате, и не тежите напретку, осуђени сте на пропаст. Борба је неминовност. Да се „попуните“ кадром, да обавите смену генерација и извршите трансфер знања. Желимо да постанемо регионални центар за ремонт хеликоптера Ми-8/17, као и регионални центар за ремонт хеликоптера „газела“. Све друго било би предаја. Пре две године дошли су нам млади људи, задовољни смо њима, а и они су нашли себе у том послу, што не значи да су пресрећни због материјалне надокнаде, али су задовољни што имају посао у струци, уместо да раде по бутицима и маркетима. То су махом машински инжењери, електроинжењери и информатичари, а слични профили су и што се тиче средњих школа, углавном ваздухопловни и технички смерови, као и хемијски техничари, за рад у „гумари“. Данас је тешко бити припадник Завода, али се осећамо поносно. Јер, докле год има исправних ваздухоплова, ваздухопловних мотора, средстава ПВО и Ратног ваздухопловства и противваздухопловне одбране, на нама је велика одговорност.

**Q** Како данас своје ствари са могућношћу која се најављује већ неколико година да радите ремонт авиона МиГ-21?

– Завод има „освојену“ технологију ремонта авиона МиГ-21. Пре 10 дана један такав ремонтан ваздухоплов предали смо 204. ваздухопловној бригади. Битно је да Завод има комплетно заокружене технолошке процесе за ремонт тог авиона и да ту нема тајни за запослене. А на надлежнима је да доне-

су одлуке о даљим плановима у том правцу, да процене да ли је ремонт исплатив, али и да обезбеде набавку делова које не производимо и обезбеђују се на иностраном тржишту. Надлежни у Команди РВ и ПВО, Генералштабу и Министарству одбране донеће одлуке, а ми смо, са својим капацитетима, потпуно спремни.

**Q** Како планирајте годишњи план ремонта?

– Основ за наредни годишњи план ремонта је квалитетна и детаљна анализа текућег – шта је завршено, докле се стигло, имајући у виду исказане потребе и расположиве капацитете. Тада Команда РВ и ПВО, с Управом за логистику, на бази расположивих финансијских средстава доноси годишњи План ремонта, који је нама основни документ и темељ за планове које разрађујемо по месецима.

**Q** Уважава ли план реалност?

– Наравно, разумемо се. Може неко да има жеље, није то спорно, али нека нам обезбеди новчана средства потребна за тај обим посла и радну снагу. Технологију и знање имамо, потребни су нам новац и људи, то је реалност. Е сад, није реално, ако имате једну добру екипу, па очекујете да ти људи током године заврше 5, 6, 7 или 10 средстава! То није реално. Срећом нисмо имали око тога неразумевања.

**Q** Који су посебни изазови који предстоје, и шта Вас лично највише мотивише у периоду пред нама?

– Изазов над изазовима је свакако да видим како Завод иде узлазном путањом. То би била највећа сатисфакција и за мене и за моје сараднике. Да би се то десило, потребно је направити нову организацијску структуру која ће одговарати данашњим и будућим обавезама и задацима, обезбедити стопостотну попуну организацијске структуре, обезбедити да законска регулатива уважи специфичности Завода, који је фабрика, а не јединица. Даље, треба обезбедити више финансијских средстава за опремање, отварање нових и проширивање постојећих радионичких капацитета, изборити се за другачији, бржи и ефикаснији систем обезбеђења резервних делова и репроматеријала, јер постојећи Закон о јавним набавкама није нимало наклоњен ремонту, процедуре су дуге и споре. Осим тога, велики је изазов постати регионални центар за

ремонт хеликоптера Ми-8/17 и хеликоптера „газела“. Чинимо све да идемо у сусрет нашим циљевима, како бисмо тада још више могли да пружимо систему.

**Q** *Како јубилеј прође, враћаће се стандардним пословима, плану ремонта и свакодневним задацима?*

– Наравно! Пре свега ремонту, да до краја године завршимо средства која су у финалној фази. План је, али и приоритет, да произведемо репне лопатике од композитног материјала за све наше



хеликоптере Ми-8. Следећи изазован задатак јесте репарација заштитне куполе за радар са Златибора. Тај посао је у току, а за репарацију куполе обилато се користе специјални композитни материјали. Тежишни циљ нам је и одржавање исправне технике по јединицама, оно што није у њиховој надлежности и превазилази њихов ниво одржавања и знања. За то Команда РВ и ПВО даје налог за упућивање екипе да отклони

квар, а постоје и периодични прегледи који се, у зависности од типа ваздухоплова, раде на 50 или сто сати лета или више. Интензивно радимо на превазилажењу уских грла. Неопходна је добра организација посла, јер овакав ваздухопловни завод не постоји нигде у свету. Ремонтujemo клипну авијацију, хеликоптере, млазну авијацију, ПВО средства, земаљске радаре, специјална возила за опслуживање ваздухоплова и ПВО средстава, ваздухопловне моторе и моторе са специјалних возила. Свуда у свету су установе попут наше конципиране за једну групу средстава, евентуално за две. Рецимо – клипна авијација и један додатак, или надзвучна и још нешто. Нигде немате спојен ремонт ПВО и авијације. То је баш раритет и резултат је чињенице да су, због ратова деведесетих, технологије и процеси са многих локација бивше државе пресељени овде. То је „усложило“ ситуацију у Заводу. Толико различитих средстава захтева веома сложено планирање. Када вам негде искочи проблем, у ходу, у процесу, а „чека вас“ Закон о јавним набавкама, који је изричит и захтева благовремено планирање, и не познаје изненадне потребе, онда имате озбиљно успоравање. С друге стране, имате отежавајућу околност, а везана је за набавке, да ми око 85% средстава набављамо са источног или западног тржишта, а пут покретања јавне набавке и чекање испоруке уме да буде веома дуг, уз клизне рокове. Нема тог алгорита којим можете да решите све те калкулације на почетку године, па је неопходно да дневно сагледавате и решавате приоритете и коју ћете набавку да активирате. Рокови испоруке са источног тржишта заиста су велики проблем, код њих је та област, поготову у последње време, централизована и подигнута на највиши ниво, па федералне службе дају дозволе.

**Q** *Већ сте споменули, а и штампана је исписа, о формирању ремонтног центра за сервис хеликоптера руске производње Ми-8 и Ми-17. Докле је та идеја стигла?*

– То је једна веома добра прича. Био би то регионални центар, у договору са руском компанијом „Хеликоптери Русије“. Реч је о „концерну“, где су под једну „капу“ ставили све националне ресурсе које се баве пројектовањем, производњом и ремонтом хеликоптера. Разговори о томе теку и на добром су

путу. Представници компаније „Хеликоптери Русије“ посетили су Завод ради сагледавања наших капацитета, увидом у стање документације, кадра, опреме и технологије. Били су веома пријатно изненађени када су видели шта и како радимо, којом опремом располажемо... Посебно ми је драго да су извештаји били веома позитивни. То је оно што је у мојој надлежности. Наравно, сада је на челним људима Министарства одбране да са таквим људима руског министарства договоре аранжман. Реализација таквог пројекта, осим за Завод, била би веома значајна и за Војску Србије и државу у целини. Оно што је посебно добро је што се регионални ремонтни центар може развијати по фазама, што ће зависити од финансијских средстава са којима располажете. Уз помоћ тог новца Завод би био у прилици да се поново „дигне“ технолошки, што би била најбоља улазница за тржишта.

И са Французима разговарамо о формирању регионалног центра за ремонт хеликоптера „газела“. И они су се приликом посете Заводу позитивно изразили о свему што су видели, па верујем да ће разговори које челни људи Министарства одбране са њима воде дати резултата. То би нам много значило. Јер, више посла доноси новац, а онда можете да улажете у људе, у технологију и опрему и постајете моћнији и конкурентнији на тржишту.

**Q** *А знање имамо...*

– Откако је наша држава набавила хеликоптере ХТ-40, а неким су ближе ознаке „Ми-8“, ми их ремонтujemo, и ту за нас заиста нема тајни. На бази тог веома богатог искуства и броја ремонтваних комада, ми смо оригиналну руску документацију и проширили, јер смо до детаља савладали све тајне и склопове тих летилица. Без обзира на све успоне и падове, императив запослених у Ваздухопловном заводу „Мома Станојловић“ био је и остао безбедност летења. Откако данашњи Завод постоји није регистрован ниједан ваздухопловни удес као последица некавалитетног извршења ремонта и оправке ваздухоплова и ваздухопловног мотора. ■

Владимир ВЈЕШТИЋ  
Снимио Горан СТАНКОВИЋ