

ЧЕТА ЗА ВАЗДУХОПЛОВНОТЕХНИЧКО  
ОДРЖАВАЊЕЉУДИ КОЈИ  
ПОТПИСУЈУ АВИОНЕ

Чета за ваздухопловнотехничко одржавање налази се у саставу 252. школско-тренажне авијацијске ескадриле, у оквиру 204. ваздухопловне бригаде РВ и ПВО. Да би ескадрила остварила своју основну намену, обуку пилота, потребни су јој и исправни авиони, одржавани и припремљени за лет. О томе брину техничари чВТОд. У свом саставу, чета има авионе *Сујергалеб Г-4*, авион тегљач вучне мете *Г-4Т* и *Ушва 53*, а до краја године би требало да им се прикључи и нови авион *Ласџа*.

**И поред велике одговорности, ризика и тешких услова за рад, они много воле свој посао и никада га не би мењали**

– Све то се односи на *Сујергалеб Г-4*, а за авион *Ушва 53* постоје само две специјалности – авион-мотор и ваздухопловна опрема. Чета ВТОд је у првом нивоу одржавања авиона, други ниво се налази у саставу 24. ваздухопловнотехничког батаљона, док је за трећи ниво задужен Ваздухопловни завод „Мома Станојловић“. Сви смо на неки начин радом упућени једни на друге – каже капетан Луковић.

## Од Буприје до Шапца

Како наводи заступник командира, ескадрила броји двадесет авиона и сваки је задужио по један техничар који брине о њему и обавља неопходне прегледе.

– Сваки авион мора да прође одређене прегледе. Постоје дневни прегледи – претполетни, међулетни и послелетни, затим седмични, односно преглед у техничком дану и ванредни по указаној потреби. Наравно, обавезни су и повремени прегледи после одређеног броја сати летења.

Као и у већини јединица, проблем представља мањак кадра и „старосна граница“ запослених. Многи старији од четрдесет година раде у свим временским условима.

– У ескадрили радимо од седам ујутро па понекад и до два часа после поноћи. Посебна је и по томе што техничари живе ван престонице, у местима од Буприје до Шапца, и сваког дана крећу на посао у раним јутарњим часовима. И уз тај проблем, посао обављамо веома одговорно и професионално – поручује капетан Луковић.



Кајетан Владимир Луковић

Према речима заступника командира чВТОд и командира 1. вода капетана Владимира Луковића, у чети раде извршиоци и командири који су у функцији контролора. Наводи да је одржавање ваздухоплова подељено по специјалностима – авион-мотор, ваздухопловна опрема, радио-опрема и ваздухопловно наоружање.

## НАКЛОН АВИОНУ

Поједини техничари не крију своје ритуале. Приликом изрулавања авиона са стајанке, пилот даје знак техничару да је спреман, он то одобрава и потврђује да је полазак безбедан. Многи „потапшу“ крило авиона у знак среће и жеље да им се врати. Такође, неколико њих војнички поздрави пилота. Чак и у моменту када пилот пушта кочнице и још једном проба њихову функционалност, делује као да се авион „мало наклони“ техничару, те већина осети потребу да тај наклон и узврати.



## Без права на грешку

Командир 1. одељења 1. вода ЧВТОд заставник Слободан Михајловић контролише квалитет извршених прегледа, односно рад техничара. Активно ради од 1988. године и, према његовим речима, ради са колегама којима може да прича искуства из ескадриле из времена пре њиховог рођења.

– У овом послу је веома битно поверење у људе. Колеге добро познајем и могу да проценим њихову стручност. Тачно се зна ко шта треба да ради и ништа није препуштено случају. Све је стриктно познато и дефинисано листама прегледа или наређењем. Када механичари заврше посао, командир врши контролу радова и „потписује авион“ – он последњи ставља потпис пре него што авион крене – наводи заставник Михајловић.

Он истиче да је њихов посао веома ризичан и стресан, изузетно одговоран и без права на грешку.

– То што је на стајанци забрањен боравак свима који нису запослени у авијацији, довољно говори о мерама безбедности које морају да буду заступљене и спроведене. На нашем „радном месту“ постоји тзв. усисник, који усисава све што је у његовој зони и због тога је, на пример, на стајанци забрањено ношење капе. Постоји и зона издувних гасова, појачане су радијација и бука, али све то превладава љубав према послу. Мој отац је учествовао у конструисању и стварању авиона на којима данас радим, стога ме долазак на посао и учествовање у нечему што је он стварао веома испу-



Старији водник прве класе  
Милан Мишковић



## ПОМОЋ ИЗ ПРВЕ РУКЕ

Много је анегдота у послу техничара, а заставник Михајловић сећа се једне.

– Радили смо центражу авиона тегљача вучне мете Сујергалеб Г-4Т. У једном тренутку је настао проблем који је услед недостатка документације био тешко решив. Позвао сам пријатеља у пензији, некадашњег инжењера из Војнотехничког института, иначе колегу мога оца, и питао за помоћ. Испоставило се да је управо он пре неколико деценија приредио ту документацију. Погледао је у своје списе, пронашао решење и после десетак минута проблем је био решен – препричава заставник Михајловић.



њава. Ипак је то породична традиција – бити механичар до краја живота – поносно каже заставник Михајловић.

## И војник и стручњак

Командир 5. одељења ЧВТОд старији водник прве класе Милан Мишковић последња је генерација Ваздухопловнотехничке средње војне школе у Рајловцу, коју је због рата на простору бивше Југославије завршио у Сомбору. Уз функцију контролора, обучен је и за летача оператера на авиону тегљачу вучне мете Сујергалеб Г-4Т. Каже да је најлепши осећај када се авион врати без икаквих проблема и када, после детаљне анализе поручи „свака част, све је одлично урађено“. Међутим, истиче проблем школовања кадра.

– Старије генерације техничара школоване су у доба ЈНА, а новије на другачији начин. Последњих година млади су долазили после завршене Ваздухопловне академије која школује и војне и цивилне техничаре, а од прошле године поново је успостављена Средња стручна војна школа. За разлику од претходне праксе, када смо цивиле додатно обучавали, сада из војне школе добијамо војнике и стручњаке и надамо се да ће нам нови, млади кадар, много помоћи, допринети послу и олакшати рад у јединици – напомиње командир 5. одељења. ■

Сања АНЂЕЛКОВИЋ  
Снимио Жарко СКОКО