

ШТА ДОНОСИ НАБАВКА ЛОВАЧКИХ АВІОНА

СПАС ЗА СТРУ

Решавање вишегодишњег проблема Ратног ваздухопловства и противваздухопловне одбране Војске Србије у обезбеђењу потребног броја ваздухоплова за извршење наменских задатака, базирало се на набавци МиГ-29, модерног, савременог авиона, којим у овом тренутку можемо да опремимо српско ваздухопловство

Незадовољавајућа ситуација у Ратном ваздухопловству и ПВО влада годинама. Стога су рађене бројне студије, истраживања и осмишљавани начини проналажења решења како би се стање, пре свега у ловачкој авијацији, на најбољи и најповољнији начин побољшало у скорије време. Према речима начелника Одељења за оперативне послове у Команди РВ и ПВО потпуковника Александра Пипоског, у протеклом периоду Команда тог вида јасно је указивала на потенцијалну опасност – да се може догодити да 2018. године наше ратно ваздухопловство остане без ловачке авијације.

– Ми у овом тренутку имамо четири авиона МиГ-29 и три МиГ-21. „Двадесетјединице“ су двоседи конструисани као школско-борбени авиони, што значи да им је основна намена обука нових пилота, а да уз то могу да обављају одређене борбене задатке. Пошто је то било нужно, „двадесетјединице“ су модификоване, управо да бисмо пребродили кризу која може да нас сачека у будућности. Наредне, 2018. године, на неки начин, губимо „двадесетдеветке“ јер долази период њиховог ремонта, како би могле и даље да се употребљавају. Тада бисмо имали озбиљан проблем јер бисмо на располагању имали само авионе МиГ-21, врло ограничених способности, а наш стални задатак, контрола и заштита суверенитета ваздушног простора, у делу који обављамо ловачком авијацијом, био би угрожен – објашњава потпуковник Пипоски.

У право време

После указивања на незадовољавајућу ситуацију, војно и државно руководство схватило је проблем и кренуло у његово решавање. Од бројних понуда Руске Федерације била је најповољнија. Њихова жеља да Војсци Србије уступе одређену количину војне опреме и наоружања била је у оквирима војнотехничке сарадње успостављене између Русије и Србије на државном и војном плану, која је обухватала упућивање људи на школовање, размену искуства, индустријску сарадњу и сарадњу у области продаје или донације наоружања и војне опреме.

– Када су Руси показали интересовање да нам уступе авионе, кренуло се у реализацију пројекта. Анализирали смо тренутно стање, наше способности, шта имамо и шта нам је потребно, као и могућност набавке коришћених, половних авиона из Руске Федерације и дошли до закључка да би такав модел решавања

проблема био задовољавајући за средњорочни период од десет-петнаест година, како бисмо сачували способности које имамо, евентуално их подигли на виши ниво те „купили време“ до стицања повољних услова за набавку нових савремених авиона – појашњава начелник Одељења за оперативне послове.

Ради јачања способности, пре свега у домену контроле и заштите суверенитета ваздушног простора, кренуло се у реализацију набавке шест авиона МиГ-29. Припремљена су „кровна“ документа, у складу с правилницима о опремању и наоружању. Донација Руске Федерације била је прихватљива јер су авиони, иако половни, у добром, летном стању.

– Изразили смо жељу да ваздухоплови буду на одређеном стандарду који имамо у РВ и ПВО. С руском страном договорено је да буде урађена „предекспортна припрема“, односно да се авиони доведу у техничко стање које је задовољавајуће за наш систем, да буду технички исправни, борбено употребљиви, да имају могућност коришћења до њиховог коначног века употребе од тридесет година и да буду на нивоу опремљености наших авиона. „Двадесетдеветке“ у Војсци Србије су модификоване, прешли смо на систем навигације прилагођен нашој земљи, како бисмо могли да имамо шире могућности коришћења радионавигацијских средстава. Дакле, 2008. године урађена је модернизација авиона, која је унапредила његове способности. Због тога смо желели да сви авиони буду на том нивоу, што је и договорено с руском страном, и такви треба да буду предати српској војсци.

Руска страна је предлагала да све модификације буду урађене у Русији, али смо инсистирали да се све ради код нас. Авиони стижу у Србију већ у марту ове године у техничком стању у каквом су сада и тада ће наступити радови, односно модернизација. Очекујемо да се крајем ове или почетком наредне године тај процес комплетно заврши и да свих шест авиона предамо 101. ловачкој авијацијској ескадри у 204. ваздухопловној бригади – наглашава потпуковник Пипоски.

Набавка авиона МиГ-29, према његовим речима, била је „оптимално решење, због хитности ситуације“, јер у нашем ваздухопловству већ постоје такви ваздухоплови.

– Када говоримо о „двадесетдеветкама“, имамо комплетно заокружен систем – од обуке, одржавања, до употребе. Не треба набављати ништа ново, нити започињати процесе испочетка. Управо то је био главни разлог да се определимо за МиГ-29, јер прелазак на нешто ново тражи огромна средства и време. То је одличан авион и да није тако сигурно бисмо одустали од његове даље употребе, а самим тим и набавке.

Одржавање авиона по стању

После дела о набавци авиона, следи фаза која обухвата активности за продужетак века употребе до 40 година на свих десет авиона. С Русима су потписана два уговора – један обухвата набавку шест летелица, а други одржавање свих десет авиона у продуженом веку употребе.

– Авионима МиГ-29 које тренутно поседујемо и оним чији долазак из Руске Федерације очекујемо треба да се изврши продужетак века употребе на четири деценије. Први на којима ће се вршити такви радови јесу наши мигови и тај посао ће бити окончан током наредне године. Дакле, други уго-

вор покрива велики део одржавања авиона у периоду до четрдесет година за свих десет авиона. Све се то може описати као ледени брег – ви видите само врх, што представља авион, а оно испод површине воде, што јавност не види, представља одржавање и све потребно како би авион на стајанци био спреман да полети на задатак. Другим уговором покрили смо „део брега испод воде“ и обезбедили прва два дела пројекта – набавку и обезбеђење делова и свега потребног како бисмо експлоатисали авионе у наредних 10–15 година, односно до четрдесете године века употребе, што је, према мом мишљењу, можда и најзначајније – каже потпуковник Пипоски и додаје да када почне „ремонт“ наша чети-

ХАНГАРИ

Комплетан пројекат набавке авиона обухвата и изградњу хангара. То ће бити не само надстрешнице, покривке за авионе, како би били добро заштићени од атмосферских утицаја, већ савремени објекти који ће пружити аутономност опслуживања ваздухоплова у свим метеоролошким условима. Хангари ће бити „проточног типа“, с једне стране ће авион улазити, а с друге излазити спреман да полети.

– На Аеродрому „Батајница“ обновљен је хангар у коме се изводе радови на авионима МиГ-29. Наредни план је да се уради инфраструктура која ће служити за чување ових десет авиона, јер се чувањем у простору где се може утицати на микроклиму повећава и поузданост авиона. То ће, такође, утицати и на број расположивих ваздухоплова, односно на побољшање поузданости летења – наглашава мајор Костић. ■

ри авиона, руских шест ће већ бити уведено у наоружање, тако да неће бити „празног хода“.

– Важно је напоменути да не иду сва четири авиона на радове у исто време. У најгорем случају, од десет авиона највише три истовремено могу да буду на радовима, односно привремено недоступна за употребу – наглашава потпуковник Пипоски.

Трећа фаза пројекта подразумева виши ниво модернизације свих десет авиона уградњом модерних нападно-навигацијских средстава и ваздухопловног наоружања, чиме ће моћи да се сврстају међу авионе четврте генерације. Тај део пројекта биће завршен 2020. године.

Командант 24. ваздухопловно-техничког батаљона у 204. ваздухопловној бригади мајор мр Чедомир Костић објаснио је да доласком шест авиона долази и нешто ново из корпорације „РСК МиГ“ – прелазак на одржавање авиона по стању.

– До сада су сви ваздухоплови код нас, а и у земљама у окружењу, имали одређени међуремонтни рок рада. Тренд у авијацијском свету је да се то „брише“ и да авиони прелазе у одржавање по стању. То значи да нема класичног ремонта после осам, девет или десет година, у зависности од типа летелице, него се повремено, у овом случају на сваких пет година, укључује стручна екипа произвођача и конструктора која врши инспекцију, односно надзор стања сваког авиона појединачно. На основу затеченог стања, употребом неде-

структурних метода испитивања структуре и агрегата авиона, затим података о начину експлоатације авиона добијених од система објективне контроле, који свака летелица поседује, доноси се програм према којем ће се одређени авион оспособити за даљу употребу наредних пет година. Прихваћен је предлог да и наша четири и руских шест авиона, када дођу у стадијум тридесете године, пређу на одржавање по стању. Поред знатног скраћења времена повратка авиона у оперативну употребу, у наше ваздухопловство улази и нова технологија и методологија рада – истиче мајор Костић.

Према његовим речима, Србија је једна од ретких земаља која и производи авион, а захваљујући новонасталој

њем људства које ваздухоплов опслужује, испитује и подешава, али и средстава које при томе користе. Додатни број авиона захтеваће и повећање броја људи који одржавају летелице, али важно је напоменути да садашњи техничари могу наставити с радом и када авиони стигну – истиче мајор Костић.

Међутим, према његовим речима, с обзиром на старосну структуру кадра, која није повољна, неминовно ће доћи до смањења броја људи који се баве одржавањем тог типа ваздухоплова. Евентуални недостатак кадра биће решен смањењем броја људи који су задужени за одржавање авиона МиГ-21, који ће бити укључени у преобуку, односно дообуку, за одржавање „двадесетдеветке“.



ситуацији „на мала врата“ се враћа и обнавља технологија одржавања авиона МиГ-29, односно најсавременијег типа ваздухоплова у нашој земљи. У уговору постоји и део који се односи на набавке приличног броја резервних делова и опреме која је нашој авијацији недостајала и која би, сигурно, недостајала у наредном периоду, што „на дуже стазе“ обезбеђује летење без већих материјалних проблема.

Популаризовати пилотски позив

На Аеродрому „Батајница“ налазе се сви типови ваздухоплова који лете у Војсци Србије и они се одржавају у 24. ваздухопловно-техничком батаљону, осим авиона „орао“, који се налази и одржава на Аеродрому „Лађевци“ у Краљеву. Специфичност 24. батаљона јесте у томе што је једини у региону, можда чак и у свету, који одржава толико типова ваздухоплова на једном месту.

– Одржавање је специфично јер је авион комплексан. МиГ-29 се појавио касних седамдесетих година, почетком осамдесетих је ушао у употребу у руској авијацији, а у нашем ваздухопловству је од 1987. године. Једна смо од првих земаља које користе тај авион. Четири авиона МиГ-29, која су код нас у оперативној употреби, деле само платформу првобитних летелица, јер је на њима извршено више модификација, а свака са собом носи и потребу за усавршава-

– Нећемо напустити одржавање „двадесетјединице“, али с обзиром на то да у употреби имамо три авиона и да не очекујемо никакву набавку, фокус обуке техничара биће на оспособљавању за рад на новим авионима – каже командант 24. ваздухопловно-техничког батаљона.

Потпуковник Пипоски наглашава да је управо један од највећих проблема у ваздухопловству обезбеђење кадра и да је за то потребно највише ресурса и времена.

– Морамо да предузмемо одређене кораке како бисмо спасили струку, да када у будућности стигну савремени авиони имамо људе који ће лако преузети те послове, јер се губитак кадра касније плаћа многоструко више, и тешко и споро надокнађује. Предстоји нам задатак да оспособимо довољан број пилота за МиГ-29 и то ће се одвијати у два правца. Део кадра који тренутно лети на „двадесетјединицама“ биће укључен у преобуку, и то смо већ урадили с одређеним бројем млађих пилота. Други начин јесте да део оде у Руску Федерацију и да добијемо „готов производ“. На тај начин купили бисмо време и док се у Србији изводи преобука, истовремено у Русији би текла обука – каже потпуковник Пипоски.

Како истиче, у Ратном ваздухопловству и ПВО свесни су да се у времену кризе најлакше одустаје од најскупљих ствари, што ваздухопловство свакако јесте. Због кризе и технолошког заостајања пилотски позив се мање уважава него раније, а млади људи су имали мање мотива да се за њега одређују.



– Квантитет даје квалитет и морамо да популаризујемо пилотски позив, побољшамо статус пилота и техничара, а сви морамо бити свесни одговорности коју ти људи имају. Некада су постојале одличне институције – Ваздухопловно-техничка војна академија и Средња стручна школа – и имали смо одличан стручни кадар. У Београду је пре две године обновљена Средња стручна војна школа, од које очекујемо да изнедри квалитетне техничаре. Из мог искуства, у 101. ескадрили проблем се јавио када су сви професионални војници отишли из система незадовољни понуђеним. Немамо више занављање тог кадра, а за обуку техничара-мајстора на авиону такође је потребно много времена. За три-четири године, када најiskusнији кадар техничара почне да одлази у пензију, можемо имати великих проблема – објашњава потпуковник Пипоски.

Авиони ће оперативно бити употребљиви крајем ове или почетком следеће године и тада ће бити предати јединици.

– Ако говоримо о комплетном пројекту, то ће се остварити 2020. године. Ову годину ћемо искористити да селекту-

јемо људе и да их припремимо, пре свега на авионима „супергалеб Г-4“, па ће и обука ићи много брже, јер ћемо имати десет авиона, а не четири – каже начелник Одељења за оперативне послове.

Високи критеријуми приликом селекције

Приликом селекције и на редовним годишњим прегледима пилота обављају се обимна медицинска и специфична психолошка испитивања, испитивање физичких способности и испуњавање ваздухопловно-антропометријских захтева. Посебним методама селекције, као што су тестови у хипобаричној барокомори, толеранције на убрзање у хуманој центрифуги, просторне дезоријентације и дисање под повишеним притиском, откривају се могући смањени физиолошки капацитети појединца за бављење професијом пилота, који се под уобичајеним физиолошким условима не испољавају,



али се могу јавити у току летења и озбиљно угрозити радне и животне функције пилота те изазвати удес, односно катастрофу. Те посебне методе примењују се и у редовном праћењу физиолошких капацитета појединаца кроз читав летачки радни век. На тај начин пилоти су под сталном контролом и надзором њихових физиолошких могућности за највећа напрезања која се могу десити у обављању летачких дужности.

Председник Војнолекарске комисије за летаче и падобранце потпуковник др Братислав Костић из Ваздухопловномедицинског института РВ и ПВО одговорио је на питање може ли садашњи кадар пилота, с обзиром на здравствено стање и године старости, задовољити потребе које се постављају пред наше ваздухопловство када је реч о набавци авиона МиГ-29.

– Применом медицинско-психолошке селекције, Ваздухопловномедицински институт утврђује индивидуалне психофизиолошке способности и капацитете сваког кандидата за бављење изузетно захтевном професијом војног пилота у

условима излагања висини, смањеној концентрацији кисеоника, екстремној брзини и убрзању, специфичном замору и осталим напрезањима која су повезана с летењем и боравком у атмосфери. Селекцијом се бирају кандидати који могу да издрже специфичне физиолошке захтеве војног пилотирања, а посебно захтеве суперсоничне авијације, која подразумева пилота одличног здравља, како би носио с физичким захтевима најтежег дела професије – маневарском ваздушном борбом. Садашњи кадар пилота и млади који дођу у ваздухопловне јединице после завршеног школовања у Војној академији, могу задовољити потребе које се постављају пред наше ваздухопловство – истиче др Костић.

Међутим, како бисмо у будућности пратили достигнућа у ваздухопловној медицини и захтеве које постављају перформансе нових ваздухоплова, неопходно је да нивоом опремљености савременом опремом и сталним школовањем и усавршавањем медицинског кадра Институт прати развој ваздухопловства – напомиње др Костић. ■

Сања АНЂЕЛКОВИЋ