

ХЕЛИКОПТЕРСКА ЈЕДИНИЦА МУП-а СРБИЈЕ



ПОЛА ВЕКА У ВА

Полувековна прича о ваздухопловној компоненти Полиције или Милиције у Србији своје почетке има у потрази тадашњег руководства СФРЈ за ни мање ни више него радиоактивном рудом, уранијумом. Средином шездесетих година прошлог века, у некадашњој заједничкој држави, интензивно се спроводио процес геолошких и геофизичких истраживања, под надзором Савезног геолошког завода, који је имао за циљ анализу постојећих ресурса, односно лежишта уранијума, као и руда гвожђа. За поменуте потребе купљена су три хеликоптера типа „Bell 47J”, која су ангажована за аерорадиометрију и аеромагнетна испитивања.

После Брионског пленума ЦК СКЈ 1966. године донесена је одлука да се

смање финансијска издвајања за даље истраживање нуклеарних сировина. Некако истовремено, дневне политичке и привредне активности у земљи и иностранству утицале су на стварање потребе да се „у функцији бољег функционисања у процесу доношења битних државних одлука повећа степен мобилности највиших државних функционера”.

Историја промена

Пред државне органе постављен је задатак да се организује ефикасна служба, која ће превозити високе државне делегације и функционере тадашње федерације, што је резултовало формирањем авио-службе у оквиру Савезног секретаријата унутрашњих послова. У оквиру авио-службе формирана су два одељења, од којих је једно

било хеликоптерско. Почетком 1967. хеликоптер АВ-47Ј регистарске ознаке YU-HAL предат је Републичком секретаријату унутрашњих послова (РСУП) Социјалистичке Републике Србије, и то је догађај који се обележава као почетак полицијске авијације у Србији.

Куриозитет је да се тај „први српски полицијски хеликоптер” налази у Техничком музеју у Загребу. Током сукоба у Хрватској 1991. покушано је његово враћање у летно стање и наоружавање невођеним ракетним зрнцима, али идеја није реализована.

За мање од деценију, крајем седамдесетих година, наручен је већи број хеликоптера, углавном америчких „агуста бел” АБ212 и „бел џет ренџер” Б206 (Bell Jet Ranger), одређени број „газела” и два француска „дофена” (SA365N Dauphin), који су расподеле-

Хеликоптерска јединица Министарства унутрашњих послова ове године обележава 50 година од свог настанка.

Реч је о јединственом ваздухопловном саставу који чине искусни пилоти, школовани на Војној академији, који је оспособљен за реализацију најсложенијих задатака из домена рада Полиције и Сектора за ванредне ситуације.



ЗДУХУ

ни између различитих организационих целина Секретаријата унутрашњих послова. Хеликоптери су у одређеним периодима били на располагању градским, покрајинским, републичким и савезном СУП-у.

Посебно поглавље у историји авијације Министарства унутрашњих послова представља формирање и постојање јединице која је деловала под окриљем Ресора државне безбедности од средине деведесетих до 2002. године и која је била опремљена лаким борбеним авионима и противоклопним хеликоптерима и оспособљена за борбена дејства.

Хеликоптерска јединица МУП-а Србије у данашњем облику настала је 2002. спајањем Хеликоптерске јединице Ресора јавне безбедности и Ваздухопловне јединице Ресора државне

безбедности и представља „организацону јединицу Дирекције полиције у статусу посебне јединице”, објашњава за „Одбрану” пуковник Владан Косић, командант јединице, пилот који лети у МУП-у више од 20 година. Пуковник Косић додаје да је „специфичност у томе што, за разлику од војске која има један велики систем са командом РВ и ПВО и командама потчињених јединица, све што је подршка из ваздуха Министарству унутрашњих послова дешава се управо у Хеликоптерској јединици”.

Под једним кровом

Јединица је намењена, пре свега, да подржава МУП у свим сегментима рада, не само Полицију у ужем смислу, већ и Специјалну антитерористичку јединицу, Жандармерију, Сектор за

ванредне ситуације. Косић посебно истиче да се „све дешава под истим кровом”.

– Све се дешава под истим кровом: од стварања услова за функционисање, набавке делова, планирања обуке особља, до реализације задатака. Хеликоптерска јединица има код ваздухопловних власти Републике Србије, односно Директората цивилног ваздухопловства (ДЦВ) сертификован Центар за обуку летачког особља (АТО). У пракси то значи да не школујемо особље „од нуле”, већ да се на основу испуњених услова одобравају наменски програми за школовање, на пример „тајп рејтинг” (дозвола за управљање одређеног типа ваздухоплова) или програми за стицање одређених способности и звања, сходно потребама, интерним за јединицу или у рејм



Почеци хеликоптерске јединице Полиције у Србији. Хеликоптер АБ-47Ј.

Широки спектар одговорности

Законски оквир за постојање и функционисање Хеликоптерске јединице МУП-а јесте Правилник о летовима посебне намене за потребе Министарства унутрашњих послова, који је објављен у „Службеном гласнику“. У њему су набројани, поред осталог, следећи послови: десантирање са земље, из лебдења и из покрета, на возила и пловила или падобраном, затим евакуација са неприступачних терена и објеката, трагање и спасавање, гашење пожара, праћење транспорта повећаног ризика и ВИП транспорта, контрола саобраћаја и државне границе, потраге, снимање, извиђање из ваздуха, дејство ватреним наоружањем из ваздуха, избацивање хемиј-

случајевима комерцијалним, за трећа лица – каже Косић.

Школски центар Хеликоптерске јединице има одобрене програме за све типове хеликоптера којима располаже јединица, за инструкторе на тим типовима и модулари курс за CPL (дозвола комерцијалног пилота), односно за прелаз на CPL са PPL (дозволе приватног пилота).

– Поред обуке за наше потребе, до сада смо школовали пилоте МУП-а Црне Горе и реализовали више различитих обука за Хеликоптерски сервис Републике Српске. Пре неколико година била нам је у посети и делегација МУП-а Македоније, која је тражила размену искустава са нашом јединицом – каже пуковник Косић и додаје да је посебност састава којим командује способност за школовање кадра, што немају многе полиције, поседовање овлашћене радионице и сервиса са веома широким спектром радова у потпуности у складу са међународним EASA Part-145 стандардом, као и Центра за обуку ваздухопловно-техничког особља по EASA Part-147 стандарду.

Занимљиво је да Хеликоптерска јединица има дозволу и за неке послове којима се полиције обично не баве, на пример бацање вакцина против беснила из ваздуха, ношење под-



Пуковник Владан Косић испред хеликоптера „сикорски“

весног терета и снимање и фотографисање из ваздуха.

– Зарада није мотив, све се ионако плаћа директно у буџет, већ да се омогући нешто што би било неизводљиво без хеликоптера или скупо ако треба доћи из друге државе – објашњавају саговорници. За сада закон не дозвољава државним органима, полицији и војсци превоз путника или медицински транспорт за комерцијалне потребе, али ако се то промени, у ХЈ МУП-а кажу да су спремни и то да пруже.

ских средстава итд. Припадници Хеликоптерске јединице посебно истичу подршку Сектору за ванредне ситуације МУП-а, односно гашење пожара као један од најважнијих задатака, али и двадесетчетворочасовно дежурство у систему трагања и спасавања у случају ваздухопловних несрећа.

Пуковник Косић објашњава како изгледају „класични полицијски задаци“ за његове „хеликоптераше“.

– Када је реч о скуповима или догађајима високог ризика, радимо такозвани мониторинг, односно над-

гледање и снимање. Онај ко је одговоран у МУП-у за конкретан догађај, на пример Полицијска управа за град Београд, тражи хеликоптер, ми га обезбедимо, у њему је и њихов координатор који доставља информације о скупу који се прати. По потреби можемо, уколико је негде саобраћај у прекиду, да обезбедимо брзо пребацивање снага са места на место. За ВИП транспорт, односно превоз важних личности, најчешће страних државника, одговорна је Јединица за обезбеђење МУП-а. У зависности од њихове процене и захтева, пре самог транспорта, радимо преглед трасе из ваздуха, а током транспорта и непосредно обезбеђење испред или иза ескорта. По потреби, у хеликоптеру може бити и тим за интервенцију. Често на захтев Министарства прав-



Пилоџи Хеликоптерске јединице: мајори Никола Исидоровић, Ненад Негић и капетан Бојан Младеновић



де радимо и обезбеђења за њихове потребе, праћење спровођења лица. Ангажовани смо и за потраге ван комуникација, по пољима, шумама... – објашњава први човек Хеликоптерске јединице МУП-а.

Чекајући нове птице

Последњи новопроизведени хеликоптер набављен је сада већ далеке 1998. године, и то један примерак „сикорског“ S76В, чија је намена „ВИП превоз“ и сходно томе је и опремљен. Командант Хеликоптерске јединице истиче да је реч о одличном хеликоптеру, али је проблем то што је једини тог типа.

Стиче се утисак да МУП није штедео на опреми, како техничкој, тако и летачкој. Паралелно са обуком техничког кадра, набављани су алати, испитна опрема, уређаји за вучу хеликоптера. За летачке активности купљени су навигациони уређаји („покретна мапа“), зановљене су кациге, опрема за гашење пожара, опрема за рад са специјалним јединицама, опрема за трагање и спасавање, дизалице, униформе. У опрему је током прошле године уложено око 50 милиона динара. Један хеликоптер опремљен је уређајем за трагање за путничким авионима у случају несреће, „дирекшн фајндер“, а у плану је опремање бар још једног истим уређајем. Косић истиче и да је после скоро двадесет година обављена обука за летење у инструменталним условима (IFR), а уведена је и пракса да пилоти иду на увежбавање на симулаторима летења. Када је реч о обуци, Косић каже да се у јединици труде да сваки пилот има стотинак сати налета годишње.

– Ви тако планирате и онда се деси нешто непредвиђено, на пример пожар, и пилоти за десетак дана остваре 20 до 30 сати лета – каже Косић.

Следеће године у Хеликоптерској јединици очекују испоруку три нова хеликоптера „ербас“ Н145, који су наручени у пакету са шест летелица истог типа за Војску Србије, а у току је одабир и наручивање опреме за ноћно летење. Уз средње вишенаменске хеликоптере АБ-212, лаке „бел џет ренџере“ Б206 и „газеле“, и „сикорског“, то ће бити пети тип хеликоптера у хангару на Аеродрому „Никола Тесла“.

– Већ имамо четири типа хеликоптера, увођењем петог додатно ће се усложити. То је пет различитих програма одржавања, пет сетова резервних делова, пет програма обуке... Али није било питање избора, већ потребе да се оспособи и искористи сваки хеликоптер који је био на располагању. Да је лако – није, али за сада функционише – закључује пуковник Владан Косић. ■

Игор САЛИНГЕР

ТЕШКИ ТРЕНУЦИ ЗА НЕЗАБОРАВ

– Обично остаје у памћењу оно што је везано за људске животе, за животе наших колега који су били рањавани или повређивани – каже пуковник Косић и подсећа на евакуацију Стевана Синђелића, који је погођен приликом ватреног обрачуна са шумокрадицама у околини Мердара.

– Ноћу смо га евакуисали са пута, докле су га извукли са прве линије, пребацили на ВМА, али је, нажалост, подлегао повредама, хеликоптер је био пун крви... Током ратних сукоба било је много сличних ситуација. Познате су акције пробоја хеликоптера у опкољено Кијево. Снаге МУП-а остале су без муниције, а било је и цивила које је требало евакуисати. То вече или ујутро требало је урадити нешто. Тада је у оквиру Ресора државне безбедности постојала посебна ескадрила, конципирана и за јуришна дејства, и одлучено је да се уђе „на снагу“, да се дотури максимална количина муниције, да се извуче што више цивила – углавном жена и деце. Било је и неколико трудница. Кренули смо хеликоптером „бел 212“, са два хеликоптера Ми-24 и једном „гамом“. Извукли смо све и сви смо се живи вратили, без оштећења, а по нама је дејствовано веома озбиљном ватром. То смо успели захваљујући ватреној заштити и маневру лета. Најризичније је било док смо били на земљи, на мети минобацача и после полетања са оптерећеним хеликоптером. Други пут смо ишли на изнађење. У само свитање једном „газелом“ извукао сам два рањена припадника полиције. Подршку су ми пружала два хеликоптера са тимом за спасавање, за којим, на срећу, није било потребе, а трећи је имао улогу репетитора на великој висини – говори Косић о догађајима који су обележили његову пилотску каријеру.

