



НОВИ

ПУКОВНИК ЖЕЉКО БИЛИЋ, КОМАНДАНТ 204. ВАЗДУХОПЛОВНЕ БРИГАДЕ

Ремонтом старих и набавком нових авиона и хеликоптера, повећањем броја сати налета и подизањем нивоа стручне и оперативне оспособљености припадници 204. ваздухопловне бригаде, доказане не само у извршавању борбених задатака, већ и у акцијама помоћи становништву, спремају се за нови, тако дуго чекани узлет српског војног ваздухопловства

УЗЛЕТ

Пре 90 година српски пилоти, резервни ваздухопловни капетан Тадија Сондермајер и ваздухопловни поручник Леонид Бајдак, први у свету прелетели су двокрилцем „потез 25“, 15.000 километара од Париза до Индије, и српску авијатику сместили у светске висине. Чувени Линдберг је пут Атлантика полетео тек две недеље касније.

Мада о подвигу славних претходника уче у војним школама, тако нешто је за данашње пилоте и команданте српских ескадрила немогућа мисија. Српско ваздухопловство и српска авијација данас су далеко од светских врхова. Не због пилота, свакако, већ због недостатка савремених летелица, за којима Војска Србије готово свакодневно вапи. Командант 204. ваздухопловне бригаде РВ и ПВО пуковник Жељко Билић није дуго на тој дужности, али је готово 30 година пилот. Најпре у ловачкој, а затим и у извиђачкој авијацији. Попут својих колега, обучавао се на једрилицама, па на клипној „утви 75“, млазном „галебу Г 2“ и суперсоничном авиону МиГ-21.

Прошао је многе дужности, од пилота у одељењу до командира самосталног одељења и обављао многе значајне дужности у Команди РВ и ПВО, да би се с места помоћника команданта Ваздухопловства за операције вратио у Бригаду, најпре за заменика команданта, потом и команданта. Завршио је командно-штабно и генералштабно усавршавање. И данас ужива у летењу као првог дана по ступању на дужност, на Аеродрому „Жељава“ крај Бихаћа. Од тада се много тога променило, само су авиони остали исти, они стари.

О Господине пуковниче, обнова и модернизација српске војне ваздухопловне флоте одгађа се већ годинама, мада су на томе инсистирали сви Ваши претходници. Пошребете су, међушим, реалне и то више нико не сјори. Докле смо сјигли и можемо ли рећи да ћеће Ви бити нешто срећнији кад је реч о ојремању 204. ваздухопловне бригаде?

– Потреба за обновом и модернизацијом српске војне ваздухопловне флоте јесте неопходна и преко потребна. Срећом, набавка нових ваздухоплова постаје све реалнија, о томе више нема двоумљења. Као што вероватно знате, у протеклом периоду ремонтвали смо и делимично модернизовали наш транспортни ваздухоплов Ан-26, набавили смо два нова средња транспортна хеликоптера Ми-17 В5 и тиме, у великој мери, допринели повећању транспортних могућности и капацитета РВ и ПВО, односно Војске Србије. Оно што је тренутно свакако у жижи јавности и да кажемо тема број један, не само међу пилотима и ваздухопловцима, јесте занављање ловачке авијације, чија набавка није вршена деценијама.

Са сигурношћу могу рећи да је реализација пројекта у завршној фази и као што је, боравећи на Аеродрому „Батајница“ поводом прославе Дана авијације, изјавио министар одбране Александар Вулин, до краја године у састав наше бригаде из Руске Федерације

стижу „мигови 29“. Мада их сви жељно ишчекујемо, не треба трошити речи на доказивање да ће, доласком наведених ваздухоплова, најсрећнији бити пилоти који ће њима управљати. До краја године очекује нас и пријем и увођење у наоружање РВ и ПВО нових модерних ваздухоплова „ласта“, који ће бити намењени за основну обуку и селективно летење, односно за обуку пилота на прелазу с клипног на млазни авион.

Q Јединица којом командујете често је у жижи јавности, и због учешћа у помоћи цивилним структурама у случају елементарних непогода или сличних акцидента, и због несрећа које се, кад је реч о пилотској професији, не могу увек избећи. Како се борите не само с ризицима професије, већ и са стресом који свакако осећате на дужности коју обављате, с обзиром на то да сте одговорни за доследно извршавање веома значајних задатака, али и за сваког припадника јединице?

– Професија војног пилота, којом се бавим непуних 30 година свакако

је изазовна, привлачна и атрактивна, с једне, али и те како стресна и опасна, с друге стране. Ако томе додамо командантску одговорност, онда се све то вишеструко усложњава. То је двадесетчетворочасовна одговорност, с њом и заспите и будите се. То је неминовност. Ако размишљамо само о летењу, лепота и изазови су на сваком кораку, то нико не може оспорити. Оно што доживе летачи, то је малтене нестварно, о томе многи само сањају. Али ако мислимо о извршењу свих постављених задатака, ако причамо о војним пилотима и њиховим обавезама и захтевима који се пред нас постављају, ту се слика мења. Не треба да спомињем да сваком уласком у кокпит ваздухоплова постајете свесни да управљате техником вредном више милиона евра. То је стрес сам по себи. Али, кад штитимо небо изнад Србије, кад се задатак односи на помоћ нашем становништву у поплавама, клизиштима, пожарима или мећавама, где смо обавезно учествовали и сваки пут ћемо бити тамо где је најтеже и најугроженије, тада једноставно не мислите на стрес и

умор, не питате и не тражите паузу, одмор и слично.

Нажалост, извршавајући многобројне задатке, и током обуке у редовном летењу, и приликом ангажовања стално задејствованих снага на непрекидним дежурствима, може доћи до угрожавања безбедности летења и удеса, понекад и са смртним последицама. Бићу сурово искрен. Волео бих да могу да вам гарантујем да се то више никад неће десити. Да будем последњи командант Ваздухопловне бригаде, односно неке летачке јединице, који је то доживео у свом саставу, али то једноставно није могуће. Наша професија је високо ризична и носи понекад и то што нико од нас не жели. Оно што ипак могу да гарантујем јесте да ћу инсистирати на обуци и на исправности технике, да нећу дозволити и толерисати било какав вид недисциплине у јединици, поготово у летењу. Такође могу да обећам, и као командант и као човек, да припадници Бригаде никада неће заборавити породице наших настрадалих колега.

Q У целој Војсци, ја и у Вашој јединици, заједно су све бројнији, а љу-



ди је све мање. Најори су све већи. Како се борише с њим?

– Психолошка истраживања и статистика показују да је све већи степен сагоревања људства и на командантима је да искажемо способност и умеће да то компензујемо. Бреме које носи Бригада и њени припадници, велики број задатака у тешкој финансијској ситуацији, уз многе нерешене стамбене и породичне проблеме, наметнули су потребу да све више будемо међу потчињенима, да послушамо њихов ехо, да их разумемо и покушамо да решимо што више проблема. Командантски је захтевати, наређивати, командовати, али је обавеза команданта и да се бори за интересе састава и јединице, да од претпостављених, сходно могућностима, тражи поуну, набавку ваздухоплова и технике, обезбеђење материјалних и новчаних средстава и слично. Умеће је команданта да зна када треба наредити да се иде напред, да се ради 24 сата ако је неопходно, седам дана у недељи, али када и стати, предахнути, консолидовати редове, одморити људе, па опет напред.

○ Које задатке обавља 204. ваздухопловна бригада и да ли их рангираше по важности, озбиљности, тешкоћама, проблемима, одговорности?

– У мирнодопским условима, ако није ванредна ситуација или нису повишене мере готовости, сходно мисији Бригаде дефинисани су нам следећи задаци: контрола и заштита суверенитета ваздушног простора изнад Србије, ваздухопловна ватрена подршка копнених снага, превозење и транспорт ваздушним путем, обука кадета Војне академије – Смер авијација, извиђање из ваздуха, борбена и логистичка подршка сопствених и ослањајућих јединица. Међутим, ако дође до било какве ванредне ситуације, ако се деси нека елементарна непогода или несрећа, акцидент, редоследи и приоритети се мењају зависно од ситуације до ситуације. Наравно, и у тим случајевима, одређени део јединице контролише и штити суверенитет ваздушног простора, реализује обуку или пружа подршку копненим снагама. Извршавање тих задатака реализује се истовремено.

○ Поред набавке нових летелица, неке од постојећих очекује већ дуго одлагани ремонт и модификације. Да ли су већ договорени конкретни кораци око модификације и осавремењивања школских и борбених авиона?

– Тачно је да поред набавке нових летелица, планирамо модернизацију и ремонт дела наших ваздухоплова који још могу да допринесу да српско ваздухопловство не изгуби оштрицу, да не заостанемо у развоју у односу на земље из окружења и тако допринесемо регионалној стабилности и безбедности. Оно што ће се променити код дела ваздухоплова јесте начин одржавања, у смислу да ће се после одређеног века експлоатације ваздухоплови одржавати по стању, а не по временском или часовном року рада. Предвиђено је продужење ресурса средњег транспортног хеликоптера и хеликоптера „газела“. Постоје планови и предузете су одређене радње на модернизацији авиона „супергалеб Г-4“ и јуришника „орла“.

○ Савремена и ефикасна обука младих пилота умногоме зависи и од



доспућних летилица. Колико чекање на обнављање флотe школских и ловачких авиона ошјежава обуку?

– Свакако се морам сагласити да доступност ваздухоплова и чекање на обнављање флотe школских и борбених авиона и хеликоптера утиче на обуку. Наиме, већи број школских ваздухоплова као што је „утва 75“ и хеликоптера „газела“, на којима бисмо изводили основну обуку, допринео би ефикаснијој реализацији селективне летачке обуке кандидата за кадете и кадета Војне академије. Смањила би се потреба за логоровањем, или радом у два старта времена, како би се планирани задаци извршили у складу с наређењем и предвиђеним Наставним планом и програмом Академије. Већи број ваздухоплова допринео би побољшању обуке младих пилота, одржавању тренаже сталног састава и повећању укупног налета пилота. Кад је реч о ловачкој авијацији, свакако би нам већи број доступних ваздухоплова, поготову двоседа, омогућио да извршимо преобуку већег броја пилота, а повећањем тренаже и налета повећали бисмо и број борбено оспособљених пилота ловачке авијације.

○ Смена генерација у летачким јединицама је још један проблем с којим се суочавајте. Како решавајте недостатак младих и модерно оспособљених пилота?

– Чињенице које сте навели свакако нису безазлене. Као што је већ речено, укупни налет пилота на појединим типовима ваздухоплова и доступност ваздухоплова директно утичу и на борбену обуку. Код ловачко-бомбардерске и транспортне авијације, као и у хеликоптерским јединицама, с обзиром на то да је реч о двоседима или вишеседима, планирамо на време и успешно реализујемо борбену обуку с делом пилотског састава у јединици. Уз реалне планове и помоћ ваздухопловне катедре ВА и Центра за летна испитивања реализујемо курсеве за наставнике летења и курсеве пробних пилота и тако оспособљавамо нове наставнике летења, нове пробне пилоте, односно успевамо да остваримо квалитетну смену генерација.

Кад је реч о ловачкој авијацији успешно смо извршили преобуку дела пилота с ловачко-бомбардерске на ловачку авијацију, као и дела пилота с МиГ-21 на МиГ-29. С групом пилота завршили смо обуку за летење у ноћним условима, и из прве и из друге кабине, чиме смо повећали број борбено оспособљених пилота ловачке авијације за летење и дању и ноћу. Оспособили смо део техничког састава за одржавање оба типа ловачких авиона. Такође, реализовали смо преобуку летачког и техничког састава на вишенаменски транспортни хеликоптер Ми-17В5.

○ Познајте је да обука пилота кошта много. Колико на њихову ефикасност, ња и практичну оспособљеност, утиче број сати налета и да ли је довољан с обзиром на све веће захтеве?

– Свакако да број сати налета пилота чини пилотом. Дајемо све од себе да тај број повећавамо колико је у нашој могућности. Овом приликом морам споменути ваздухопловне инжењере и технички састав који максималним залагањем, радећи у сменама, викендом и уз помоћ припадника Ваздухопловног завода „Мома Станојловић“, успевају да одрже што већи број исправних авиона и хеликоптера. Уз њихову помоћ у ситуацији смо да завршимо већи део планираних задатака и на појединим типовима ваздухоплова повећамо налет. Посебно истичем да смо успели да смањимо део налета који је одлазио на посебне задатке или стручну летачку обуку, а да борбеном обуком повећамо налет. Овде не смемо занемарити и максимално коришћење тренажера за обуку за авионе „супергалеб Г-4“ и МиГ-29.

○ Стално дежурство у оквиру система ПВО пред пилоте, али и летилице поставља не мале захтеве. Како их испуњавајте?

– Дежурство у систему ПВО, односно ангажовање у стално задејствованим снагама пред пилоте, технички састав и технику свакако поставља немале захтеве. Ако кажемо да је њихово ангажовање 24 сата 365 дана у години, мислим да је свима јасно колика је то обавеза. Оно што је сигурно и



што не може нико оповргнути јесте да 204. ваздухопловна бригада успева да дежурну јединицу ловачке авијације у систему ПВО одржава активном и у погледу обезбеђења исправности и доступности технике, и кад је реч о довољном броју оспособљеног и обученог техничког и летачког састава.

Тачно је да технички састав улаже велике напоре да одржи летелице исправним и борбено употребљивим и да летачки састав чини све што може да одржи тренажу и оспособљеност пилота на захтеваном нивоу, како би контрола и заштита суверенитета ваздушног простора била непрекидна, али то нам је обавеза коју можемо и морамо да извршавамо догод је то у нашој могућности.

Да би нам већи број авиона ловачке авијације допринео ефикаснијем извршавању планираних задатака, препознали су и надлежни, што потврђује и ангажовање војног и државног врха у набавци нових летелица. Док је пројекат набавке нових летелица трајао, ми наравно нисмо седели „скрштених руку“, већ смо започели на-



значајним војним вежбама у иностранству, где су исказали високо ниво обучености и спремно-сти за извршавање и најсложени-јих радњи. Како сте задовољни оним што су показали?

– Већ традиционално реализу-јемо међународну вежбу „Air So-lution“ са припадницима Ратног ваздухопловства Румуније. Пилоти наше ловачке авијације су током међуна-родне вежбе „Шабла“ у Бугарској веома успешно ивршили бојево гађа-ње циљева у ваздушном простору. Са припадницима руских ваздухоплов-них снага извели су вежбу „БАРС“. Те вежбе, баш као и оне у нашој земљи, представљају прилику да развијамо интероперабилност и унапређујемо оперативне способности јединице. Запажено је наше учешће и на веж-бама „Срем“ и „Словенско братство“, као и на војној паради „Корак побед-ника“.

Анализирајући учинак 204. ваздухопловне бригаде у протеклом пе-риоду, у времену великих изазова и несмањене економске кризе, могу ре-ћи да смо стручним радом и ефикас-ним извршавањем и најсложенијих задатака непрекидно развијали опе-ративну способност јединице. Уверен сам да ћемо и даље бити кључни фак-тор у савременом РВ и ПВО Војске Србије. Стога од сваког професионал-ног припадника наше јединице захте-вам да разуме ризике и одговорно по-несе део заједничког бремена које нам доноси професија, да бисмо ак-тивно допринели очувању безбедно-сти грађана и угледу Србије у свету.

Схватајући да је највећа вред-ност у људима и њиховом знању, у од-говорном и професионалном присту-пу сваком задатку, истичем на крају да наш основни циљ у наредном пе-риоду остају очување суверенитета и контроле ваздушног простора, по-већање квалитета оствареног налета, уз максимално могућу одрживост ис-правности ваздухоплова. Уз непре-кидну модернизацију Бригаде, чи-нићемо све што је у нашој моћи да до-принесемо сталном уздицању укупне моћи ваздухопловства. ■

Душан ГЛИШИЋ
Снимео Игор САЛИНГЕР

менске курсеве руског језика, пре-обуку техничког састава за одржава-ње МиГ-29, дефинисали и одредили одређени број млађих пилота из са-става РВ и ПВО који ће извршити преобуку на ловачку авијацију, те де-финисали групу оспособљених иску-снијих пилота предвиђених за напред-ну летачку обуку.

О Својеврсни проблеми постоје и кад је реч о транспортној авија-цији. Нема довољно ни авиона, ни хеликоптера. Ремонт „анова“ траје, два нова вишенаменска хеликоптера пристигла из Руси-је свакако охрабрују. Шта даље?

– Кад је реч о транспортним ави-онима и хеликоптерима ситуација ни-је била најповољнија, али је сада мно-го боља него што је била пре пар го-дина. Завршили смо ремонт и дели-мичну модернизацију Ан-26 у Русији и продужили му међуремонтни рок рада. Оно што је било до нас, до при-падника Бригаде, ми смо у потпуно-сти извршили, попут припрема за упу-ћивање још једног Ан-26 на ремонт. Посаде наших транспортних авиона

могу се похвалити да су летове извр-шавали у ваздушном простору Евро-пе, Африке, Медитерана и Блиског истока, потврђујући своју оспособље-ност и безрезервну спремност да по-држе колеге мировњаке. Желим напо-менути да у транспортној ескадрили имамо и нови ваздухоплов „пајпер се-неку V“, којим снимамо терен за по-требне Војногеографског института.

Када је реч о транспортним хе-ликоптерима, ситуација је такође по-вољнија. Набавком транспортних хе-ликоптера Ми-17, од којих је један нажалост уништен у удесу 2015. го-дине, и набавком два средња више-наменска хеликоптера Ми-17 В5, на-ше транспортне могућности подигну-те су на виши ниво. Преобуку дела пилотског и техничког састава реали-зовали смо сопственим капацитети-ма, док је део био на обуци у Русији. Тиме смо подигли капацитете и спо-собности јединице и за обуку и оп-служивање тих летелица.

О Припадници 204. ваздухопловне бригаде учествовали су, поред бројних задатака у земљи, и на