



ПОТПУКОВНИК ДЕЈАН БЕДА,
КОМАНДАНТ 101. ЛОВАЧКЕ АВИЈАЦИЈСКЕ ЕСКАДРИЛЕ

ВИТ
ПР
ЗА

После безмало три деценије авијација је почела да обнавља техничке ресурсе. Прошлогодишња набавка руских хеликоптера Ми-17В-5, затим потписивање уговора о куповини шест „Ербасових“ Н-145М и, најзад, испорука шест „мигова“ из састава Ваздушно-космичких снага Оружаних снага Руске Федерације мењају слику стања у нашем ратном ваздухопловству. Ако се томе додају и најаве државног врха о могућој набавци још неколико нових

„седамнаестица“, те ракетних система ПВО средњег и великог домета, небо постаје ведрије!

Вест да су на Батајницу стигле дуго очекиване „двадесетдеветке“ команданта 101. ловачке авијацијске ескадриле потпуковника Дејана Беду и неколико најiskusнијих пилота његове јединице затекла је у Липецку, где се, управо тих дана, одвијала летно-тактичка вежба „БАРС 2017“. Два можда најзначајнија догађаја за српску ловачку авијацију у години за нама сусрела су се непланирано у једној октобарској недељи.

Да сте могли да бирате, где бисте били 2. октобра прошле године – у Београду или Липецку?

– Изабрао бих Липецк. Вежба „БАРС“ је јединствена прилика да се стекну значајна искуства у летачком центру где су створени стандарди и правила употребе многих руских борбених авиона, између осталог и авиона МиГ-29. Тамо смо имали прилику да летимо са људима који представљају сам врх професије. Апсолутни врх када је реч о том типу авиона. То се није смело пропусти-ти. А наши „мигови“ су нас сачекали.



ЕЗОВИ ЕДАНИ ДАТКУ

избора био је то што бисмо тај авион највише познавали. Инфраструктура, његово одржавање и употреба били би, на неки начин, за нас већ виђена ствар. Треба напоменути да су многе земље које су у претходном периоду одлучиле да повуку авион МиГ-29 из употребе, сада покренуле процедуре обнове и продужења ресурса. То нам довољно говори о томе да је реч о авиону који има перспективу. Већина земаља сличног економског стања као Србија прибегавају сличним решењима и користе авионе исте генерације као и ми. Дакле, када је реч о донацији „мигова“ из Русије, имајући у виду ситуацију у којој се налазимо, сматрам да је то оптимално решење, које ће одржати и повећати

Наш први задатак и приоритет у овом тренутку је да прихватимо новопридошле авионе и да их уведемо у употребу, други је да обезбедимо да „двадесетдеветке“ у потпуности преузму улогу контроле и заштите ваздушног простора, и трећи, за нас најважнији, јесте обнављање летачког кадра млађим пилотима

○ Било је разних реакција на аранжман који смо склопили с Руском Федерацијом о донацији и модернизацији њих авиона. Од егзалтације до изјава да је реч о „олујинама“. Да ли је МиГ-29 ловац који нам је потребан?

– Када је пре извесног времена разматрана могућност набавке новог авиона, између неколико најозбиљнијих „кандидата“ био је и наследник авиона који тренутно имамо МиГ-29М, односно како се сад означава МиГ-35. Један од основних аргумената у корист тог

оперативну способност наше ловачке авијације.

○ Шта подразумеваће пог „оптималним решењем“?

– За веома кратко време бићемо оперативно способни. А то не би био случај да смо добили или купили било који други тип ваздухоплова. Процес освајања нове технике тражи много времена, затим повећање броја људи у одржавању, уређење инфраструктуре... Све то изискује и велика улагања. Овако нема компликованих процедура преласка на други тип авиона.

○ Дакле, МиГ нема алтернативу?

– Увек постоје алтернативе. Али ми говоримо о оптималним решењима. Цена авиона на тржишту је само једна ставка у укупним трошковима. Може се догодити да најскупљи авион буде јефтинији за експлоатацију од оног који иницијално кошта мање. Хоћу да кажем да ће донација о којој говоримо учинити да у најкраћем могућем року „усвојимо“ новопридошле авионе и задржимо потребну оперативну способност.

○ Више ћућа сће поменули „усвајање“. Зар нам нису исборучени исти авиони какве већ имамо?

– Базно, тај авион јесте исти. Стигло је неколико „мигова“ верзије 9.13, који се у неким детаљима разликују од 9.12, који већ имамо. Те разлике нису значајне да би представљале проблем. Пилоти ће врло брзо овладати њима, а техничком особљу требаће нешто више времена да се „упознају“ с новим системима на тим авионима. Тај процес је већ почео и трајаће истовремено док трају припреме авиона за летење.

○ А када ће полетети?

– Припреме теку по плану и очекујемо да током године сви авиони уђу у оперативну употребу.

○ Држава је одвојила 185 милиона евра за модернизацију и продужење животног века авиона које нам је донирала Руска Федерација, али и четири лешелице које су до сада биле у саставу 101. ловачке авијацијске ескадриле. Знамо ли како ће точно изгледајући авиони и чиме ће бити опремљени и наоружани после модернизације?

– У прве две уговорене фазе авиони ће се довести на стандард СД, то јест на стандард који већ имамо на нашим авионима, а он подразумева модернизацију навигацијског система, комуникације и система одржавања. Када је реч о трећој фази, ми имамо јасну слику шта нам треба и очекујемо одговор од руске стране да ли и у којој мери могу да одговоре нашим захтевима. Оквирно, то би требало да буде унапређење на стандард СМ, налик стандарду СМТ, по коме смо имали прилику да летимо у Липецку.



❏ Да ли је у бројку од 185 милиона укалкулисано све о чему смо причали?

– Као што сам рекао, модернизација је и даље предмет преговора. Треба напоменути да су осим радова на нашим и авионима примљеним из Русије, уговорене и набавке озбиљне количине резервних делова који ће омогућити одржавање авиона у дужем периоду, затим неопходна средства за опслуживање ваздухоплова, као и ремонт авионских мотора.

❏ Значи ли то да нам се, бар када је о ловачкој авијацији реч, не би поновила ситуација из 1999. године када су наши пилоти били на нишану агресора, а нису имали могућности ни да их „виде“ на толикој удаљености?

– Када се нађете у ситуацији у којој смо ми били 1999. године и напада вас систем с летачким радарским осматрачким станицама, великим бројем авиона који су наоружани, између осталог, активно радарски вођеним ракетама ваздух–ваздух, онда морате имати целовити систем како бисте се успешно одбранили. Ловачки авион је само један елемент тог система који се бави контролом и заштитом ваздушног простора. Ако не видите небо и немате јасну слику о томе шта се изнад и око вас дешава, онда не можете ни да донесете добру одлуку о употреби авијације. Када је реч о авионима које помињемо, у потпуности смо спремни за извршавање основне мисије наше једи-

нице – контроле и заштите ваздушног простора Републике Србије.

❏ Поменули смо вежбу „БАРС“, која је у октобру прошле године одржана трећи пут заредом. Да ли је у 101. ескадри до сада усвојено нешто од тих искустава?

– Важно је рећи да на вежбу „БАРС“ нисмо ишли како бисмо нешто учили, већ ради размене искустава са колегама који су врхунски оспособљени за борбену употребу авиона МиГ-29. Један део искустава које смо донели с досадашњих вежби успешно смо применили и у обуци наших пилота. Из тог разлога на вежбу „БАРС“ до сада смо слали најсиксуније пилоте, који су могли да сагледају шта је све могуће пренети и применити код нас. У наредном периоду носиоци вежбе „БАРС“ биће млађи пилоти.

❏ На шта заправо мислите?

– После прве вежбе „БАРС“ у Астрахану применили смо одређене елементе и искуства у обуци. Сви наши пилоти прошли су маневре бомбардовања из „ниске шеме“ које смо радили у Русији. То смо применили у обуци млађих пилота који се обучавају за авион МиГ-29. Такође, када је реч о зони „високог пилотажа“, ми смо одређене елементе радили, али смо сада видели њихов значај и важност у елементима ваздушне борбе. У Липецку смо „радили“ дејства по земаљским циљевима при бази облака од 400 метара, ваздушној борби пара авиона против одељења авиона у слободним маневрима и лете-

ње ноћу у групи на малом одстојању, што код нас тренутно није изводљиво због својства авиона које имамо.

❏ Познајте да просечне године старости наших пилота представљају или могу представљати проблем за ловачку авијацију. Хоће ли се та чињеница мењати?

– То је реалност у којој смо се нашли због вишегодишњег изостанка озбиљног улагања у авијацију. То јесте показатељ колико је сложена и скупа обука ловачког пилота. Наша јединица је и пре сазнања о донацији поменутих шест авиона почела да тражи начине како да се млађи кадар усмери и обучи за авион МиГ-29, делом преласком с авиона МиГ-21, а делом са дозвучне врсте авијације.

❏ Каква је будућност „двдесетјединица“?

– Једноседима је истекао ресурс, док су двоседи и даље у употреби. Авион МиГ-21 имаће запажену улогу у транзиционом периоду, док МиГ-29 у потпуности не преузме све задатке контроле и заштите ваздушног про-



стора. Наш први задатак и приоритет у овом тренутку је да прихватимо новопридошле авионе и да их уведемо у употребу, други је, као што сам рекао, да обезбедимо да „двадесетдеветке“ у потпуности преузму улогу контроле и заштите ваздушног простора, и трећи, за нас најважнији, јесте обнављање летачког кадра млађим пилотима. У складу с тим, део пилота с дозвучне авијације има преобуку на авионима МиГ-21, како би искористили њихове доступне ресурсе, а све ради смањења искоришћења ресурса авиона МиГ-29. Требало би касније да ти пилоти изврше преобуку на авион МиГ-29. Поред тога што се користи у обуци пилота, авион МиГ-21 је и у стално задејствованим снагама за контролу и заштиту ваздушног простора наше земље, коју ће постепено препуштати авиону МиГ-29.

Q Да ли пилоти надзвучне авијације себе доживљавају као елићу свог ђосла?

– Рекао бих да такав однос више имају остали према нама, него ми сами према себи. Мали број пилота досегне

да лети на авионима МиГ. Такође, међу нама постоји позитивно ривалство, конкретно међу пилотима који лете на МиГ-29 и МиГ-21. Али то ривалство засновано је на неким другим позитивним разлозима. Било би лепо да око себе имамо што више људи који могу да се пореде, неке „нове клинџе“ који ће поставити и нове стандарде. Посао пилота ловца тражи енергију младости. Зато идеална ловачка јединица има искусне команданте, командире и наставнике, али мора имати и младе, енергичне пилоте.

Q Било је некада веома популарно бити пилот ловац. Интересују ли се млади за тај посао?

– И даље има младих људи који имају жељу и мотив, али треба да их буде много више како бисмо могли искористити квалитет. Узмите за пример моју генерацију. Пре 30 година нас 2.400 здравствено способних конкурисало је за Војну ваздухопловну гимназију у Мостару, а у класу је уписано око 150. На Академију нас је отишло свега 35, а од тога је 11 „завршило“ на авиону МиГ-21. И то јесте била натпросеч-

на генерација. Садашњост је потпуно другачија. Правила тржишта пренела су се и на интересовање за нашу професију, тако да је интересовање младих испод потребног. Вредност једног војног ваздухоплова је изузетно велика, па при избору пилота немате права да спуштате критеријуме који су прописани и праксом доказани. Да би се приволели млади људи да раде тако одговоран посао и понуда услова рада мора бити боља.

Q Ипак не треба заборавити да је ствар пресвижа бити у ескадрили „Витезова“.

– Наравно да је велика част бити део групе људи који могу да се похвале да су пилоти МиГ-29. Била је велика част пратити авионе председника најмоћнијих земаља света који су долазили у Србију. Чули смо да је председник Народне Републике Кине Си Ђипинг био веома задовољан када је видео да су обезбеђење и пратњу његовог авиона преузели ловци нашег ратног ваздухопловства. Надамо се да смо оставили добар утисак. ■

Александар ПЕТРОВИЋ

