

ШКОЛОВАЊЕ И ОБУЧАВАЊЕ ВОЈНИХ ПИЛОТА

ИЗМЕЊУ ЖЕЉА И МОГУЋНОСТИ

Један од најскупљих и најдуготрајнијих процеса у свим оружаним снагама јесте школовање и обучавање војних пилота. Због тога је приступ том питању веома комплексан, поготово у светлу промене друштвених, образовних и војнополитичких околности. Тражење правих решења у тој области постало је толико осетљиво да се на међународном нивоу организују веома посећене конференције како би се остварила међународна сарадња и стекло ново искуство које води ка бољем квалитету. Једна од таквих конференција одржана је крајем 2017. године у Будимпешти, и то на нивоу источноевропских ваздухопловстава.

Позив војног пилота је још од зачетка ваздухопловства био синоним за престиж и друштвени углед, због чега регрутне и пријемне комисије никада нису имале претераних проблема око избора младих људи који желе да лете на борбеним ваздухопловима. Од великог броја кандидата одабирани су најбољи који су, различитим филтерима селекције и захтевном обуком, постајали престижни борци, савремени „вitezови“, како су их, без изузетка, представљали у различитим културама.

Међутим, промене које су наступиле претходне две деценије, најпре с аспекта смањивања војних потенцијала, а потом и из угла друштвених и социјалних околности, утицале су на смањење броја пилота на школовању, како у водећим западним, тако и у источним ваздухопловствима. Истовремено је долазило до природног одлива летачког кадра, било демобилисањем, пензионисањем или преласком у цивилне компаније, које су пратиле трендове раста ваздушног саобраћаја. Таква кретања, у некој од форми, доживљавала је већина водећих ваздухопловстава, па и оних мањих која су имала vlastiti систем школовања. У различитој мери, смањени су ваздухопловни потенцијали, уз пројектовану жељу за постизањем вишег нивоа квалитета обучености преосталог професионалног састава.

Низ конфликта различитог карактера, који су наступили у претходној деценији, затим појава нових-старих анимозитета и подела утицали су најпре на ревизију националних стратегија великих сила, а последично и других држава у оквиру друштвено-политичких и глобалних кретања. Преко ноћи војни буџети и ефективни почели су да расту, а последично и

капацитети и потенцијали војних ваздухопловстава, као технолошки најнапреднијег дела оружаних снага. Уговори су почели да се нижу, индустрија је, полако али сигурно, почела да повећава производњу ваздухоплова. Ипак, веома брзо се показала и друга страна медаље. Старо и једноставно запажање да је лакше прибавити техничке него људске ресурсе поново је добило на актуелности.

Баланс стандарда и оперативних потреба

Школовање и обучавање врхунског кадра за потребе војног ваздухопловства јесте комплексан, дуготрајан и скуп процес. Посебну дозу сензитивности додаје чињеница да се у ваздухопловству сваки, па и најмањи програм набавке или мање модернизације мери десетинама и стотинама милиона долара. Препустити експлоатацију такве технике нестручном и немотивисаном људству вишеструко је погубно, и за војску и за државу. Због тога се, ради подизања квалитета, и програми школовања стално модификују, догађају, преиспитују и евалуирају.

Данашње окружење, говорећи пре свега о европском искуству, неминовно утиче и на ваздухопловне војнообразовне целине и установе да се прилагођавају међународним стандардима, и с аспекта регулативе високог образовања и када је реч о међународно препознатим ваздухопловним стандардима. На тај начин долази се до веома специфичних студијских програма, који представљају баланс између наметнутог и стварно потребног.

Један од првих „тектонских“ поремећаја у том процесу било је увођење стандарда Болоњске декларације у систем војног школства. Војни стандарди одавно су јасно дефинисали став да будући професионални пилоти морају да посе-

ПОСЕБНОСТ У ПОЉСКОМ ВАЗДУХОПЛОВСТВУ

Пољско ваздухопловство је једно од ретких које у наружању поседује најмодерније борбене авионе – и руске и америчке производње. Последица тога јесте да се пилоти авиона Су-22 и МиГ-29, с аналогним кабинским просторима, и пилоти F-16, опремљеног дигиталним кабинским простором, школују на различите начине.

дују високо образовање, што је испраћено и одлуком међународних цивилних ваздухопловних организација да саобраћајни пилоти треба да поседују високо образовање. И поред потреба за кадром, елиминисано је опредељење за једноставнијим и краћим струковним школовањем. Уклапање „Болоње“ и специфичних војних и летачких захтева показало се незахвалним задатком о којем се данас често разговара на европском експертском нивоу. Наиме, креатори система школовања војних пилота стављени су у тежак положај јер су, с једне стране, морали да задовоље примарне захтеве обуке и школовања официра, с друге се тражило постизање одређеног нивоа академских знања, док је с треће оперативни корисник наметнуо императив вештине управљања ваздухопловом.

Одређена равнотежа између тих, донекле контрадикторних захтева и стандарда постигнута је петогодишњим мастер програмима школовања, који су постали правило, а не изузетак у европским војноваздухопловним образовним



институцијама и државним универзитетима који пружају испомоћ на бази комерцијалних уговора. Тражење правих решења у тој области постало је толико осетљиво да се на међународном нивоу организују веома посећене конференције о школовању и обуци војних пилота како би се остварила међународна сарадња и стекло ново искуство које води ка бољем квалитету.

Једна од таквих конференција одржана је крајем 2017. године у Будимпешти, и то на нивоу источноевропских ваздухопловстава, у која је, на том стручном нивоу, сврстано и наше ваздухопловство. Сусрет је доказао претпоставку да се, без обзира на буџет, врсте и број ваздухоплова, те историјско наслеђе и окружење, на источноевропском нивоу деле исте вредности и погледи на оно што тек треба да следи у обуци војних пилота.

Сличне поставке, мање варијације

На светском нивоу постоји релативно велики број различитих система школовања и обучавања пилота. Евидентно је, међутим, да се већина војних пилота школује на војним и ваздухопловним академијама, док су ређи случајеви директног уласка у центре за летачку обуку с већ стеченом универзитетском дипломом (као на пример у САД). Уласком на неку

од европских војних ваздухопловних академија млади кандидати, почев од 19 година живота, воде се другачијим путем.

Прва степеница, без изузетка, јесу ригорозни здравствени прегледи и показан висок ниво предзнања, обично из области природних наука, како би се савладали технички оријентисани програми.

Следи потом иницијална летачка селекција на правим авионима, која је углавном правило, имајући у виду да се мали број ваздухопловстава одлучује на улагање у младе људе искључиво на основу земаљских тестирања. Општа интенција јесте да се селекција изводи пре почетка школовања како се не би тек после две или три године академског образовања утврђивала неподобност за летачки позив.

Улазак на академију праћен је обично општим војним оспособљавањем и стицањем потребних знања и вештина за обављање официрских дужности, и то истовремено са савладавањем академско-општеобразовних, теоријско-методолошких и научностручних предмета. Тек успешним савладавањем тих степеница, за које је потребна висока мотивација и истрајност, следи улазак у кабину авиона, и то, најчешће, на средини процеса школовања. Летачки почеци везани су за клипне или турбоелисне авионе, после чега



СИНТЕТИЧКА СРЕДСТВА ЗА ОБУЧАВАЊЕ

Дигитални кабински простори данас су незаобилазан стандард који су од pilota направили својеврсне „менаџере“ информацијама. Млађе генерације, одрасле уз персоналне рачунаре, показале су већу способност за трансформацију на „дисплеј“ радно окружење, у односу на старије, чак и у случајевима када је разлика у летачком искуству била изразито велика. Поштујући трендове, а и реалне потребе, инсистира се да се у свакој фази обуке примењују тако званa синтетичка средства за обуку, која подразумевају различите нивое тренажера, интерактивних средстава, симулатора различитих нивоа комплексности. Непоштовање тог приступа знатно ће повећати цену обуке на конкретном ваздухопловном средству.

зависности од инвентара појединих ваздухопловстава, што значи да се основна обука обавља и на клипним авионима, а понегде и на млазним. Напредна обука везана је за млазне школске авионе и, обично, укључује и основе борбеног летења. Обука pilota хеликоптера у највећем броју случајева започиње почетном и основном обуком на авионима, да би тек после тога били опредељени за хеликоптере. Наведени нивои обуке изводе се у школским јединицама, односно центрима за обуку, као посебним формацијским целинама војних ваздухопловстава. Ниже нивое обуке неретко изводе и специјализоване компаније које пружају услугу на основу закупљених сати летења, премда и те опције укључују ангажман активног, а нарочито пензионисаног војног кадра.

Уколико у том приступу и постоје одређене локалне варијације, по питању налета током школовања на академији нема компромиса. Оно што се данас поставља као минимални стандард око којег нема дискусије јесте остварени налет

ИЗВОЂЕЊЕ ОБУКЕ

Летачку обуку будућих војних pilota обично изводе школске ескадриле или центри за обуку, који су саставни део ваздухопловства. Међутим, у појединим случајевима, као на пример у Чешкој, та обука пребачена је ван ваздухопловства у специјализовану компанију – LOM.

се, у завршним годинама школовања, разврставају на pilote борбених авиона или хеликоптера. Филтрирање будућих pilota је свакодневна појава током школовања и сваки нови раздео летачке обуке и наредни облик оспособљавања доноси нови изазов, али и опасност од „отпадања“.

Фазе летачке обуке деле се, условно, на почетну, основну и напредну. Почетна се изводи на једноставнијим клипним авионима, док је пожељно да се основна изводи на турбоелисним авионима. И у том случају постоје одступања у

од најмање 200 часова током школовања. Даље летачко усмеравање зависи од оперативног типа ваздухоплова, његове комплексности и програма конкретне борбене обуке. Није исто, на пример, да ли се током обуке унутар истог ваздухопловства пилот припрема за летење на источном типу ваздухоплова с аналогним кабинским простором или за летење на савременом борбеном авиону, који је препун дигиталних приказивача (пример Пољске). Оно што је такође прихваћено као својерстан стандард за прелазак на борбени авион прве линије (који у случају већине источноевропских ваздухопловстава припадају четвртој генерацији) јесте налет од 500 часова. Тек тада се изводи преобука на, рецимо, Gripen, F-16 или модернизовани МиГ-29. Узме ли се у обзир временска линија потребна за описани процес, што током школовања на академији или оперативној преобуци, уочава се да је млади пилот борбеног авиона четврте генерације употребљив тек у 28. години живота, и то не у потпуности. Стога, мања ваздухопловства, која располажу ограниченим бројем пилота, труде се да по сваку цену ту границу помере на доле, има ли се у виду укупан пад физиолошких могућности организма са сваком годином живота, а посебно у сегменту летења на великим Gz преоптерећењима. Административно подизање границе за пензионисање борбених пилота дефинитивно није рецепт који решава тај природни проблем.

На тај низ захтева надовезују се и остали, који додатно подижу лествицу као на пример знање енглеског језика (у Чешкој се, рецимо, тражи STANAG 3232), затим овладавање енглеском ваздухопловном фразеологијом и летење с комуникацијом на енглеском језику. Познавање ваздухопловне теорије у складу с цивилном ваздухопловном регулативом такође је нешто што се подразумева.

Много захтева, мало задовољства

Сагледавањем само дела постављених захтева уочава се велик притисак на младе људе који се одлуче да буду борбени пилоти. Недостатак њиховог одговарајућег вредновања после школовања и изостанак одговарајућег друштвеног статуса, те поједини нерационални транзициони поступци утицали су на драстичан пад броја кандидата за позив војног пилота, што је данас уобичајено стање за велики број европских, посебно источноевропских ваздухопловстава. Како је већ речено, војни буџети расту, ваздухопловства се технички регенеришу, набављају се нови ваздухоплови, док је с друге стране смањен одзив на ваздухопловне конкурсе.

И промене друштвене околности утичу на појаву другачијих генерација, рођених почетком овог века, које већ наредних пар година стасавају за улазак у свет војног ваздухопловства. То су генерације које не познају живот без интернета и виртуелне сфере. „Миленијумска генерација“ јесте образованија, знатижељнија и технолошки напреднија, али, у исто време, не гаји илузије и идеале у вези са својим будућим радним местима. Адреналин и узбуђење које носи војно летење не само као посао, већ као смисао живота и животног стила, губи примат наспрам опредељења младих људи за што квалитетнијим приватним животом. А о квалитету живота, материјалном стандарду и одрицању које подразумева облачење ваздухопловне униформе, данас не недостају информације на блогovima, форумима, четовима, друштвеним мрежама...

Управо тај пресек стања на ширем нивоу повод је да се и даље озбиљно сагледавају цивилизацијске и технолошке промене које могу да пољуљају и најбоље системе школовања војних пилота и најквалитетније опремљена ваздухопловства с великим буџетима. Зато је природно да се очекује да ће управо рад на мотивацији и привлачењу млађег кадра бити доминантније питање од креације нових студијских програма и то не само у Источној Европи, већ и у низу других држава. ■

Др Славиша ВЛАЧИЋ

