

ОБНАВЉАЊЕ ВОЈНОГ ВАЗДУХОПЛОВСТВА

ПОТРЕБА УМЕСТО

Премда су у модернизацији свог ваздухопловства Чешка, Мађарска, Бугарска, Румунија и Хрватска имале, свака за себе, специфичан пут, за све њих су приметна и нека заједничка обележја. Једно од најважнијих јесте чињеница да су наши суседи схватили да без модерног ваздухопловства нема напретка, па ни евроатлантских интеграција. Где је у свему томе место Србије и њеног ваздухопловства?

Промоцијом Националног инвестиционог плана на Аеродрому Батајница за наше су ваздухопловство најављени бољи дани. Међутим, најављени ремонт и модернизација десетак ваздухоплова не представља коначно решење за будући статус ваздухопловства. То је само први корак у ревитализацији овог вида Војске. До сличног закључка дошле су и државе из нашег окружења, које су уложиле велики труд и средства у модернизацију властитог ваздухопловства. Правилно увиђајући место и значај ваздухопловства у физиономији реформисаних оружаних снага, оне су учиниле огроман искорак у стварању савременијих ваздухопловних снага. Сложеност набавки за потребе ваздухопловства условила је већу помоћ и активније учешће државе. Новим приступом, такође, променен је и однос између Војске и државе којим је елиминисан стари систем "требовања – давања".

■ КВАЛИТЕТ УМЕСТО КВАНТИТЕТА

Илузије да ће са завршетком хладног рата војни буџети бити знатно смањени нестале су већ у првим годинама протекле деценије. Иако су војске бројчано смањене, издвајања за одбрану нису била осетније смањена, а у одређеним случајевима она су и повећана. Најважнији разлози били су реформске природе, што се посебно уочавало у источноевропским земљама. Професионализација војске, праћена укидањем регрутне обавезе, али и нови задаци и изазови,



ЛУКСУЗА

који су стајали пред таквим армијама, значили су и сасвим нову физиономију оружаних снага, у којој је тежиште пребачено са квантитета на квалитет. Наравно, то је, без изузетка, изискивало знатну подршку државе и велика финансијска средства. Због тога је тај процес, по правилу, био предмет расправа на највишем државном нивоу. Закључци који су уследили били су, мање или више, слични и они су недвосмислено указали да је реформски процес неопходан за државу и да новац за то, на овај или онај начин, мора бити обезбеђен.

У структури транзиционих буџета посебно место заузимао су средства намењена опремању и развоју. Такође, особено је било и стално повећање процента који је издвајан за те сврхе, делом зато што је на почетку било јасно да је то неопходно, а делом и зато што су с временом постајали јасни одређени пропусни и погрешне процене, захтевајући исправке. Као један од примера погрешних процена, чак и заблуда, можемо навести схватање о месту и улози ваздухопловних снага, те правцима опремања и развоја тог изузетно скупог вида. Теза да је у новим безбедоносно-интегративним процесима ваздухопловство непотребно, није се показала тачном.

То би могло да се илуструје са више примера. Рецимо, процена да држава више неће бити умешана у велике ратне сукобе није требало да значи да та земља не треба да има суверенитет над својим ваздушним простором. Штавише, то је вид међународне обавезе, због чега су поједине земље, које су се одрекле властите бор-

AS-532 "кугара" су веома модерни хеликоптери. Четири бугарска "кугара" намењена су борбеном трагању и спасавању (фото: Eurocopter).

бене авијације, морале да, уз одређене финансијске надокнаде, потраже ту услугу од суседних земаља. Даље, улазак те групе земаља у међународне интегративне процесе истовремено је, мање или више, значајно и учешће у међународним интервенцијама и мировним операцијама широм света. Једноставан транспорт војника на одређену локацију и њихова логистичка подршка подразумевали су употребу војне транспортне авијације. Иако се ангажман те врсте авијације, у одређеним случајевима, реализовао уз помоћ пријатеља, неретко се догађало и то да се на тржишту изнајмљују транспортни авиони за такве операције.

Наведене супозиције биле су, дакле, само неки од аспеката објашњења зашто се у источноевропским земљама тренутно набављају савремени транспортни и вишенаменски борбени авиони намењени заштити ваздушног простора. И не само они, већ и транспортни хеликоптери који имају велики значај у свакодневном животу једног друштва (медицинска евакуација, трагање и спасавање, елементарне непогоде, грађевински радови на неприступачним локацијама, и сл.).

■ ПРВИ У РЕФОРМИ

Прва земља која је кренула у озбиљну реформу властитог ваздухопловства била је Чешка. Делимична приватизација ваздухопловне индустрије, почетком деведесетих година прошлог века, праћена наставком домаћих развојних програма (лаки борбени авион L-159), обележили су почетак реформе. Са почетком транзиције из употребе су избачени сви борбени авиони совјетског порекла, изузев ловачких авиона МиГ-21, који су послужили као прелазно ре-

■ СКУПЉА ВАРИЈАНТА

Током ваздухопловног сајма Фарнборо 2006. године, господин Аке Свенсон, један од високих званичника компаније СААБ, која производи *грипене*, изнео је процену да ће и балтичке земље и Словенија имати потребу за борбеним авионима. Балтичке земље се, иначе, већ годинама у заштити свог ваздушног простора ослањају на помоћ партнера из НАТО. Словенцима ту услугу за сада пружа Италија. Из свега реченог, може се посредно закључити да концепт препуштања заштите ваздушног простора неком другом није право решење и да је то, по правилу – скупља варијанта.

шење до набавке нових борбених авиона. Тај процес набавке трајао је релативно дуго, јер су, у почетку, постојале многе недоумице: да ли је уопште потребан нови авион, какав би он требало да буде и које би задатке примарно требало да извршава?

У Чешкој су тако испитиване разне могућности: да ли је боље купити половне или нове авионе, или их можда треба изнајмити од Шведске, Канаде, САД или Велике Британије? Ту одлуку, за неколико година, одложиле су катастрофалне поплаве из 2002. године, које су Чешкој, природно, наметнуле одређена буџетска преусмеравања. Коначна одлука, у виду изнајмљивања 14 модерних авиона типа *грипен*, донета је јуна 2004. На тај корак Чеси су се одлучили понајпре због повољних услова индустријске кооперације коју су им понудили шведски произвођачи. Уговором о лизингу, тј. изнајмљивању, Швеђани су се обавезали да ће десет година, тачније до септембра 2015, обезбедити комплетну логистичку подршку (обуку, симулаторе, резервне делове, земаљску опрему, итд.) за 21.000 сати налета, док ће Чеси, осим посада, обезбедити гориво и убојна средства за авионе. Вредност тог уговора је 645 милиона евра, које ће закупца исплатити у десет једнаких годишњих рата (Flug Revue, 2/2005).

Међутим, процес увођења *грипена* у наоружање Чешке само је део укупне модернизације њихових ваздухопловних снага. Упоредо су предузете и мере обнављања хеликоптерске флоте. На име руског дуга чешко ваздухопловство је, у протеклих неколико година,



добило 26 хеликоптера – 16 транспортних (Ми-17) и 10 борбених (Ми-24/35). Вредност тог уговора је 150 милиона евра. У крупније набавке спада и куповина два путничка авиона А-319, који имају двоструку улогу: превоз војних и државних руководиоца, али и транспорт на удаљене локације широм света на којима су ангажовани чешки војници. Ради извршења последњег задатка Чеси ускоро планирају и набавку четири до шест средњих транспортних авиона. И та набавка обавиће се са истовременим циљем ангажовања властите индустрије, а не само пуког опремања. Наиме, набавку тих авиона Чеси условљавају упошљавањем властитих ваздухопловних капацитета, у чему ће вероватно и успети.

■ ЗАМАЈАЦ ЗА ДОМАЋУ ПРИВРЕДУ

Премда је готово одмах после распада Варшавског уговора Мађарска јавно обзнанила и промовисала своје евроатлантске намере, то је није спречило да почетком деведесетих, на име руског дуга, презиме 28 авиона типа МиГ-29. Упоредо са тим процесом Мађарска је из употребе почела да избацује старије борбене авионе совјетске производње типа Су-22, МиГ-21 и МиГ-23, јер је, после исцрпних анализа, процењено да они нису перспективни за модернизацију.

Опредељење за набавку новог вишенаменског борбеног авиона Мађарска је конкретизовала одређењем за JAS-39 *грипен*. Уговор о лизингу 14 авиона (12 једноседа верзије С и два двоседа верзије D) потписан је децембра 2001, а половина тих авиона већ лети у саставу 59. авио-базе у Кечкемету. У истој јединици још увек лети и сквотрон авиона МиГ-29. Мађари планирају ремонт 14 авиона МиГ-29 који ће, заједно уз *грипене*, летети у наредној деценији. Вредност уговора о набавци *грипена* процењена је на 210 милијарди форинти (око 800 милиона евра). Око 130 одсто тог уговора биће покривено индустријском компензацијом, такозваним офсет аранжманом.

У Мађарској се дуго већало о тој одлуци, али је, логично, превагну економски фактор. Наиме, како тврди мађарска ревија *Business Hungary* (4/2002), тај офсет уговор ће донети значајан извоз мађарских производа у Шведску, затим шведске инвестиције у Мађарској и учешће мађарских произвођача у изради самих авионских компонента. Такав приступ је прави замајац за мађарску привреду, јер се за учешће у том програму кандидовало много фирми. Како је проценила наведена ревија, последица би могла да буде отварање и 8.500 нових радних места. Из овог се види да се односи војске и државе, када је реч о великим војним набавкама, више не свде на релацију “нама то треба, а ви нам дајте паре”. Као што се види, тај однос је знатно сложенији и укључује много више фактора него што се у први мах то наслућује.

Међутим, док је са економске стране уговор сличан оном оствареном са Чешком, неки технички детаљи на самим авионима се разликују. Мађарски авиони имају шири асортиман прецизно вођених убојних средстава за дејство по циљевима на земљи, поседују прикључак за допуну горивом у ваздуху и нешто савременију електронску опрему. Такође, Мађари ће, за разлику од Чеха, после истека десетогодишњег уговора, постати власници тих авиона.

Јачањем борбене авијације нису заборављене ни друге, не мање важне ваздухопловне јединице. Мађарска у Солноку држи један оперативни сквотрон транспортних хеликоптера Ми-8/17 и сквотрон борбених хеликоптера Ми-24. Транспортна авијација састављена је од пет авиона АН-26, од којих је један купљен пре две године. У плану је обнављање транспортне флоте.

■ ИСКУСТВА БУГАРСКЕ И РУМУНИЈЕ

Бугарска је држава која је за изузетно кратко време потписала више великих уговора о модернизацији војног ваздухопловства.

За сада је највреднији онај о куповини 12 вишенаменских хеликоптера AS-532 *superpuma/kuga* и шест морнарничких AS 565 *panther*. Уговор потписан са “Еврокоптером” јануара 2005. “тежак” је



360 милиона евра. Први хеликоптери AS-532 већ су стигли у Бугарску. Четири хеликоптера биће намењена за борбено трагање и спасавање, а остатак су класичне транспортне верзије. Упоредо са куповином нових хеликоптера Бугари су, 21. фебруара 2006, потписали и уговор о модернизацији шест транспортних хеликоптера Ми-17 и 12 борбених хеликоптера Ми-24 Д/В. Носилац посла је израелска војна индустрија, а вредност уговора је 57 милиона евра. Само недељу дана раније, тачније 14. фебруара, склопљен је и споразум о куповини пет модерних транспортних авиона C-27J *spartan*, који се производе у Италији. Процењена вредност посла је 171 милион евра (*Air Forces Monthly*, октобар 2006).

Ипак, све то је права “ситница” наспрам конкурса за нови вишенаменски борбени авион. Процењује се да би Бугарска могла да набави од 16 до 20 нових авиона, што са пропратном опремом, обуком, резервним деловима и наоружањем износи најмање једну милијарду америчких долара. Главни конкуренти у тој трци су шведски *грипен* и амерички авиони F-16 и F/A-18. После захтева за давање информација, што је иначе први корак у таквим пословима, уследили су и први састанци, у којима су владе земаља произвођача понудиле варијанте индустријске кооперације и начине улагања у Бугарску. Коначна одлука о типу авиона који ће узети Бугари, вероватно ће се знати за годину до две, што је уобичајен период.

До увођења у наоружање нових авиона, бугарско небо ће и даље чувати ескадрила ловаца типа МиГ-29. Да би успешно извршавали те задатке, у сарадњи са руском авио-индустријом Бугари тренутно ремонтују 16 таквих авиона. За те сврхе издвојено је 48 милиона долара. Уговор је потписан 4. марта 2006. године (www.milavia.net)

Вредни помена су и неки “мањи” програми модернизације, у које спада куповина шест школских авиона PC-9 (око 30 милиона евра), шест хеликоптера Bel-206 и модернизација 12 школско-борбених авиона L-39.

Заједно са Чешком и Румунија је предводила у модернизацији властитог ваздухопловства, иако је изабрала донекле другачији пут. Румуни су се, за разлику од других корисника авиона МиГ-21, уместо избацавања из оперативне употребе – одлучили за њихову модернизацију. Осавремењивање тих авиона поверено је израелској



Први чешки "грипен" испоручен је само 11 месеци након потписивања уговора

Снимио Славиша ВЛАЧИЋ



Иако генерацијски старији МиГ-29 је по неким елементима модернији од "грипена", као што је то случај са нишаном на кациги пилота

ваздухопловној индустрији. По цени од 358 милиона долара, од 1995. до 2002. Румуни су модернизовали 110 авиона МиГ-21. Борбене могућности тих авиона подигнуте су на знатно виши ниво. Налет је повећан три пута, организовано је више заједничких вежби са чланицама НАТОа, а цео летачки и технички састав оспособљен је, иако на старој платформи, за експлоатацију најсавременијих ваздухопловних технологија. И поред добрих страна тог програма, не сме се изгубити из вида чињеница да је у удесима у Румунији досада изгубљено једанаест модернизованих авиона.

Делом због тога, а делом и због истицања животног века тих авиона, Румунија припрема тендер за набавку новог вишенаменског авиона. Иако још увек нису прецизно дефинисане потребе, већина стручних извора помиње 48 летелица. У изјави датом 8. новембра 2006, румунски министар одбране Сорин Фрунзерверде потврдио је план набавке нових вишенаменских авиона. Коначан захтев

биће заокружен ове године, а очекује се да ће се са његовом реализацијом започети 2010. године. Програм набавке нових вишенаменских авиона биће најскупљи у историји Румуније. Укупна планирана издвајања за модернизацију ваздухопловства, у наредном периоду, требало би да достигну бројку од 4,8 милијарди евра.

За румунско ваздухопловство веома значајан програм била је и модернизација транспортно-борбених хеликоптера IAR-330 *лума*. Укупно је, у сарадњи са израелском ваздухопловном индустријом, модернизовано 25 хеликоптера по цени програма од 191 милион долара (према подацима које је изнела *Agentia Spatiala Romana*). Израелци су били партнери и у модернизацији школско-борбеног авиона IAR-99. За подршку јединица које учествују у мировним мисијама у САД набављена су четири половна авиона типа *херкулес*. Половином децембра одлучено је и да се купи седам средњих транспортних авиона типа C-27J. Како преноси *Aviation Week & Space Technology*, укупна вредност посла износи 220 милиона евра.

■ НОВИ ХЕЛИКОПТЕРИ

Своје војно ваздухопловство Хрватска је махом створила куповином половних ваздухоплова из вишкова некадашњег Источног блока. Данас је ситуација сасвим другачија; у документу којим се планира стратешки развој Хрватске војске, а који преноси *Jane's Defence Weekly*, јасно је изражено опредељење за куповином нових ваздухоплова. Први конкретан корак већ је направљен. На име руског дуга ускоро у Хрватску стижу први од десет транспортних хеликоптера типа Ми-171 Ш, који су, по својој опреми, компатибилни са стандардима НАТОа. Вредност тог уговора, потписаног почетком јуна 2006, према руском "Комерсанту", износи око 65 милиона долара.

Током прошле године Хрватска је показала занимање и за вишенаменске борбене авионе *грипен*. Према званичним подацима њиховог министарства одбране, Хрватској је потребно 12 нових вишенаменских авиона, који ће 2011. заменити авионе МиГ-21. Поред *грипена* у разматрању су и авиони F-16, било да је реч о новим или половним апаратима.

Занимљив детаљ је и опредељење Хрватске да сама настави да школује пилоте. За ту сврху је, крајем деведесетих година прошлог века, набављено 20 турбоелисних *пилатуса* PC-9 (оквирна вредност око 100 милиона долара), а у плану развоја предвиђа се и набавка четири савремена млазна школска авиона, који би служили као прелазна степеница за вишенаменски борбени авион.

Премда је у модернизацији свог ваздухопловства свака од поменутих држава имала специфичан пут, који не треба некритички копирати, приметна су нека заједничка обележја. Наиме, велике набавке за потребе ваздухопловства су, по правилу, биле праћене дуготрајним јавним дебатама. Ипак, свуда је, на крају, преовладало схватање да је модернизација ваздухопловства неопходна, поготово са аспекта евроатлантских интеграција. То, међутим, није аутоматски значило да су те државе, махом чланице НАТОа, биле присиљене да ваздухоплове купују искључиво од водећих земаља Алијансе. Зато је опредељујући фактор за ту модернизацију био пре економске него политичке природе, о чему сведочи низ аранжмана направљених на бази индустријске компензације и наплате старих дуговања. Зато је логично да у уговарању таквих послова највећи терет преузимају представници влада, привредних комора и економских субјеката, а не припадници војске. Такав приступ утолико је значајнији поготову ако се има у виду укупна висина инвестиција за модернизацију ваздухопловства, која ни у једном поменутом случају неће бити испод – једне милијарде америчких долара!

У том контексту, издвајање 30 милиона евра из Националног инвестиционог плана, намењених ремонту десетак ваздухоплова српског ваздухопловства, изгледа заиста скромно. Премда је то веома позитиван корак, поготову ако се зна да се у наше ваздухопловство деценијама није улагало ништа – период пред нама ће, хтели то да признамо или не, ипак тражити већа улагања. А највећа улагања биће, како су то и наше комшије приметиле, уколико се свака ваздухопловна услуга буде куповала – било да је реч о контроли ваздушног простора, трагању и спасавању или транспорту војника... ■

Мр Славиша ВЛАЧИЋ