

ГЕНЕРАЛ-МАЈОР ДРАГАН КАТАНИЋ, КОМАНДАНТ
 ВАЗДУХОПЛОВСТВА И ПРОТИВВАЗДУХОПЛОВНЕ ОДБРАНЕ



МИГОВИ СТИЖУ У ДЕЦЕМБРУ

О ефектима завршене реорганизације, започетом ремонту пет авиона МиГ 29 у Русији, садашњем налету војних пилота, планираном бојном гађању наших ракеташа у Бугарској, модернизацији радарских система, гориву, платама и куповини нових вишенаменских авиона разговарали смо, непосредно пред празник авијатичара, са првим човеком овог елитног вида наших оружаних снага

Пре годину дана, у разговору за „Одбрану“ са командантом Ваздухопловства и ПВО (ВиПВО) генерал-мајором Драганом Катанићем, наговорили смо многе промене које ће се, у овом међувремену, стварно и догодити. Зато, на почетку овог разговора, пред сам Дан авијатичара, првог међу њима питамо како је протекла реорганизација тог, као и свуда у свету, елитног вида оружаних снага и колико је то био, заправо, не само озбиљан већ и обиман посао? Другим речима, питамо саговорника како данас изгледа пресек реорганизованог ВиПВО?

– Пре годину дана ми смо практично почели са реформом нашег ваздухопловства и ПВО и све предвиђене организацијско-мобилизацијске промене у нашем виду завршили смо овога јуна. Али, да кажем најпре шта су те промене обухватиле. Деветнаест јединица, које су раније биле потчињене овој команди, у протеклом периоду смо реорганизовали, у функционалном смислу објединили и тако добили на ефикасности у командовању. У току новембра прошле године формирали смо 204. авијацијску базу у Батајници и то је била прва реорганизована јединица у виду. Затим смо, крајем априла ове године, преформирали све ракетне јединице ПВО; три ракетна пука система „куб“ и бившу ракетну бригаду са „невама“ обједини-

ли смо и реорганизовали у једну јединицу под називом 250. ракетна бригада ПВО. Следило је формирање 98. авијацијске базе у Лаћевцима и, у међувремену, преформирање бивше бригаде у 126. центар ВОЈИН, 333. инжењеријског батаљона и 210. батаљона везе. Крајем прошле године преформирали смо и Команду воздухопловства, са командом стана и приштапским јединицама. Морам да истакнем да је формирање две поменуте авијацијске базе и ракетне бригаде био веома обиман посао. Зашто? Зато што смо желели да постојеће јединице битније рационализујемо и подигнемо степен ефикасности командовања, односно да на једном аеродрому свим јединицама командује један командант. То смо сада у пракси и урадили. Све у свему, био је то, заиста, велики посао.

Какви су, по Вама, први резултати те реорганизације?

– Прве анализе и резултати показују позитивне ефекте, мада има и одређених, углавном мањих, проблема и пропуста у формацији које ћемо у наредном периоду отклонити. Значи, сада нам предстоји да само „препакујемо“ одређена решења, а ради што успешнијег командовања и функционисања целог система.

Углавном, реорганизација је урађена према западним стандардима...

– Да. Али, нису све ваздухопловне јединице на Западу тако уређене јер не постоји универзални модел организовања. Рецимо, у земљама НАТОа то је углавном тако урађено. Ипак, ми тежимо да ту организацију ускладимо са нашим специфичностима, нашим условима живота и рада, са капацитетима, оспособљеношћу и посебним условима инфраструктуре којом располажемо. Међутим, први резултати су веома позитивни и, по свему судећи, обавили смо добар посао. Одлука да се уђе у реорганизацију је, дакле, била исправна и то нас охрабрује.

Неминовно питање у оваквом разговору је и ремонт наших летелица. Докле се стигло у том послу?

– Првог септембра прошле године на Батајници је званично објављено да је из Националног инвестиционог плана издвојено 30 милиона евра за ремонт наших пет авиона МиГ 29, два хеликоптера Ми 17, два Ми 24, три Ми 8 и за један транспортни авион Ан 26. Министарство одбране је потом расписало тендер за ремонт летелица, пре свега *мигова*. Нажалост, први тендер није успео, и због тога је изгубљено око три месеца... Након тога је одобрено да се крене у процес уговарања директно са извођачем радова, у овом случају са компанијом РСК МиГ из Русије. И 24. децембра, на Дан ВиПВО, у вечерњим сатима, у Влади је потписан уговор за ремонт *мигова*. Али, због привременог финансирања, због неусвојеног буџета Србије, почетком ове године, новац из НИП-а није уплаћен тако да, из тих разлога, није одмах ни дошло до почетка ремонта авиона. Пошто је формирана Влада и усвојен буџет Републике, средином јуна наши авиони МиГ 29 упућени су у Русију на ремонт. Уплаћен је предвиђени аванс па су авионски мотори и сви потребни агрегати и опрема превезени у Русију на ремонт који је тамо већ почео. У августу ће стручњаци из Русије доћи на Батајницу где ће заједно са нама, у ВЗ „Мома Станојловић“ обавити део ремонта који је предвиђен да се уради код нас, тако да очекујемо да ће прва два авиона МиГ 29 полетети над Србијом средином децембра, најкасније до нове године. Од та два авиона један ће сигурно бити двосед, који нам је неопходан да бисмо наставили летачку обуку на том типу авиона и да бисмо увели наше млађе пилоте у тренажу.

То је одлична вест, упркос нашем пословичном кашњењу?

– Да, мада то кашњење није зависило од нас у Војсци... А што се тиче другог дела наше авијације предвиђеног за ремонт, и ту је био расписан тендер на којем је победила „Југохемија“. Али, та фирма је пре неких месец и по дана раскинула уговор и

одустала од посла ремонта авиона Ан 26 јер није могла да спроведе уговорене ставке. Тако смо и ту изгубили око пет месеци. Зато ће се сада, највероватније, и за ремонт авиона Ан 26 ићи на директно уговарање са неком од фирми које се непосредно баве том врстом посла.

Колико ће се авиона МиГ 29 ремонтovati: четири или пет?

– Све активности говоре да ће се, ипак, у Русији, на крају, ремонтovati укупно пет наших *мигова*. Имамо уверавања из Владе и Министарства финансија да ће се изнаћи додатна средства и за тај пети авион. Основни разлог зашто је дошло до дилеме колико ће се тих авиона укупно ремонтovati тамо садржан је у одлуци Министарства финансија да се и за њихов ремонт обавезно плати ПДВ, тако да је испало да се од предвиђених 30 милиона евра могу ремонтovati само четири авиона и плати порез. Сада је речено да ће се новац обезбедити за свих пет авиона, а да ће се средства за ПДВ накнадно обезбедити...

Држава давала, држава узимала?...

– Баш тако. Али, шта је ту је... Таква је закон. Првобитно, није било речи да ће се платити ПДВ за ремонт летелица, па је тада тај новац био довољан за свих пет авиона. Међутим, касније је инсистирано на плаћању ПДВ-а и ми ту нисмо могли ни-

НОВИ ВИШЕНАМЕНСКИ АВИОНИ

Већ неко време ми радимо тактичку студију о набавци савременог вишенаменског авиона за потребе нашег ВиПВО. Та студија би требало да буде завршена средином септембра и она ће ићи на разматрање на Главни војнотехнички савет. Уколико оправдамо и убедимо Савет да нам је то потребно, студија ће ићи даље на разматрање и покретање процедура за набавку нових вишенаменских авиона. Сматрамо да је тај искорак неопходан и ми ћемо одрадити све оно што је потребно како бисмо државном и војном руководству указали на неопходност те набавке. Јер, као што је познато, готово све државе у нашем окружењу кренуле су тим путем и мислимо да не би требало да у том погледу заостајемо. Наравно, реч је о обимном послу и о великој инвестицији за сваку државу. Јер, само један савремени вишенаменски авион, без обзира на његово порекло, кошта најмање од 35 до 45 милиона евра, тако да би за ту набавку, у зависности од могућности државе, требало у наредном периоду издвојити до милијарду евра. Наравно, нико то више не плаћа готовином. Постоје бројне могућности, од лизинга до робно-привредне размене, међудржавних уговора, реинвестирања у инфраструктуру наше земље итд.

шта. Када се узме у обзир 18 посто пореза на 30 милиона евра, то тачно испада онолико новца колико је потребно за ремонт једног авиона. Но, решиће се и тај проблем...

Шта је са Ваздухопловним заводом „Момом Станојловићем“? Хоће ли наши стручњаци моћи да ремонтују бар хеликоптере?

– За ремонт хеликоптера Ми 17 и Ми 24 МО још није успело да нађе компанију, извођача радова, који би то могао да уради, а у складу са законским процедурама које се захтевају... Ми се надамо да ће се и то ускоро решити. А што се тиче хеликоптера Ми 8 надлежни управо раде на оспособљавању производних линија за ремонт тих хеликоптера у „Моми“. Јер, за то је потребно 30–40 милиона динара, али и време је да се ти погони доведу у функционално стање. Дакле, преовладао је став у МО да се ти хеликоптери ремонтују код нас јер за то има знања и могућности, па и ако се буде нешто и каснило, боље је да се то уради код куће него у иностранству. Важно је напоменути и да се протеклих месеци управо решавало и статусно питање и судбина „Моме“, али и других завода, тако да је и та чи-



њеница, на неки начин, пролонгирала питање коначног ремонта наших хеликоптера.

Каква је данас ситуација са млазним горивом? Лете ли пилоти довољно?

– Од маја прошле године, после дужег времена, успостављен је континуитет у набавци млазног горива за летачку обуку. Свакако, горива није било у довољној мери ни у поменутом периоду, али су и те количине допринеле да се летачка обука спроводе много боље него раније. Прошлу годину смо, рецимо, завршили са око 15 сати налета по пилоту, а што је у односу на 2005, када је наш пилот просечно летео само шест сати, велики напредак. Важно је рећи и да смо коначно кренули узлазном линијом и да нам пилоти сада лете у континуитету. Јер, сваки прекид у тренингу се одмах осети и то није добро. Већа количина горива и повећан број сати налета пилота резултовали су и недавним гађањем и ракетирањем земаљских циљева на полигону Чента. Било је то прво, после три-четири године, такво бојно гађање наше авијације, али и њено заједничко

здружено тактичко увежбавање са нашим ракетним јединицама ПВО и саставима ВОЈИН. Морам да напоменем да се ова вежба сва три рода веома повољно одразила на морал нашег људства. Били су задовољни и наши пилоти, али и ракеташи и војиноци који су, после дуге паузе, коначно добили прилику да практично прате авионе у налету и непосредно увежбавају своје саставе. Укратко речено, вежба на полигону Чента вратила је дух летења на нашим стајанкама и то је оно што је добро, што охрабрује. Трудите се да сличну вежбу поновимо средином септембра како бисмо још више увежбали наше саставе жељне акције и практичног рада. Зато верујем да ћемо, због бољег снабдевања горивом, ову годину завршити са најмање 20 сати налета по пилоту, упркос и даље израженим бројним проблемима са техником и резервним деловима за ваздухоплове.

Ракеташи се жале да годинама нису имали право бојно гађање из својих ракетних система. Недавно смо чули причу да ће се, ипак, тим послом ићи у Бугарску. Јесу ли то само гласине?

– Нису гласине. Крајем прошле и почетком ове године покренуле су одређене активности како би наше ракетне јединице што пре имале права бојна гађања. Међутим, по одвајању Црне Горе из државне заједнице ми смо остали без полигона за таква гађања. У разговорима и приликом наших посета бугарској армији уверили смо се да Бугари имају изузетно квалитетан полигон за таква гађања на Црном мору. Они тамо сваке године проводе бојна гађања ракетних јединица, укључујући и гађања ловачке авијације. Дакле, ти разговори трају; добили смо њихову начелну сагласност. Али, та процедура коначног одобравања, обично, траје око пола године, пошто ту активност мора да одобри њихов парламент. Реално је очекивати да следеће године и ми будемо тамо. Осим наших ракетних система за очекивати је да дејствује и наша ловачка авијација, а пошто Бугари имају идентичне авионе МиГ 21 као и ми, за ту прилику не бисмо морали чак ни да са нашим авионима прелећемо до Црног мора.

Каква је ситуација у роду Ваздушно осматрање и јављање?

– Ситуација је много боља. Истина, и они имају проблема са набавком одређених компоненти и резервних делова за текуће одржавање радарских и других система. Али, сви ти системи раде и задовољавају наше потребе за осматрањем ваздушног простора Србије тако да се сваки лет и сада уредно евидентира и прати. У плану је да се за две-три године, у складу са могућностима, покрене и набавка савременијих радара. Али, за сада, све то врло добро функционише, а и радаристи су урадили бројне модификације и модернизације на својим средствима тако да су, и у том погледу, ефекти њиховог рада бољи.

Шта је било са Копаоником, зашто тамо још нема наших радара?

– Питање радарске станице на Копаонику није војна, већ прича која се тиче Агенције за контролу летења. За сада, Војска Србије нема право да инсталира своје радарске системе на Копаонику јер је та ката у тзв. забрањеној зони. За сада НАТО не одобрава ни Агенцији да тамо постави свој радар како би лакше контролисали цивилни ваздушни саобраћај. Иначе, Агенција за контролу летења је већ набавила комплетну опрему и било би потребно највише две недеље да се на том положају све стави у функцију. Реновиран је објект, сви потребни агрегати и опрема се налазе горе, инсталирана је чак и радарска купола... Но, за сада нема дозволе од НАТОа за то. Иначе, радарски положај на Копаонику се

сматра једним од најбољих на Балкану и мислимо да би његово стављање у функцију изузетно побољшало контролу, па и безбедност ваздушног саобраћаја на простору целог нашег полуострва. Међутим, овде је реч о пре свега политичким, а не техничким питањима.

Како се реорганизација ВиПВО одразила на бројно стање људства, да ли је било много отпуштања?

– Реформа Војске, а посебно нашег вида, практично од маја прошле године, није се драматично одразила на састав ваздухопловства, јер многе наше јединице нису биле довољно попуњене. Када смо успоставили нову организацију и формацију, мало је људи морало да напусти службу. Тренутно имамо око 110 подофицира у вишку чији статус се управо решава у оквиру целе војске, што значи да ће неки од њих, после преобуке или преквалификације, отићи у друге јединице у којима постоји потреба за таквим кадром. Што се цивилних лица у ваздухопловству тиче њих је само 10–15 остало нераспоредено, дакле мало, тако да сматрамо да је цело овај процес прошло релативно безболно и са тог аспекта. Истина, на почетку реформе, део људи, углавном професионалног састава, искористио је своје законско право и отишао у пензију... Али, све у свему, великих кадровских резова код нас није било.

Шта кажу пилоти о својим примањима, како коментаришу свој социјални статус?

– Ни пилоти ни цео професионални састав није задовољан својим садашњим примањима. Поред себе и своје плате са запосленима у другим министарствима и надају се да ће се та примања бар изједначити. Додуше, најављено је осетније повећање плата у целој Војсци до краја године, а и министар одбране нам је то обећао, али тек када се из војног буџета одвоји онај део намењен војним пензионерима.

Прошле године имали сте богату међународну војну сарадњу, много гостију из иностранства, али и Ви сте путовали...

– Током прошле године та сарадња је била богатија него што је била последњих шест-седам година заједно. Подсетио бих само да

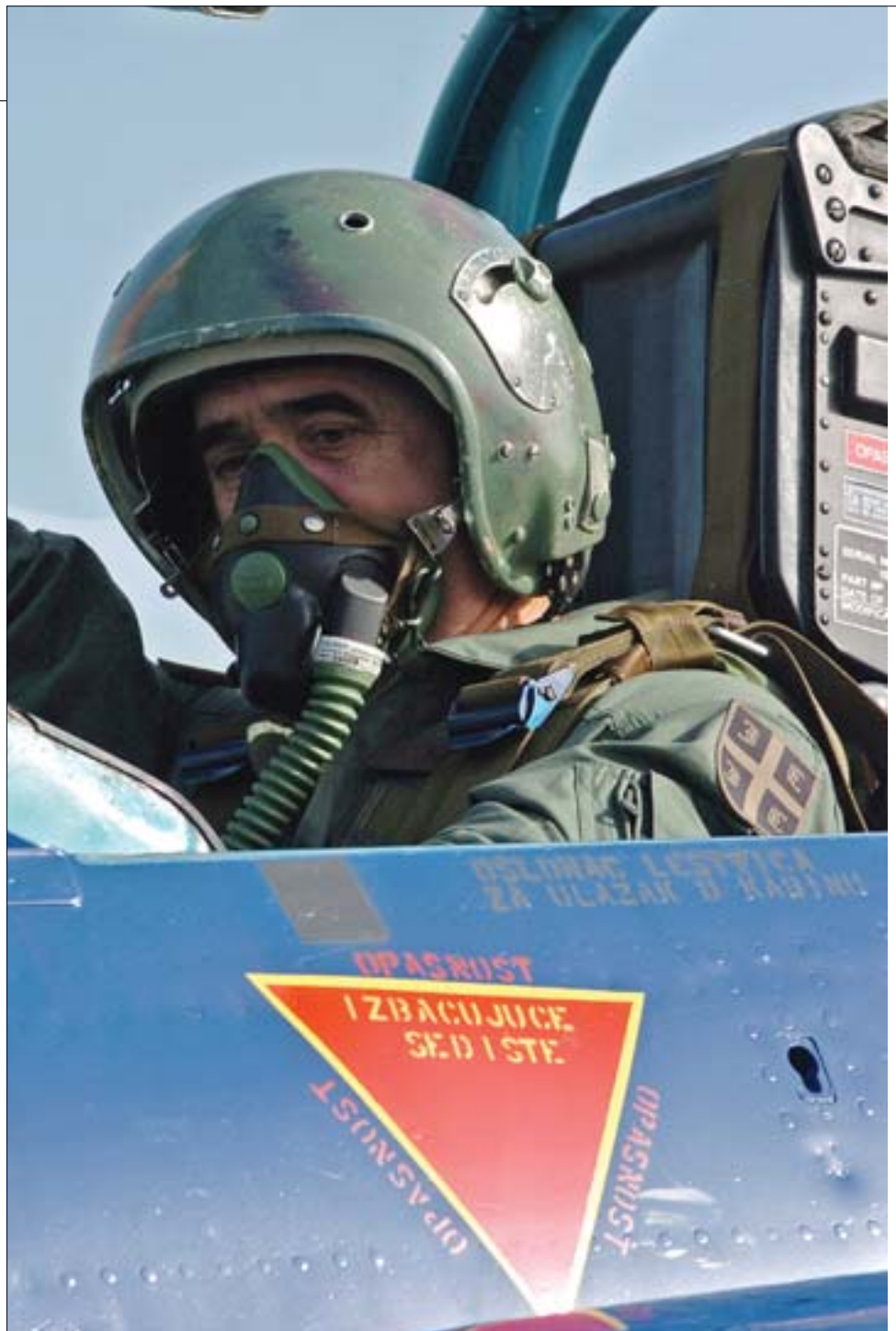
су нам у посети била два америчка авиона F-16 са својим посадама, затим да су наши пилоти били у Авијану и тамо летели, да је наша делегација ВиПВО боравила у Охају, да смо посетили бугарско и румунско ваздухопловство, да су наши људи боравили на више семинара и курсева у западној Европи, а да је код нас, ове године, организовано око 15 семинара и курсева где су предавачи били углавном из иностранства. Све то допринело је да реално сагледамо наше место у целој тој ваздухопловној причи. Добили смо прилику да непосредно упоредимо своја знања и искуства са страним, да непосредно видимо како то они раде, како су организовани, како функционишу... Морам да кажем да су за нас то била веома драгоцене искуства и да је наш општи закључак да смо, упркос бројним тешкоћама, на добром путу. Закључили смо да смо и добро организовани и да бисмо, уз и не тако велику финансијску помоћ државе, и ми могли да се у потпуности и веома брзо прикључимо водећим земљама у овој области јер нам знања, традиције и добрих пилота не недостаје. Резултат те богате међуармијске сарадње је и то да ће ове године један наш свршен питомац војне гимназије отићи на школовање у америчку Ваздухопловну војну академију, као и један наш поручник пилот на тамошње једногодишње усавршавање. Та сарадња је, дакле, и конкретно почела.

Ових дана је горела Стара планина, пожари су однели хектаре шума и растиња... Зашто немамо канадере?

– Нажалост, ми данас имамо само неколико хеликоптера који би могли да се ангажују на гашењу пожара. Некада смо имали десетак таквих летелица... Канадери, који су иначе специјализоване летелице за гашење пожара, пре 12–13 година су нечијом одлуком продати Грцима тако да ми, објективно, сада немамо чиме то да радимо. Хоће ли „Србијашуме“ и Министарство за заштиту животне средине покренути куповину авиона за гашење пожара, остаје да се види, али како сада стоје ствари са изузетно топлим летима и све учесталијим пожарима то би, по свему судећи, био рационалан потез. Када се заврши предвиђени ремонт хеликоптере ми ћемо их технички оспособити да носе тзв. ведрa за воду и по потреби ставе у функцију гашењу пожара.

На крају, када је реч о српском ваздухопловству и ПВО, какве су Ваше визије, планови, надања?...

– Ове године смо завршили велики посао везан за организацијско-мобилизацијске промене у ВиПВО. Сада нам предстоји да отклонимо ситније проблеме, мане и недостатка нове организације и да, у наредном периоду, сва правила, прописе и законску регулативну прилагодимо новим организационим целинама и да наше планове, који се тичу опремања, развоја и употребе, прилагодимо новој структури. То је велики и обиман посао али ми га морамо урадити до средине наредне године. Важно је да и летачку обуку прилагодимо новим условима у авијацијским базама и да, преко МО, обезбедимо потребне количине горива за наше летелице и да већ следеће године дођемо



до 40–50 сати налета по пилоту, а да се 2009. године вратимо на оних 80 сати налета, колико је некада била наша норма за пилоте борбене авијације, а за оне у транспортној и више. Оптимиста сам и верујем да ћемо наредних година ићи напред, да ћемо успети да свакодневне проблеме превладамо и да ћемо наше ваздухопловство вратити тамо где му је и место, а то је међу елитне родове. Верујем и да ћемо успети да преборимо проблеме везане за исправност технике, да ће се ВЗ „Мома“ поново оспособити за одржавање и ремонтовање ваздухопловних средстава у обиму који је потребан ваздухопловству. Са повратком наших авиона МиГ 29 са ремонта ми ћемо, сасвим сигурно, нашим грађанима и држави пружити много квалитетнију и сигурнију заштиту и контролу нашег ваздушног простора. Србија ће, дакле, од децембра моћи још мирније да живи и ради. ■

Душан МАРИНОВИЋ
Снимио Звонко ПЕРГЕ