



98. АВИЈАЦИЈСКА БАЗА

НЕБО ДУПЛО БЛИЖЕ

Краљевачки и нишки ваздухопловци својим знањем, способношћу, али и вољом завршиће започету реформу у ваздухопловним јединицама. Својеврстан допринос новој организацији и обуци даће сви припадници Команде авијацијске базе, летачких и других јединица. Велики подстрек представљаће им традиционално добри односи са локалним становништвом и властима у општинама Краљево, Чачак, Ниш, Ужице и Врњачка Бања.

Организацијско-мобилизацијске промене у Ваздухопловству и противваздухопловној одбрани завршене су формирањем 98. авијацијске базе. Њене јединице налазе се на аеродрому *Лађеви* код Краљева – Команда, 241. ловачко-бомбардерска авијацијска ескадрила, 714. противоклопна хеликоптерска ескадрила, Друго извиђачко авијацијско одељење, 98. ваздухопловно-технички батаљон, 98. батаљон за обезбеђење аеродрома и 98. артиљеријско-ракетни дивизион ПВО. У Нишу су 119. мешовита хеликоптерска ескадрила и 161. батаљон за обезбеђење аеродрома. На *Пониквама* код Ужица размештена је чета за одржавање аеродрома.

У саставу Базе су 98. ловачко-бомбардерски авијацијски и 119. хеликоптерски пук, те 285. и 161. ваздухопловна база. Преформирање поменутих јединица и формирање Базе трајало је око два месеца. Месец дана касније, команданта пуковника Дејана Јоксимића и његове сараднике питали смо какве су новине донеле организационе промене, посебно у областима обуке пилота, исправности ваздухоплова и логистичке подршке краљевачких ваздухопловаца.

■ УНУТРАШЊА ОРГАНИЗАЦИЈА

Краљевачки ваздухопловни састав на тактичком нивоу задржао је све функције и надлежности некадашња два пука и две базе, али се намена јединице, њено бројно стање и обим задатака повећао.

– Послове нам олакшава – каже пуковник Дејан Јоксимић – обједињавање борбеног и логистичког сектора. На тај на-



Командант 98. авијацијске базе
пуковник Дејан Јоксимовић

чин, командовање јединицом и извршавање задатака је ефикасније. Смањен је број нивоа одлучивања, што убрзава свакодневни рад. Новом унутрашњом организацијом База је добила већи значај – аутономност у одлучивању, потребну функционалност и оперативност. Поједностављено је, такође, логистичко обезбеђење и модуларност њених састава. Потешкоћу представља распоред јединица на три аеродрома, али и у таквим околностима извршавање појединих задатака зависи од оперативности команде. Још је рано доносити де-

финитивне закључке, за сада само сагледавамо проблеме и тражимо најбоља решења.

Спремност припадника 98. авијацијске базе да на време и квалитетно изведу борбене задатке зависи од обучености пилота, али и расположивог горива и исправности ваздухоплова.

– Намера нам је – истиче пуковник Јоксимовић – да зауставимо пад оспособљености и тренаже пилота. Команда ВиПВО обезбедила је гориво и друге материјалне ресурсе, па се точак обуке покренуо. То се, најпре, огледа у чињеници да су, после вишегодишње паузе, сви пилоти авиона типа *орао* дејствовали школским средствима на полигону „Чента“.

На свечаности поводом формирања 98. авијацијске базе начелник ГШ ВС генерал-потпуковник Здравко Понош истакао је да су у првих шест месеци јединице из састава Базе имале више налета него комплетно ваздухопловство у 2005. години. То је, по све-

СЦЕНСКА ИГРА

На свечаности поводом формирања 98. авијацијске базе припадници тог састава извели су атрактиван приказ способности, у оквиру којег су мајори Дејан Васиљевић, Слободан Јоцић и Саша Николић, те капетан прве класе Веселин Милановић показали да владају свим тајнама пилотског позива. Дејство по хеликоптерском десанту представља један од најзначајнијих задатака авијације у ватреној подршци јединица Копнене војске, а извршавајући тај задатак мајор Дејан Васиљевић је потврдио да спада у најбоље оспособљене пилоте јуришне авијације. Уосталом, да није тако, тешко би стекао звања наставника летења и пробног пилота, која сведоче о завршеним курсевима, извођењу профилисаних летачке обуке и већем броју налета. Наступ мајора Саше Николића и приказ маневарских могућности газеле био је налик сценској игри у којој је све лако, течно и без грубих покрета. Бројни посетиоци на лађевачком аеродрому могли су да се увере у врхунске могућности хеликоптера, његову брзину, покретност и хармоничност.

му судећи, поуздано мерило да се ваздухопловство налази на добром путу, те да се мења досадашњи однос према њему.

Према подацима помоћника начелника Штаба за операције потпуковника Зорана Продановића, пилоти ове године имају планирано 8 до 10 сати налета, што је сто одсто више у односу на прошлогодишњи период. Како тврди потпуковник Продановић, то је још увек далеко од потребног броја сати налета.

Генерацијски јез између искусних и младих пилота додатно отежава обуку.

– Број стручног пилотског кадра, али и број налета пилота високих чинова, који је на нивоу некадашњих потпоручника и поручни-



ка, није задовољавајући. Већина данашњих младих пилота летела је само на *утвама* и *супергалебу*, што је у прошлости била почетна фаза њиховог оспособљавања. Различитим мерама покушавамо да променимо такво стање, али је за то, поред труда и напора искусних пилота, потребна далеко јача материјална база – напомиње пукovníк Јоксимовић.

■ ВАЗДУХОПЛОВИ ДРУГЕ ГЕНЕРАЦИЈЕ

Краљевачка авијацијска база у свом саставу има јуришну (авиона типа *орао*) и извиђачку авијацију (извиђачка верзија авиона *орао*), борбене (*газела*) и транспортне хеликоптере (МИ 8). Просечна старост технике износи 25 година, што говори да су то ваздухоплови друге генерације. Није лако одржавати и продужавати њихове ресурсе, поготово када се има у виду да савремена ваздухопловства користе четврту, па и пету генерацију технике. У овом тренутку исправност „перспективне“ технике (капацитета који ће се употребљавати и за чију експлоатацију има економског оправдања) у 98. авијацијској бази је на нивоу од педесет посто, што је боље него протеклих година, у којима је ниво исправности износио 30 посто. Просек исправности поправљен је одговарајућом селекцијом капацитета, али и захваљујући високој стручности техничара за авионе и моторе, ваздухопловну опрему и наоружање из 98. ваздухопловно-техничког батаљона и 161. батаљона за обезбеђење аеродрома. Њима командују мајор Сениша Радивојевић и потпуковник Мирољуб Дошовић.

– Има изгледа да се исправност технике још поправи – каже командант мајор Радивојевић – јер очекујемо да се ускоро заврши ремонт важних склопова авиона. Није проблем поправити технику уколико се обезбеде потребна новчана средства за резервне делове. Очекујемо да ће добре резултате показати и интеграција сва три степена одржавања авиона.

Томе у прилог говоре и издвајања из Националног инвестиционог плана за ремонт авиона, транспортне авијације и хеликоптера. Јасно је да су то послови краткорочног карактера,

КАДРОВСКИ ПОТЕНЦИЈАЛ

Новоформирана 98. авијацијска база има довољан број припадника и представља најбоље попуњен састав у Војсци Србије. Та околност омогућила је да се најквалитетнији старешински кадар постави на одговарајуће дужности у јединици, што доприноси угледу Базе и у земљи и у региону. Али, после преформирања јединица јавио се и вишак подофицира, чији ће се статус у будућности адекватно дефинисати.

У надлежности помоћника начелника Штаба за подршку пуковника Милана Радочића су људски ресурси, логистика, финансије, телекомуникације, информатика и цивилно-војна сарадња.

Због недостатка новчаних средстава, слабе информатичке подршке и застарелости материјалних ресурса отежани су свакодневни задаци јединице, а повећана напрезања њених припадника. Промене у организацији унапредиће функционисање састава, посебно када се осавремени ратна техника.



Мајори Дејан Васиљевић и Саша Николић





ПОНИКВЕ

На Пониквама код Ужица тренутно нема авијацијских јединица, мада припадници чете за одржавање аеродрома из састава 98. батаљона за обезбеђење авијације брину да све функционише како треба. О његовој будућности може се само нагађати – могуће варијанте су да ту буду распоређени авијацијски састави или да буде резервни аеродром.

МНОГО ИЛИ МАЛО

Нема сумње да је недостатак горива и даље велики проблем за планирање, организацију и извођење летачке обуке. Проблеми са горивом искључиво су везани за недостатак новчаних средстава за његову набавку. Један литар горива кошта 47 динара, а авион у просеку по лету потроши хиљаду литара. За један лет, дакле, потребно је око 50.000 динара.

Ратно ваздухопловство Италије, на пример, тражило је од Словеније суму од 60 милиона евра као једногодишњу надокнаду за обезбеђење ваздушног простора. Словенцима је то било много и одмах после папрене понуде кренули су да набављају авионе. Наш ваздушни простор три пута је већи од словеначког, тако да је у том делу рачуница сасвим јасна.

а да средњорочни и дугорочни подразумевају нове набавке са стабилним финансијским улагањима.

Посебна организацијска новина у 98. авијацијској бази јесте потпуна одвојеност пилота од технике. Командант 119. хеликоптерског пука потпуковник Сениша Стаменов, командант 714. противоклопне хеликоптерске ескадриле потпуковник Драгомир Симић, заменик команданта 241. ловачко-бомбардерске авијацијске ескадриле мајор Славко Кочић и командир извиђачког авијацијског одељења мајор Жарко Станков сада се баве планирањем летачке обуке и потпуно су ослобођени одржавања технике и материјалних дуговања. Непосредном, једноставном и брзом комуникацијом, али и координацијом са командантима ваздухопловно-техничког батаљона и 161. батаљона за обезбеђење авијације, они стварају потребне услове како би се извршили планирани летачки задаци, што је значајан помак у односу на прошла времена. ■

Зоран МИЛАДИНОВИЋ
Снимио Игор САЛИНГЕР

