

БЕЗБЕДНО НЕБО

НАЦИОНАЛНИ ПОНОС

Државе у нашем окружењу, са којима у економском и војничком смислу условно можемо да се поредимо, не одустају од борбене авијације. Напротив. Иако је она веома скупа, и војници и политичари сматрају да је, упркос свим интеграцијама и системима колективне безбедности, заштита властитог неба ствар не само националног поноса него и симбол државности и суверенитета.



Питање заштите нашег ваздушног простора које је, додуше стидљиво, покренуто у протеклих неколико месеци, било је током претходног периода потиснуто у запећак захваљујући аферама везаним за набавку наоружања и војне опреме. Међутим, то не значи да је овај проблем у међувремену постао мањи, напротив.

Последица да нам, због нашег немара, комшије чувају ваздушни простор за милионске доларске износе, само је једна која просечном посматрачу војних (не)прилика највише боде очи. Аргументи попут оног да је авијација, посебно она врхунска, ловачка, веома скупа, више не могу да “пију воду” ако се надлежност над нашим небом уступа неком другом – посебно не неком ко ваздухопловство није развијао читав један век! Други аргументи, попут оних да нам је зарад светле, мирне и просперитетне будућности непотребна ловачка авијација, такође је бесмислена. Утолико бесмисленија има ли се у виду да се ниједна од земаља из нашег окружења (са којима у принципу и можемо да се поредимо) није одрекла војне авијације!

Да ли смо ми толико напредовали у демилитаризацији друштва да само из београдског буџета можемо да одвојимо више средстава за културна збивања



него што одвајамо за заштиту суверености нашег ваздушног простора? Наиме, подаци говоре да је градски буџет за културу у протеклој години био две и по милијарде динара – оквирно 30 милиона евра.

Иако је велика срећа да друштво троши више средстава за културу него за ратно ваздухопловство, поставља се питање да ли је том истом друштву непотребно ваздухопловство које, реално, и у миру има своју улогу. Да ли је добра позоришна представа битнија од функционалног система који брани небо, дотура хуманитарну помоћ (Јаша Томић, север Црне Горе), гаси пожаре, трага и спасава, превози унесрећене... Или је то потребно само мањем, несрећнијем делу популације? Поставља се питање зашто се исто не понашају и друге државе, пре свих оне из окружења?

Зато овде аргументовано показујемо ко и како у нашем окружењу модернизује своју борбену авијацију, без жеље да се тиме отвара додатна полемика да ли је некој армији која се трансформише потребнији ловачки авион, сателит, шлем, панцир, нова маскарна блуза или слично.

■ ЗАМЕНА ЗА ЛОВЦЕ

Савремени борбени авион којим се данас штити сувереност властитог ваздушног простора спада у категорију такозваног вишенаменског борбеног авиона. Његове летне и борбене особине су на врхунском нивоу. У комбинацији са напредним технолошким решењима до којих је ваздухопловна индустрија дошла током претходних деценија, ова врста авиона готово подједнако добро извршава ловачке, бомбардерске, јуришне и извиђачке задатке. Сваки од њих представља право мало чудо технике, због чега се цена новопроизведених авиона креће од 25 до 80 милиона долара, а што је пет-шест пута више када је поредимо са ценама ловачких авиона старијих генерација.

Велики распон у цени данашњих вишенаменских борбених авиона у директној је вези са бројем мотора, носивошћу авиона, његовим долетом, квалитативном нивоу уграђене електронске опреме, могућношћу радара, убојитошћу прецизно вођених средстава итд.

Међутим, када их нека држава купује, износ комплетног уговора далеко је већи од збира цене купљених авиона, јер ту треба урачунати и резервне делове, симулаторе, преобуке људства и набавку убојних средстава чија се појединачна цена често изражава у десетинама и стотинама хиљада долара. Зато су уговори који обухватају испоруке преко двадесетак авиона данас прави "бинго" за компаније које их производе.

ГРИПЕН ЗА ЧЕХЕ И МАЂАРЕ

Претходно наведена бројка од 20 ловачких или боље вишенаменских борбених авиона, у савременим условима представља и горњу границу за државе наше величине. Тако су, на пример, чешки стручњаци израчунали да је за заштиту чешког ваздушног простора потребно најмање 14 ловачких/вишенаменских борбених авиона. (Czech Defence & Aviation Industry Review 2/2003, стр. 16). Да би једно одељење од четири таква авиона стално било на располагању и за друге задатке, тачније за ангажман на неком од светских жаришта (Авганистан, Ирак и слично) потребно је поседовати минимум 24 авиона. Велике штете, које су у години када је разматрана одлука о набавци новог борбеног авиона изазвале катастрофалне поплаве, навеле су Чехе да се ипак одлуче за 14 авиона.

Избор је пао на шведског *грипена* а модел набавке био је лизинг. Вредност уговора потписаног средином 2004. године била је 645 милиона евра. Овај уговор о лизингу трајаће до 30. септембра 2015. Он предвиђа да изнајмљени авиони имају 21.000 сати полета. Накнада за авионе биће исплаћивана индустријском компензацијом (тзв. off set) и испоруком роба. Како је планирано уговором, вредност компензације и извоза роба требало би да за 30 одсто превазиђе цену изнајмљивања авиона (према Flug revue 2/2005, стр. 42).

Да овај модел набавке функционише потврђује податак да је само четири месеца након потписивања уговора полетео први JAS-39 С *грипен* са чешким ознакама. Већ августа 2005. године испоручен је и последњи авион.

Према истом извору, на сличан корак одлучиле су се и наше северне комшије Мађари. У питању је такође 14 *грипена* – 12 једноседа Ц верзије и два двоседа Д верзије. Као и у случају Чешке, и овде се ради о набавци авиона путем десетогодишњег лизинга. Први мађарски примерци већ су произведени и марта месеца 2006. године биће испоручени. Ови авиони тада ће се придружити ловцима МиГ-29 (13 оперативних авиона) чија се експлоатација планира до 2009. године. Оба ова типа базираће у 59. ваздухопловној бази у Кечкемету, која је у потпуности реструктурирана у складу са стандардима НАТОа.

Међутим, без обзира на то што је *грипен* генерално савременiji авион, он није, по мишљењу немачких стручњака, и апсолутно бољи, због чега ни сами Мађари не подлежу еуфорији. У прилог томе говоре и супериорне особине ракета ваздух–ваздух типа R-73E комбиноване са нишаном на кациги пилота који је на МиГ-овима већ годинама саставни део опреме.

ТЕХНОЛОШКИ ПРИКЉУЧАК

Први који су кренули у један озбиљнији пројекат модернизације или набавке ловачких, односно вишенаменских борбених авиона, били су Румуни и то средином деведесетих година прошлог века. У сарадњи са израелском ваздухопловном индустријом радикално је модернизовано преко 100 авиона МиГ-21. Иако изворно ловци, само је

једна четвртина модернизованих МиГ-ова задржала првобитну улогу, док су остали преведени у ловачко-бомбардерску намену. Ловци су добили савремене радаре, нападно-навигацијске системе и далеко модерније ракете ваздух–ваздух. Мада је по питању овог програма било доста опречних ставова, чињеница је да су се овим пројектом Румуни приближили стандардима НАТОа у ваздухопловству. Такође, ухватили су индустријски прикључак и подigli технолошки ниво индустрије која је активно укључена у овај програм. Из њега су произашли и неки други програми, а извршен је и делимичан трансфер технологија ка трећим купцима (између осталог и Хрватској).

Међутим, како ресурси ових МиГ-ова нису вечни, у Румунији већ размишљају о тендеру за нови вишенаменски авион који ће се користити и у заштити ваздушног простора. Према изјави румунског министра одбране која је крајем новембра пренесена на сајту www.defenseindustrydaily.com одлука о новом румунском вишенаменском борбеном авиону биће донета 2006–2007. година. Њихово увођење у оперативну употребу очекује се између 2010. и 2012. године. Министар Атанасиу је при том рекао да Румунији треба најмање 24 нова авиона и да су све опције, укључивши лизинг, куповину и учешће у неком развојном програму (нпр. F-35) – отворене.

ПИЛЕТИНА ЗА АВИОНЕ

Модел набавке савремених вишенаменских борбених авиона намењених заштити властитог ваздушног простора крећу се од куповине до изнајмљивања нових или половних летелица. Ређе се практикује препуштање заштите властитог ваздушног простора некој другој земљи. Како су у питању огромна новчана средства, држава која набавља такве авионе, али и она која их продаје, довија се на разне начине да реализише овако скупе уговоре.

Као један од таквих примера које даје Air Forces Monthly (септембар 2005, стр. 31) јесу преговори између Тајланда и Русије. Наиме, Тајланд, који има потребу за новим вишенаменским авионима, жели да их плати робом – у овом случају смрзнутим пилићима. (Тајланд је један од водећих произвођача пилетине). Наравно, због страха од птичјег грипа промет ове робе која се гомила је смањен. Са оваквим аранжманом и компензацијом начелно су се сложили само Руси, због чега је сасвим извесно да ће над Тајландом ускоро летети сухој Су-30 а не амерички F-16 или шведски *грипен*.

Тим поводом је током своје посете Тајланду реаговао и Доналд Рамсфелд, лобирајући за америчке ваздухоплове код локалног министра одбране. Ипак, тај својерестан политички притисак ће, по свему судећи, изгубити битку са простом тржишном логиком.

Проверено добар: F/A-18F





Међу најтраженијим: шведски "грипен"

Као једна од могућих алтернатива која се недавно појавила у израелској штампи је и куповина половних F-16A које израелско ваздухопловство намерава да замени новијим F-16I. Помиње се и конкретна цифра која би за неких дванаестак авиона требало да износи 150 милиона долара.

Друга земља из нашег ближег окружења, која такође има амбициозне планове по питању ловачке, односно вишенаменске борбене авијације, јесте Бугарска. Према локалном "Дневнику", од 1. августа ове године, Бугарска је званично од Боинга затражила понуду за 16 авиона F/A-18 E/F Super Hornet. Ово би требало да буде и најскупљи програм модернизације бугарске армије са оквирном вредношћу од милијарду долара. Информацију је ускоро потврдио и бугарски заменик министра одбране Илко Димитров, а потом и министар одбране Веселин Близнаков.

Опредељење за F/A-18 E/F помало је изненађујуће поготово што највећи део земаља НАТОа од америчких борбених авиона употребљава јефтиније F-16. Пошто се F/A-18 E/F начелно користи у морнаричком ваздухопловству, поједини аналитичари (Teal Group analyst) склони су мишљењу да опредељење за Super Hornet указује на жељу Бугарске да се активније укључи и у контролу неба изнад Црног мора.

Како је потписивање уговора још далеко, треба напоменути да су шведски грипен и други амерички такмац, F-16, и даље у игри. Међутим, Бугарска паралелно намерава да модернизује и преостале авионе МиГ-29, иако су преговори са руским партнерима више пута долазили у кризу, што је и сада случај.

КОМШИЈСКА БРИГА

Иако јој је сугерисано да се одрекне борбене авијације, Хрватска је одлучна да је задржи. Поред ремонта и делимичне модернизације постојећих ловаца типа МиГ-21 у току је разматрање више опција набавке.

Са друге стране, Словенија је врло интересантан и карактеристичан пример. Уласком у НАТО, Словенија је заштиту свог ваздушног простора поверила суседној Италији. На тај начин, за пресретање сваке непознате летелице у ваздушном простору изнад Словеније задужени су италијански ловци F-16 који базирају у Червији.

Иако је Словенија чланица НАТОа, ова услуга се плаћа и то вероватно дебело. Више незваничних извора претпоставља да се

ради о 50 милиона долара, иако поједини словеначки министри дипломатски избегавају да прецизирају о којој се цифри ради. Можда зато што после тога и не би више били министри? У прилог овој тези говори и најва да би Словенија поново могла да разматра набавку авиона који ће служити за заштиту ваздушног простора. Премда је територија Словеније мала за брзу авијацију каква је ловачка или савремена вишенаменска, економска рачуница могла би да укаже да та чињеница и није баш најбитнија.

Македонија, Албанија и БиХ једине су државе на Балкану које, како сада ствари стоје, неће обновљати своју борбену авијацију. Македонији, која је под притиском међународне заједнице била присиљена да се реши својих борбених авиона (четири Су-25 продата су недавно Грузији), предстоји комшијско надгледање ваздушног простора. Како сада ствари стоје, од 2007. године (када Македонија очекује да би евентуално могла да постане члан НАТОа) услугу заштите ваздушног простора Македонији пружаће Бугарска. Процењује се да би Бугари могли да преузму и чување ваздушног простора Албаније, која из употребе постепено избацује кинеске копије ловаца МиГ-19 и МиГ-21.

Међутим, не треба заборавити да, иако не планирају набавку борбене авијације, Албанија и Македонија на разне начине јачају своју хеликоптерску флоту.

Заштиту ваздушног простора БиХ засад обезбеђује Сфор. Због разних политичких и војних ограничења тешко је очекивати неки озбиљан програм набавке борбених ваздухоплова. Ваздухопловство Републике Српске и даље располаже са 18 орлова и јастребова преосталих од некадашње ЈНА, који, иако су већим делом у летном стању, врло мало лете. Истек њихових ресурса вероватно ће значити и крај борбене авијације Републике Српске.

Као што се види пресек стања борбене авијације у нашем ближњем и даљем окружењу је прилично шарен. Ипак, учова се да поједине државе, са којима у економском и војничком смислу условно можемо да се поредимо, не одустају од борбене авијације. Напротив. Иако је она веома скупа, и војници и политичари сматрају да је, упркос свим интеграцијама и системима колективне безбедности, заштита властитог неба ствар не само националног поноса него и симбол државности и суверенитета једне државе. ■

Мр Славиша ВЛАЧИЋ