

У СУСРЕТ ДАНУ АВИЈАЦИЈЕ

ГОДИНА УЗЛЕТА

Сваке године Илиндан јесте прилика да се саберу резултати, подвуче црта и покаже курс лета српског ваздухопловства. Од претходног празника крила наше војске ојачала су и из дана у дан успешно чувају суверенитет неба над Србијом. Одговорни кажу да смо спремни да одговоримо свим пројектованим ризицима и претњама из ваздуха.

У 2005. години налет наших војних пилота спао је на пет и по сати годишње. Две године касније, та бројка попела се на 21,5 часова у просеку. Командант Ваздухопловства и противваздухопловне одбране генерал-мајор Драган Катанић неколико дана уочи прославе 2. августа – Дана авијације, каже да ће током све године пилоти у ваздуху провести око 30 сати.

Куда лети наша авијација, колико је тај лет стабилан и има ли правог разлога за задовољство пред илинданску свечаност, питали смо најодговорније људе у Команди ВиГВО, 204. и 98. авио-бази.

■ ЛЕТИМО ВИШЕ И БОЉЕ

Генерал-мајор Драган Катанић, разматрајући ситуацију у ваздухопловству током протекле две и по године, каже да има разлога за задовољство. Налет пилота у односу на 2005. годину повећан је скоро шест пута, што је само по себи одличан резултат. Он је реалан и у погледу норми које треба достићи.

– У савременим ваздухопловствима стандардни налет пилота ловачке авијације износи око 80, а транспортне између 140 и 150 часова годишње. Постоји много ограничавајућих фактора који су условили да налет буде мањи него што би требало, иако је у претходном периоду било довољно горива – каже генерал Катанић.

Генерал наглашава да је претходних неколико година просечан број сати налета био у сталном паду, тако да пилоти који су излазили са школовања у Војној академији нису могли да наставе усавршавање према плановима летачке обуке и стекну одговарајуће категорије оспособљености.

– Када смо током претходне две године коначно добили довољно горива и када је исправност летелица побољшана, највећи проблем представљао нам је недостатак авиона двоседа, али и захтевност летачке обуке, односно потреба да се она из-



СЛУЖБА ТРАГАЊА И СПАШАВАЊА

У сарадњи са Управом за ванредне ситуације и Директоратом цивилног воздухопловства, ВиПВО ради на пројекту успоставања Националног центра за трагање и спасавање.

Помоћу донација Војске Краљевине Данске у протеклој години формиран је Одсек за трагање и спасавање у команди Ваздухопловства и противваздухопловне одбране. Одсек се бави нормативима и правном регулативом која ће допринети формирању Националног центра. Командант ВиПВО генерал-мајор Драган Катанић наглашава да ће у том пројекту Војска Србије имати значајну улогу.

пилота у тренажу, дообучили пилоте који су завршили Војну академију како би оспособљавање наставили према планираних пет степени летачке обуке – објашњава командант ВиПВО.

Наш саговорник наглашава да прави резултат, на који ваздухопловство треба да буде поносно, јесте мера обучености наших пилота. Ноћно летење, гађање, бомбардовање и ракетирање циљева на земљи, како каже генерал Катанић, јесу активности које су ове године изведене плански и редовно. Скоро сви пилоти, закључује он, током протекле године унапредили су ниво обучености за по један степен.

Исправност летелица, један од најважнијих услова за боравак ваздухопловаца у ваздуху, како каже генерал Катанић, данас је побољшана, односно повећана за скоро 40 одсто. Можда је на Срећне 15. фебруара, када је полетео први ремонтовани миг 29, оцењује наш саговорник, рад на подизању техничке исправности наших авиона добио право лице и смисао.

– Заједно са Министарством одбране и Генералштабом, још 2006. године направили смо квалитетне планове унапређења исправности ваздухоплова и у томе смо знатно успели. Једном броју летелица, које су набављене пре тридесетак година, истекао је век употребе. Ипак, оно чиме располажемо у овом тренутку омогућава извођење летачке обуке и задовољава потребе у случају евентуалног ангажовања у било којој од три мисије Војске – подвлачи генерал Катанић.

Он подсећа да су три мига 29 до сада враћено у оперативну употребу и наглашава да би до 2. августа сва четири авиона – три једноседа и један двосед, која су послата на ремонт, требало да буду у јединици.

– Морам да кажем да је ремонт петог мига уговорен и да се његова испорука очекује крајем децембра. Укупна вредност посла за прва четири авиона износи око 22 милиона евра, док би та цена за пети ваздухоплов требала да буде око четири милиона – истиче командант ВиПВО. Он додаје да се у ваздухопловству тренутно налазе три исправна хеликоптера Ми-8, опремљена за гашење пожара, а да би са ремонтном летелица које се налазе у заводу Мома Станојевић тај број требало да буде пет или шест. То је, према Катанићевим речима, значајна чињеница, будући да се земља лане суочила са огромним шумским пожарима, а и ове године је катастрофа била на помолу у близини Бора, када су наше летелице биле спремне за дејство, али се у последњем тренутку одустало.

Са ремонта је недавно враћен и авион Ан-26, опремљен савременом навигационом и комуникацијском опремом, који задовољава све захтеве летења према цивилним стандардима. У оперативну употребу уведен је и ремонтовани авион Јак-40, а како каже командант ВиПВО, очекује се, ускоро, и уговарање ремонта хеликоптера Ми-17 и Ми-24.

– У септембру би из фабричких погона требало да изађе авион за почетну и основну обуку Ласта 95 и упути се у Ваздухопловно-опитни центар на Батајници. Очекујемо да ће се, после шест месеци испитивања и на земљи и у ваздуху, одлучити о серијској производњи авиона који би заменио већ доста застарелу летелицу Утва 75 – објашњава генерал Катанић.

Питање ваздухоплова који су се у тренутку распада државне заједнице Србија и Црна Гора затекли на аеродрому у Подгорици, могло би ускоро да добије епилог. Како нам је рекао генерал Ката-

СТУДИЈА ЗА НОВИ АВИОН

Тактичка студија за набавку новог вишенаменског борбеног авиона, како сазнајемо од команданта ВиПВО генерал-мајора Драгана Катанића, завршена је и усвојена на главном војнотехничком савету.

– Наши су планови да се од краја 2011. па до 2015. године набави једна ескадрила савремених вишенаменских ваздухоплова. Тачан број авиона није одређен и он ће завистити од цене и средстава које држава буде могла да издвоји за такву набавку – објашњава генерал Катанић, који очекује да најдаље 2015. буде испоручена и последња летелица.

Командант ВиПВО није прецизирао који се од постојећих модела и типова авиона на светском тржишту може наћи у наоружању Војске Србије. Он наглашава да се студија бавила првенствено захтевима и тактичко-техничким одликама које таква летелица треба да задовољи, како би у наредних тридесетак година бранила небо над Србијом. Како сазнајемо, у студији су наведени основни типови авиона који се тренутно налазе у наоружању и Запада и Истока – F-16, F-18, грипен, еурофајтер, миг 29М, Су 30МК ...

води у континуитету. То значи да би нерационално било трошити гориво и државни новац не би ли се постигло „фамозних“ 80 сати налета, него је потребно испунити предуслове поступности у обуци, односно достићи потребан квалитет. Ми смо направили планове увођења



нић, црногорска страна показала је вољу да Војсци Србије уступи шест авиона Г-4, намењених за обуку пилота, а и два тренажера. Командант ВиПВО наглашава да је то, ипак, међународно питање, али подсећа да би ти авиони знатно више користили нашој авијацији, односно подигли ниво обуке.

■ ЖИВОТ У ДВЕ БАЗЕ

Већи налет, исправнија техника, али и ефикасније командовање, према мишљењу генерала Катанића, јесу резултат и организацијско-мобилизацијских промена које су заокружене јуна прошле године, формирањем 98. авијацијске базе.

– На свеобухватној анализи организацијско-мобилизацијских промена на нивоу Војске, на јесен, изнећемо наше закључке и захтевати да променимо оно што сматрамо да не функционише како би требало. Укупно гледано, задовољни смо променама, јер је ваздухопловство ефикасније, како у командовању, тако и у осталим сегментима захтеваних оперативних способности – каже Катанић.

Бригадни генерал Мирко Вранић, командант 204. авијацијске базе, оцењује да се успоставља повољнија клима за функционисање ваздухопловства. Улагања су, према његовом мишљењу, већ дала резултате, што се, пре свега, види по снабдевању горивом, али и по степену исправности ваздухоплова.



– Средства су уложена у ремонт, ваздухоплови се враћају у оперативну употребу по плану и динамици како се то ради свуда у свету. Тако добијамо употребљиву, исправну авијацију на дужи период. Очекујемо да се до краја године, на Батајници организује презентација достигнутог степена ремонта и оперативних способности 204. авио-базе – истиче генерал Вранић. Он наглашава да се на батајничком аеродрому у сваком тренутку налази око 30 исправних ваздухоплова, спремних за дејство у случају било какве потребе.

Организацијске промене, према мишљењу команданта 204. базе, позитивно су се одразиле на стање у авијацији. Он сматра да би требало размотрити и могућност враћања ваздухопловно-техничких састава у летачке јединице, како би се повећала општа ефикасност рада.

Није само побољшано снабдевање горивом утицало на „дизање“ авијације, сматра генерал Вранић. У његовој бази, како истиче, ради се и на осавремењавању уређаја намењених безбеднијем полетању и слетању, али и на оправци хангарса, модернизацији просторија за смештај симулатора, набавку рачунарске опреме...

– Авиони, после дужег времена, лете и дану и ноћу, у свим метеоролошким условима. Можда мало и сметају околним житељима, али поново се, као некада, могу видети људи са фотоапаратима који желе да сниме неки од авиона. И то о нечему говори – истиче Вранић.

Командант 98. авијацијске базе пуковник Дејан Јоксимовић каже да његова јединица дочекује Дан авијације у радној атмосфери, али са задовољавајућим билансом. Јединица која је, сходно намени, искљу-



ЕКОНОМИЈА АВИЈАЦИЈЕ

Србија као чланица *Еуроконтрола* има обавезу да контролише ваздушни простор изнад своје територије, односно да омогући безбедан прелет цивилних ваздухоплова.

– Да нисмо способни сами да чувамо свој ваздушни простор морали бисмо или да некоме платимо да то ради уместо нас или би *Еуроконтрол* забранио прелет преко наше територије, што би био губитак стотина милиона евра годишње. Прошле године, током само једног дана, нашу територију прелетело је око 1.900 авиона. Али све то јесте мање важно од чињенице да када изгубите контролу над небом, тешко можете контролисати и земљу – каже генерал Катанић.

Процес стављања војних аеродрома и у комерцијалну употребу донекле је окончан. За сада се само аеродром у Нишу користи и за цивилне летове. Генерал Катанић очекује да се догодине средства из *Националног инвестиционог плана* усмере на опремање аеродрома у Батајници, Лађевцима код Краљева, те Поникве код Ужица, којима недостаје одговарајућа инфраструктура да би одговорили стандардима комерцијалног ваздухопловства.

ОБУКА НОВИХ ПИЛОТА

Сходно потребама Војске Србије за обуком и школовањем пилота, 252. мешовита авијацијска ескадрила у саставу 204. базе преузела је део задатака за оспособљавање студената Војне академије. Потпуковник Драган Злокас, заменик команданта ескадриле и мајор Золтан Пете, наставник летења, слажу се у оцени да је то одговоран и сложен подухват.

Потпуковник Злокас објаснио нам је да 252. мешовита авијацијска ескадрила поред селекције кандидата за смер авијације на ВА, изводи и редовну летачку обуку. Будући да су претходних година пилоти са академије излазили са веома малим бројем састи налета, настао је проблем како надокнадити пропуштено. За извођење обуке неопходно је још ваздухоплова, али и пилота прве категорије, односно наставника летења.

Мајор Пете, који је учествовао и у селекцији прве генерације девојака које се школују за пилоте, наглашава да то у неку руку јесте револуционаран помак код нас, али да су у свету таква искуства стара и по више деценија. Три девојке које се тренутно налазе на Војној академији, на Смеру авијације, према његовим речима, у потпуности су испуниле строге захтеве селективне обуке.

чиво борбена, активно ради на обуци и подизању оспособљености пилота.

– Недавно се, први пут у историји овог аеродрома, догодило да двојица пилота крену на први ноћни лет у својој каријери. Нама су, обично стизали обучени пилоти, који су то барем једном урадили. Прилике су такве да смо подигли ниво оспособљености пилотима који током школовања нису достигли потребан степен обучености – објашњава пуковник Јоксимовић, под чијом командом су аеродроми у Лађевцима, Нишу и Пониквама код Ужица.

Начелник реферата за борбену готовост и употребу авијације у 98. авијацијској бази мајор Александар Милићевић објаснио нам је да су у претходном периоду спроведени сегменти обуке који су годи-

нама изостављани. Према његовим речима, увежбавани су дејство из бришућег летења, комбиновани маневар, те ноћно летење. Он наглашава да наставници летења улажу огроман напор да сваком пилоту посвете довољно пажње, што их доводи у ситуацију да током једног дана лете у четири смене.

Заменик команданта 241. ловачко бомбардерске ескадриле мајор Иван Пантић истиче да је, поред недостатка наставника летења, основни проблем мањак авиона двоседа *орго*. То онемогућава подизање нивоа обучености пилота на том ваздухоплову. Мајор Пантић додаје да је на *орлу* организована обука за дејство ракетама *маверик*, намењена искуснијим пилотима.

На Лађевцима ће Дан авијације – 2. август бити традиционално обележен војном свечаношћу, али и сечењем славског колача. Батајничка 204. авио-база биће ове године домаћин централне прославе. Пресек стања српске војне авијације казује да је остварен напредак, али напредак који обавезује да се и даље ради и улаже. Развој авијације препознат је као стратешки интерес земље. Ваздухопловци се с правом надају да ће „растојање“ између жеља и могућности убудуће бити све мање и мање. ■

Александар ПЕТРОВИЋ
Снимили Даримир БАНДА и Јово МАМУЛА