

Аеромитинг Кечкемет 2008

ПРАЗНИК ЛЕТЕЊА

У програму је учествовало више од 100 војних и 30 цивилних ваздухоплова из 21 државе. По броју летелица и квалитету приказаног програма, Кечкемет 2008. сигурно је и највећи и најбољи од осам до сада одржаних аеромитинга у овом мађарском граду који је ове године окупио више од 100.000 посетилаца. Запажен наступ имали су и припадници ваздухопловства Војске Србије.

2008. години мађарске оружане снаге обележавају две велике годишнице. Једна је у част 160 година мађарске војске, а другом се прославља 70 година од формирања мађарског војног ваздухопловства. Први јубилеј повезан је са мађарском револуцијом из 1848. године, када су грађанске демонстрације у Будиму и Пешти прерасле у рат за независност од хабзбуршке власти. Војне јединице које су тада формирале представљале су претечу данашње мађарске оружане силе.

Другом годишњицом обележава се 70 година од формирања мађарског војног ваздухопловства. Тај број година се, уколико се посматрају друга европска ваздухопловства, чини малим, па треба напоменути да је Мађарској, због ограничења наметнутих након Првог светског рата, дуги низ година било забрањено поседовање борбених авиона. Због тога је током тридесетих година прошлог века, слично као и у Немачкој, војно ваздухопловство креирано под окриљем аеро-клубова, да би тек 1938. године било званично обелодањено његово постојање.

■ ПРОМОЦИЈА ВАЗДУХОПЛОВСТВА

Мађарско војно ваздухопловство пребродило је низ бурних догађања која су утицала на његову величину и физиономију. У његовој данашњој структури, сходно месту и улози у Северноатлантској алијанси, примењује се модел који се у популарном жаргону описује као бројчано мала али ефикасна војна формација. Стални посетиоци мађарских ваздухопловних догађања без изузетка ће потврдити да таква де-



финиција представља и стварно стање ствари. Примера ради, из године у годину ничу нове стајанке и климатизовани хангари, осавременењу се аеродромска инсталација, купују се нови агрегати, цистерне, кисикане и разна друга возила за опслуживање. У таквом окружењу пријем нових борбених ваздухоплова је само круна обимног програма модернизације, који се данас најбоље уочава на примеру 59. авио-базе „Сентђерђ Деже“ из Кечкемета.

Пријатна атмосфера и изузетно добра организација у режији Министарства одбране Мађарске, затим развој и проширивање међународне војне сарадње (али и партнерске обавезе), разлог су веома добре посећености и овогодишњег аеромитинга у Кечкемету, који је одржан 16. и 17. августа. У програму је учествовало више од 100 војних и 30 цивилних ваздухоплова из 21 државе. По броју летелица и квалитету приказаног програма, *Кечкемет 2008.* сигурно је и највећи и најбољи од осам до сада одржаних у овом мађарском граду. Број посети-

Стратегијски транспортер С-17 био је захваљујући својим димензијама запањујућа појава и на земљи и у ваздуху



Осим музејских експоната, домаћини су изложили и већи део савремених техничких средстава, као што су тенкови, борбена возила, радар, ПВО системи и низ специјализованих возила за логистичку подршку која се данас налазе у осталим родовима мађарске војске.

Летачки део програма, у коме су наступили пилоти страних борбених ваздухоплова, био је за кечкеметске прилике најатрактивнији до сада. Иако највећем броју ваздухоплова и ваздухопловства ово није била премијера у Кечкемету, импресивна је била њихова бројност, тако да се ове године практично појавило све што је вредно пажње када су у питању европски аеромитинзи – не рачунајући при том руске и украјинске представник, који по обичају не гостују у Кечкемету. Стандардну поставку дисплеј програма чинили су авиони F-16 (Холандија и Белгија), JAS-39 грипен (Шведска), *мираж 2000* (Француска), *харијер* (Велика Британија), МиГ-21 (Румунија), РС-6 (Аустрија), РС-9 (Словенија), L-159 (Чешка), Г-4 и *орак* (Србија), што је само по себи било гаранција доброг летења.

■ ЕУРОФАЈТЕР ЗВЕЗДА ПРОГРАМА

Изузетак и новитет у односу на стандардну поставку представља појављивање финског F/A-18С и посебно шпанског *еурофајтера*, који је имао најимпресивнији приказ маневарских особина. Премда је овај авион већ декларисан као оперативно способан, његова техничка екипа је била изузетно бројна, а и презапослена током претполетних и послетлетних програма, што указује да неке од бољки које су карактери-



Акро-група „Турске звезде“ наступила је на осам ловачких авиона типа F-5

лаца аеромитинга знатно је премашио бројку од 100.000, без обзира на релативно високу цену једнодневне улазнице од око 17 евра!

Устаљена програмска шема, где се у првом делу манифестације представља домаће ваздухопловство, а затим страна, примењена је и ове године. Приказ мађарског ваздухопловства није се умногоме разликовао од прошлогодисњег наступа: главна тачка био је групни налет грипена, а потом су уследили подешелони авиона МиГ-29, Јак-52, Ан-26, хеликоптера Ми-8/17 и Ми-24, односно свих типова ваздухоплова који се налазе на употреби у мађарском војном ваздухопловству.

Мађарски ваздухопловци, који припадају 86. бази у Солноку, представили су се веома прецизном и ефективном демонстрацијом операције борбеног трагања и спасавања, изведеном у координацији летећих оклопњака Ми-24 и специјалних снага у транспортним хеликоптерима Ми-8/17.

Са атрактивним и задивљујућим акробацијама на авионима *екстра 300* и *Ех 540*, пред публиком су се појавили и светски познати пилоти акробате из Мађарске – Золтан Вереш и Петер Бешењи.

■ ИЗЛОЖБА НАОРУЖАЊА

Куриозитет *Кечкемета 2008.* представљала је и богата поставка ваздухоплова из мађарског ваздухопловног музеја, која је специјално за ову прилику превезена из Солнока и постављена на аеродрому Кечкемет. Уз ваздухопловне експонате био је изложен и већи број старих моторних и борбених возила, која су се некада налазила у саставу мађарске армије. Поставка на тему мађарска војска у историји, смештена у једном од већих хангара, такође је привукла велику пажњу, пре свега због аутентичних униформи и наоружања коришћених у разним историјским периодима.





Организатори аеромитинга дозволили су употребу ИЦ
мамаца што је за публику било веома атрактивно

Представник румунског ваздухопловства демонстрирао
је врхунску технику пилотирања на авиону МиГ-21



стичне приликом увођења у наоружање комплексних система, још увек нису превазиђене.

Атрактивност летачког програма је, иначе, у великом броју случајева у уској корелацији са особинама и снагом ваздухоплова. Уколико су при том и посаде врхунски обучене, доношење објективне процене о томе да ли је бољи наступ имао пилот белгијског F-16 или француског *миража 2000* је веома тешка, због чега одмерени мађарски домаћини избегавају додељивање награда за најбољи наступ. Међутим, када пилот једног застарелог и аеродинамички превазиђеног авиона прикаже оно што је приказао румунски пилот на авиону МиГ-21 лансер, тада нема двоумице о вештини и храбрости, већ само закључак присутних да је ово био један од најбољих икада виђених програма на авиону МиГ-21.

„Част“ акро-група у Кечкмету 2008. браниле су четири акро-групе, које редовно наступају у Мађарској: српска акро-група „Звезде“ на олдатјимерима Г-2, „Турске звезде“ са F-5, хрватска акро-група „Крила олује“ на *пилатусима* РС-9, и неприкосновена италијанска акро-група „Фреће Триколори“ са авионима МВ-339.

Транспортну авиацију овог је пута репрезентовао амерички С-17 *глоубмастер*, који је, с обзиром на импозантне димензије, приказао за-

ИСТОРИЈА МАЂАРСКОГ ВАЗДУХОПЛОВСТВА

Мађарско војно ваздухопловство званично је формирано 1938. године. Већ идуће године постало је самостални вид оружаних снага, које се активно укључује у краткотрајни рат са суседном Словачком. Током Другог светског рата мађарске ваздухопловне јединице бориле су се на Источном фронту на немачкој страни, да би се у последњим годинама рата тежишно ангажовале на безуспешном спречавању совјетског напредовања на запад Европе.

Обнова мађарског ваздухопловства, уз совјетску помоћ, започета је већ 1947. године. У самом почетку било је опремљено трофејним немачким авионима коришћеним у Другом светском рату, да би већ након годину дана започело убрзано опремање совјетским борбеним авионима типа Јак-9 и Ил-10. У млазну еру мађарско војно ваздухопловство ушло је 1951, када су испоручени први ловци МиГ-15.

Непосредно пре побуне у октобру 1956. мађарско ваздухопловство било је најјаче у региону. У свом саставу имало је четири пука попуњена са 240 авиона МиГ-15, шест самосталних ловачких група (од којих су две биле опремљене авионима МиГ-17П), два јуришна пука, опремљена авионима Ил-10 и два бомбардерска пука са авионима Ту-2. А 1956. године Мађари су добили и прве хеликоптере – Ми-1 и Ми-4.

Иако је учешће тих формација у револуцији било занемарљиво, већина ваздухопловне технике је непосредно након тих збивања приземљена и одузета. Авиони за обуку предати су аеро-клубовима, а транспортна авиација придодата авиокомпанији *Малев*. Са стабилизацијом политичких прилика мађарско ваздухопловство је поново узлетело, али се никада није вратило на бројно стање пре револуције.

Упркос чињеници да је у оквиру Варшавског пакта једино ратно ваздухопловство Бугарске било мање од мађарског, рехабилитација мађарског војног ваздухопловства, и војске у целини, била је веома брза, тако да у оквиру Варшавског пакта веома брзо поново постаје поуздани савезник Совјетског Савеза. Само четири године после револуције Мађарска је у располагању са три ескадриле авиона МиГ-19ГМ, којима су замењивани мигови 17ПФ. Наредне, 1961. године Мађарска је постала прва чланица Варшавског пакта којој је испоручен МиГ-21Ф-13 за потребе опремања ловачког пука у ваздухопловној бази Тасар.

Следећи талас модернизације мађарско ваздухопловство је започело 1966. године, када је набавка нових *мигова* 21ПФ и јуришника Су-7 омогућила повлачење из употребе великог броја авиона Ил-28, МиГ-15 и МиГ-17. СССР

видну покретљивост. Као и обично, приказано је слетање на кратке терене из високих углова прилаза, а затим брзо заустављање уз помоћ обрнутог потиска, укључујући и накнадну вожњу у рикверц! Коментар да је авион у потпуности растерећен терета, али и горива, демантован је другог дана аеромитинга, када је С-17 директно из програма одлетео за једну од америчких база у Европи, од којих је најближа удаљена око хиљаду километара.

Разлог појављивања авиона С-17 вероватно лежи у чињеници да је Мађарска једна од земаља потписница иницијативе НАТО – Стратегија Airlift Capability, која подразумева формирање заједничке флоте стратегијске авијације из 15 земаља. Зату сврху биће набављена четири авиона типа С-17, који ће базирати на аеродрому Папа на северозападу Мађарске.

Међутим, Мађарска има потребу и за обнављањем флоте тактичке транспортне авијације, због чега не треба да чуди да су се на статичкој изложби у Кечкемету појавили љути конкуренти у том сегменту: италијански С-27Ј и шпански С-295. Запажен маркетиншки наступ имао је и Eurocopter који се нада пласману својих хеликоптера у Мађарској.

Статички део изложбе није био ништа мање привлачан. У њему су се, између осталог, нашли амерички А-10, британски торнадо, немачки *еурофајтер*, пољски Су-22, румунски МиГ-21, турски F-16, француски *мираж* 2000N, грчки А-7Е *корсер*, али и клипни ветерани из Србије – J-20 *крагуј* и *утва 66*.

За статички део изложбе могло би да се закључи да је, осим изложбеног, имао и продајни карактер, јер је велики број војних ваздухопловаца на тезгама продавао своје амблеме, мајице, значке и постере по прилично високим ценама.

■ ОРЛОВО НОВО ПЕРЈЕ

Српско војно ваздухопловство се у летачком делу програма и ове године публици представило авионима Г-4 *супергалеб* и *орао*. Велику пажњу гледалаца привукла је нова шема фарбања *орла*, на којем је, као и претходних година, летео мајор Миодраг Ристић из састава Сектора за летна испитивања Техничког опитног центра.

На авиону Г-4 *супергалеб* наступио је потпуковник Саша Ристић из исте јединице. Посебност *супергалеба* огледала се у великој озна-

и Мађарска потписују 1967. нови уговор о војној сарадњи. Година 1968. представља прекретницу за мађарско ваздухопловство. Након учешћа у великим маневрима Варшавског пакта и интервенцији у Чехословачкој, за своју лојалност Мађарска је „награђена“ испоруком 40 *мигова* 19, што је омогућило потпуно повлачење из употребе *мигова* 17, послатих касније као помоћ Северном Вијетнаму. Исте године почела је испорука нове варијанте авиона МиГ-21 – *мига* 21ПФМ и хеликоптера Ми-8, који су заменили застареле Ми-4. Крајем седамдесетих пристижу *мигови* 21 *бис*, *мигови* 23 МФ и АН-26, Ка-26 и нове серије Ми-8. Почетком осамдесетих у наоружање су уведени јуришници Су-22М3 и борбени хеликоптери Ми-24.

Иако је крајем те деценије уследио разлаз са садашњим идеолошким савезницима, то није био крај опремања совјетском техником. Тако је 1993. на име совјетског дуга примљено 28 *мигова* 29, од којих је данас оперативан само мањи број. Са друге стране, од 1996. до 2000. године из употребе су повучени сви авиони типа МиГ-21, МиГ-23 и Су-22М3, чија је даља експлоатација оцењена као нерентабилна. Према је постојала велика потреба за брзим увођењем новог вишенаменског авиона, то се није десило све до пролећа 2006, када су примљени први авиони типа ЈАС-39 *грипена*.



Део екипе која је у Кечкемету представљала Војску Србије

ци на репу авиона, која је указивала на 30. годишњицу првог лета авиона Г-4, обележену у јулу ове године. Наступ наших pilota и 2008. био је веома запажен, па су им признање одали припадници великог броја страних ваздухопловстава. Пригодно фарбање и обележавање авиона и овог пута се показало као потез којим је привучен велики број гледалаца и ефектно промовисано наше ваздухопловство и оружане снаге у целини.



Авиони Г-4 и „орао“ Војске Србије на стајанци су заузимали места између шведског „грипена“ и шпанског „еурофајтера“



Снимко И. Салинге

Пажњу домаћина у Кечкемету привукао је и наш АН-26, који је пре и после аеромитинга превозио пратеће екипе, а који се први пут појавио у новој, сивој шеми фарбања. Та нијанса ће и убудуће означавати транспортне авионе тог типа.

Српским ваздухопловцима ово неће бити једини овогодишњи аеромитинг, јер се већ почетком наредног месеца очекује прелет за чешки град Брно и учешће на тамошњем, традиционалном окупљању ваздухопловаца. ■

Текст и фотографије Славиша ВЛАЧИЋ