

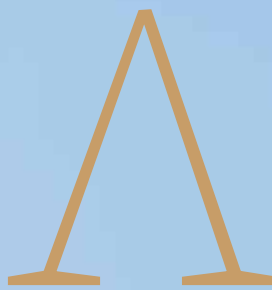
Обука у 101. ловачкој авијацијској ескадрили

НАСЛЕДНИЦИ ВИТЕЗОВА СРПСКОГ НЕБА

Пут од дечачких снова и љубави према борбеним авионима до добијања звања pilota надзвучне борбене авијације Војске Србије је дугачак, али је уз много труда и посвећености остварив, сматра командант наше ловачке авијацијске ескадриле потпуковник Богдан Ковачевић

Пише Драгана ЈОКИЋ СТАМЕНКОВИЋ

Фото: Милош Савић



етачка и борбена обука припадника 101. ловачке авијацијске ескадриле „Витезови” реализована је на Војном аеродрому „Пуковник-пилот Миленко

Павловић” у Батајници ради очувања и подизања нивоа способности њених припадника. Војни пилоти из 204. ваздухопловне бригаде, ангажовани у оквиру стално задејствованих снага за контролу и заштиту ваздушног простора Републике Србије, константно реализују увежбавања на вишенаменским борбеним авионима МиГ-29СМ, основном типу ваздухоплова у тој јединици.

Пилоти увежбавају полетање и слетање у пару, пресретање циљева класичним навођењем и слободним ловом, као и елементе ваздушне борбе. Посебан акценат стављају на радње за које се очекује да их увек спремна, дежурна јединица ловачке авијације може хитро савладати, а нарочито на задатке пресретања ваздухоплова ради идентификације и праћења, њиховог извођења из забрањене или опасне зоне, повратка на планирану путању лета, спровођења из ваздушног простора Републике Србије или принудног слетања на додељени аеродром.

У склопу редовног летачког дана, након метеоролошке припреме на којој су се припадници 101.лае упознали са временским приликама у којима ће летети, спроведен је и обавезан лекарски преглед, после којег су пилоти приступили припремним и претполетним радњама.

ЛЕТЕЊЕ У СЛОЖЕНИМ МЕТЕО-УСЛОВИМА

Обука борбених пилота у сложеним метеоролошким условима ноћу је, како објашњава командант 101. ловачке авијацијске ескадриле потпуковник Богдан Ковачевић, најсложенија фаза њиховог увежбавања јер се реализује у условима смањене видљивости, без визуелне оријентације са земаљским оријентирима и без видљивог дела хоризонта, што пилоту отежава одређивање положаја у три димензије.



Потпуковник
Богдан Ковачевић

– Томе претходи летачка обука најпре у простим, а затим сложеним метео-условима дању, онда у простим метеоролошким условима ноћу, да би дошли до крајње фазе и летења у потпуном мраку. Куриозитет летова у сложеним метео-условима ноћу је у томе што нагонски, људски, примарни, чулни осећаји губе примат у односу на показивање авионских инструмената, те сваки пилот мора потпуно да познаје све процедуре током летења и стави пилотске инструменте испред својих чула. Учимо их да у тим ситуацијама сачувају потпуну хладнокрвност, свест и реагују у складу са наученим процедурама, верујући авионским инструментима, а не својим осећајима. Тада настају идеални услови који пилоту могу да створе осећај лажног кретања или погрешног нагиба. Он их мора препознати на време, јер му при таквом летењу остаје јако мало времена за исправку. Лепота позива пилота ловца долази до изражаја тек након потпуног усвајања свих процедура, овладавања техником пилотирања, правилног распореда пажње и комплетног познавања самог ваздухоплова – истиче командант 101.лае и додаје да је парадоксално што лепота пилотског позива и слобода коју током лета осећају долазе из контроле, али да је то пут који пилота води до јединственог осећаја који му пружа управљање авионом МиГ-29.

Летачки дан, према речима капетана прве класе Бошка Марковића, који обавља дужност заменика команданта 101.лае, почиње планирањем још претходног дана када команда ескадриле одређује задатке обуке, на основу којих дефинише план летења, издаје задатке посадама, уз обављање њихове индивидуалне припреме за сутрашње летење.

– Непосредно пред летење имамо колективну и индивидуалну припрему посада. Након тога пилоти, према плану летења, одлазе у авионе и извршавају задатке обуке. По окончању летачког дана следи анализа летења, која обухвата све субјекте који су у њему учествовали, рачунајући колеге које су на торњу и официре за навођење. Ту сагледавамо да ли су задаци обављени у складу са прописаним стандардима и да ли је све било безбедно. С обзиром на то да је 101.лае наоружана вишенаменским борбеним авионом, имамо широк спектар задатака које реализујемо у намени ваздух-ваздух, попут пресретања циљева у ваздуху,



ваздушне борбе на великим и малим даљинама. Поред борбене, имамо и редовну летачку обуку на којој увежбавамо пилотажа на овом авиону, групно, навигацијско летење, као и остале задатке попут дневног и ноћног летења у свим метео-условима – наглашава капетан прве класе Марковић и позива ђаке да конкуришу на ваздухопловним смеровима у војним школама и по добијању диплома стану у њихов строј, јер каже да 101.лае прима само најбоље, те је и част бити њен пилот.

Пресретања ваздухоплова на обуци реализована су у повољним, али и при сложеним метеоролошким условима, дању и ноћу, са тежиштем на средњим висинама и класичном навођењу. Поред обуке пилота, оцењивано је и ангажовање техничког састава на припреми ваздухоплова за лет, јер ти поступци представљају основне предуслове исправности авиона и њихове доступности за борбене задатке.

ПРОФЕСИЈА ЛОВЦА СРПСКЕ АВИЈАЦИЈЕ

Професионални профил борбеног пилота, наводи командант потпуковник Богдан Ковачевић, један је од најзахтевнијих у оружаним снагама, будући да његова улога обједињује висок степен технолошке оспособљености, психофизичке издржљивости и моралне одговорности. Пре свега од пилота ловца се захтева изузетна когнитивна способност, која подразумева брзо доношење одлука у условима временског дефицита и повећаног стреса. Уз то, неопходна је врхунска моторичка координација и способност истовременог управљања сложеним системима ваздухоплова, што



Капетан прве класе
Бошко Марковић

подразумева висок ниво концентрације и дисциплине.

– Поред техничких и интелектуалних вештина, значајну улогу имају карактерне особине као што су храброст, самоконтрола и одговорност. Храброст, која се не огледа искључиво у спремности на ризик већ и у способности рационалног деловања у опасним ситуацијама. Самоконтрола омогућава пилоту да одржи стабилност у критичним тренуцима, док одговорност обухвата свест о последицама сопствених одлука, како по свој живот, тако и по животе других, и на крају и на успешност саме мисије – појашњава потпуковник Ковачевић.

Пут од дечачких снова и љубави према борбеним авионима до добијања звања пилота надзвучне борбене авијације је дугачак, али уз много труда и посвећености остварив, сматра први човек 101. ловачке авијацијске ескадриле. Тај пут прати читав низ селективних процеса, од иницијалних лекарских прегледа, до испуњења строгих здравствених, психофизичких и летачких критеријума.

– У мом случају, сва одрицања, труд и напор од Војне гимназије, преко Војне академије, сати и сати проведени у изучавању теоретског дела наше професије, отишли су у други план након првог лета на авиону МиГ-21. Тај први лет остао ми је урезан у сећању као најинтензивнији тренутак у каријери. У тренутку када је мотор достигао пун потисак, након укључења „форсажа” и када је авион кренуо да убрзава, постао сам свестан да улазим у простор у коме се теорија и пракса коначно прожимају, и то у реалном времену. Тада,

као младом пилоту, осећај је био мешавина узбуђења и дубоког поштовања према авиону који ми је био жеља од најранијих дечачких дана. У првим минутима лета полако сам постајао свестан сопствених ограничења, али и потенцијала да се та ограничења превазиђу кроз обуку и искуство које ће уследити. Са ове временске дистанце могу да кажем да тај лет није био само технички корак напред већ и својеврсна прекретница у професионалном и личном смислу. Тај авион ме је научио да преузимам пуну одговорност за своје одлуке у ваздуху. Управо тај осећај ме формирао као пилота и на тој основи и даље градим сваки успех у својој професији. Прелазак на авион МиГ-29 донео ми је другу димензију летења. Док је МиГ-21 захтевао строгу дисциплину и предвиђање, МиГ-29 је показивао снагу, маневарску супериорност и донео један сасвим нови осећај, који код мене траје и даље, а то је осећај синергије са авионом – поделивши сопствена искуства, сликовито представља професију ловца српске авијације командант 101. лае и позива младе да не одустају од снова, већ им се придруже у 204. бригади Ратног ваздухопловства и противваздухопловне одбране.

МОТО ЕСКАДРИЛЕ – ЧАСТ, ПОНОС, СНАГА

Према речима команданта ескадриле потпуковника Богдана Ковачевића, бити припадник ловачке авијацијске ескадриле представља велику част, али и обавезу,

када се узме у обзир крвљу писана ваздухопловна традиција наше земље, дужа од једног века. Данашња 101. ловачка авијацијска ескадрила „Витезови” формирана је спајањем 126. и 127. ловачке авијацијске ескадриле у чијим саставима су се налазили авиони МиГ-21 и МиГ-29, који је и данас у употреби. Ескадрила „Витезова” баштини традиције херојског 6. ловачког авијацијског пука који је бранио Београд 1941. године, као и 204. ловачког авијацијског пука у чијем саставу су се налазили витезови модерног доба – пуковник Миленко Павловић, мајор Зоран Радосављевић, потпуковник Иљо Аризанов, пуковник Слободан Перих и сви остали који су бранили небо наше земље у више него асиметричном ваздушном боју.

– Као командант 101. ловачке авијацијске ескадриле могу да истакнем понос који осећам према припадницима своје јединице, превасходно због тога што непрекидно демонстрирају висок степен професионализма, али и тимске кохезије и посвећености послу. Свако ко на грудима носи обележје „Витезова”, поштује мото ескадриле „Част, понос, снага”, који је и записан на нашем амблему. Успешно извршавање сложених летачких задатака, уз поштовање строгих безбедносних протокола, представља показатељ зрелости и обучености јединице. Поред тога, међусобно поверење и подршка унутар ескадриле доприносе ефикасности и сигурности, што је од пресудног значаја за реализацију мисија које се постављају пред ескадрилу – истиче потпуковник Богдан Ковачевић. ■

