

Уз Дан рода авијације

КОНТИНУИРАН РЕВИТАЛИЗАЦИЈЕ И



У авијацији се последњих година убрзано одвија процес опремања и модернизације. То свакако утиче на повећање оперативних способности РВ и ПВО, али и на побољшање имиџа и перцепције тог рода у друштву и на високо интересовање младих за пилотско занимање. Дан авијације и слава свих пилота и летача Св. Илија биће прослављени и ове године на војним аеродромима и у Команди вида. Пилоти тада неће летети, али ће атмосфера бити свечана, а они поносни на резултате које су постигли прошле и почетком ове године.

Пише Мира ШВЕДИЋ

Фото: Ана Глишић и Милош Савић

ПРОЦЕС МОДЕРНИЗАЦИЈЕ



Авијација у систему одбране сваке државе представља, по значају и борбеној моћи, њен стратегијски потенцијал. Зато се њен развој помно планира и увођењу сваког новог средства, типа авиона, посвећује се посебна пажња на највишем државном и војном нивоу. Уједно, то је најважнији род РВ и ПВО, његова ударна снага – носилац борбене моћи и маневра. Авијација је и битан чинилац престижа сваке државе и извор поноса и борбеног морала.

У освит дана тог рода РВ и ПВО – 2. августа – можемо констатовати да је авијација значајно унапређена последњих година и да се континуирано одвија процес њеног опремања и модернизације. То, свакако, утиче на побољшање имиџа и перцепције рода и на високо интересовање младих за пилотско занимање.

ПОГЛЕД СА СТРАТЕШКЕ ВИСИНЕ

Детаље који карактеришу развој тог рода и актуелни пресек стања описује командант РВ и ПВО генерал-мајор Бране Крњајић, искусан официр који је прошао све степенице у својој каријери, од пилота до

те највише дужности у РВ и ПВО. Он подсећа на процес опремања и модернизације РВ и ПВО, који траје већ неколико година а који је уследио након вишедеценијске паузе.

– Кренуло је са набавком нових хеликоптера, после је уследила и ревитализација ловачке авијације, а паралелно се одвијао процес значајног опремања и модернизовања транспортне авијације, компоненти противваздухопловне одбране и ваздушног осматрања, јављања и навођења. Нагласио бих да је набавком даљински пилотираних ваздухоплова поново успостављена способност пуног капацитета извиђачке компоненте вида. У овом тренутку, сагледавајући свеукупно стање, сматрам да је ниво оперативних способности РВ и ПВО такав да омогућава апсолутну и непрекидну контролу ваздушног простора, заштити његовог суверенитета, као и ефикасно и професионално извршавање свих постављених задатака. Процес набавки и модернизације наставиће се и у наредном периоду.

Генерал-мајор Крњајић помиње и набавку вишенаменог авиона „рафал“, који ће се, према уговору о набавци потписаном 2024. године, реализовати у наредном периоду. То је по обиму и значају најозбиљнији и највећи пројекат опремања у новијој историји наше војске. Испорука првих авиона очекује се у 2028. години, а комплетирање ескадриле од 12 авиона процес је који ће трајати и након тога.

– У току је реализација процеса који ће омогућити прихват тог ваздухоплова који чини велики број активности, а формирани су одговарајући тимови у оквиру система одбране који су задужени за тај пројекат опремања. Наравно, у том смислу ће бити потребне и адекватне инфраструктурне претпоставке, селекција и обука људства, прилагођавање организацијско-формацијских структура јединица и бројне друге активности. Набавке овог типа средстава се дугорочно планирају – истиче командант РВ и ПВО

и потенцира као изазован задатак инфраструктурне радове, који ће се одвијати паралелно са процесом опремања и модернизације. Јер, потребно је обезбедити адекватан смештај за опрему и технику која је набављена у већем броју у релативно кратком времену. — Много тога је урађено, али то је процес који непрекидно траје и подразумева комплексне инфраструктурне радове — од изградње и реконструкције објеката, смештајних капацитета, уређења ракетних и радарских положаја, до ревитализације аеродрома и полетно-слетних стаза. Биће то процес који ће интензивно трајати још бар једну деценију, превасходно у циљу да инфраструктурни основ прати ниво опремљености.

Поред модернизација, које су нужност у авијацији, генерал Крњајић истиче најдрагоценији ресурс, а то је кадар којим тај вид располаже, било да су у питању пилоти или техничко особље. Њиховој сталној и квалитетној обуци придаје се велики значај јер је то најважнији сегмент за успешно извршавање задатака.

— Набавка нових средстава свакако захтева стални процес обучавања, и кад је реч о конкретним средствима, а и приликом њихове употребе у систему РВ и ПВО, у координацији са другим средствима. Кад узмете за пример новонабављене радаре, они не само што унапређују области ваздушног осматрања, јављања и навођења него значајно утичу на побољшање могућности ловачке авијације. У том смислу, користимо сваку прилику у којој „узбуњујемо“ цео наш систем и увежбавамо рад свих делова РВ и ПВО. Такође, од великог значаја за подизање нивоа наше обучености и оперативне способности јесу интервјуовске вежбе са КоВ, које су врло интензивне. Сви параметри квантитета обуке, попут сати налета пилота, данас су значајно повећани у односу на периоде пре процеса ревитализације и модернизације целокупног



Командант РВ и ПВО
генерал-мајор Бране Крњајић

вида. Такође, у домену одржавања технике, поред пријема квалитетних подофицира кроз разне механизме, посебно желим да истакнем значај Средње стручне војне школе, која квалитетом свог наставног процеса обезбеђује изузетно квалитетан кадар.

Командант РВ и ПВО истиче и значај међународне војне сарадње и интензивних вежби са страним војскама, које, такође, утичу на ниво обучености наших јединица, кроз размену искустава, стицање нових знања и способности. Наравно, прате се и актуелна дешавања у окружењу, поготово на савременим војиштима, и сва та прикупљена сазнања доприносе неким новим решењима у различитим сегментима и указују на средства која би требало набавити у будућности.



– Техника је иначе „жива ствар”, а домен РВ и ПВО посебно је подложен сталним технолошким променама, тако да је праћење дешавања и нивоа успешности употребе појединих средстава на актуелним светским жариштима од великог значаја за валоризацију квалитета појединих решења у пракси, као и одређених стратешких и тактичких решења – истакао је командант РВ и ПВО и честитао припадницима рода авијације њихов дан и славу. Пожељео им је да и ова година буде успешна као прошла и да наставе са таквим нивоом професионалности и приступу обавезама.

АКТИВНОСТИ ВАЗДУХОПЛОВНИХ БРИГАДА

Ваздухопловне бригаде РВ и ПВО јесу главне тактичке јединице авијације. У саставу Војске Србије их је две – 204. ваздухопловна бригада и 98. ваздухопловна бригада. Њихова је основна намена контрола ваздушног простора, ватрена подршка КоВ, извиђање и транспорт. Бригаде су опремљене савременим летелицама и даљински пилотираним ваздухопловима, а на аеродромима „Пуковник-пилот Миленко Павловић” у Батајници, „Морава” у Лађевцима код Краљева и „Наредник-пилот Михаило Петровић” у Нишу одвија се жива летачка активност. О томе шта су радили током ове године, разговарали смо са бригадним генералом Александром Милићевићем, командантом 98. ваздухопловне бригаде.

– У саставу наше бригаде имамо на аеродрому „Морава” 241. ловачко-бомбардерску авијацијску ескадрилу, 714. противоклопну хеликоптерску ескадрилу и 353. извиђачку ескадрилу, а на аеродрому „Наредник-пилот Михаило Петровић” 119. мешовиту хеликоптерску ескадрилу. Све те јединице су, према годишњем плану обуке за 2026, извршиле све постављене задатке и остварени су импозантни резултати, посебно у делу реализације бојевих дејстава на ВК „Пасуљанске ливаде”. У току реализације тих задатака имали смо дејства хеликоптерима Х-145, којима је наоружана 119. мешовита хеликоптерска ескадрила, и остварени су одлични резултати. У тренажу за борбена дејства и борбену употребу враћено је више посада, а потврду прецизности у извршењу тих задатака имали смо и на протеклој вежби приказа новоуведених средстава у наоружање ВС, односно РВ и ПВО, као део система одбране.

Од осталих састава, 241. ловачко-бомбардерска авијацијска ескадрила такође је извршавала дејства у протеклих шест месеци у четири термина на ВК „Пасуљанске ливаде”. И они су показали изузетне резултате, вративши у тренажу већи део састава ескадриле обучен и оспособљен за дејство по циљевима на земљи. Истичем дејства поручника Петра Илића, који је на приказу током сва четири дана припреме за увежбавање остварио одличне резул-

тате, што је за елементе бомбардовања нешто што нисмо видели у последње три године.

Од састава који су учествовали на свим овим задацима у протеклом периоду, истиче се 714. противоклопна хеликоптерска ескадрила, која је својим ваздухопловима, пре свега Ми-35М и М-35П, активно учествовала у поменутих активностима, вративши у тренажу за борбена дејства своје пилоте. Шири јавност, која је путем телевизије пратила приказ, могла је да види ефикасност и прецизност у дејству. Посебно је дошло до изражаја дејство ракетом „атака” из хеликоптера М-35М и дејство топом ГШ 30 mm са хеликоптера Ми-35П. У 714. противоклопној хеликоптерској ескадрили редовно се реализује летачка обука састава на хеликоптеру „гама” Х-42/45, а у прилици смо да реализујемо и обуку за наставнике летења. Тада искусни наставници и инструктори летења обучавају млађе колеге. То нам је значајно јер подмлађене снаге јединице представљају потенцијал који ће ескадрила, опремљена великим бројем ваздухоплова, адекватно користити у наредном периоду.

Командант 98. ваздухопловне бригаде бригадни генерал Милићевић истакао је значај 353. извиђачке ескадриле. Без даљински пилотираног ваздухоплова или других система беспосадних посада нису могли да се прате ефекти дејства.

– На поменутом приказу 353. извиђачка ескадрила користила је даљински пилотиране ваздухолове ЦХ-92 и ЦХ-95. Јединица је ласерски вођеном бомбом 8Ц остварила одличне резултате и наша јавност могла је то да види. Из тог састава морам да издвојим све млађе операторе даљински пилотираних ваздухоплова, који су са великим ентузијазмом реализовали све наведене активности, а спремају се и за увођење нових система које је РС и наше војно руководство



ИСТОРИЈСКИ ОСВРТ

Дан рода авијације – 2. август, слави се у спомен на дан када је 1893. године донето наређење краља Србије Александра Првог Обреновића да се у дивизијама војске Краљевине Србије формира по једна балонска чета. Авијација је код нас уведена 1912, када је у саставу Ваздухопловне команде формирана аеропланска ескадра – прва авијатичарска јединица. Њен први командант био је пилот-пуковник Константин Коста Милетић. У почетку, авијација није била род, него се развијала у оквиру инжињерије. Први авијацијски пук формиран је 1924. године. Статус „главног рода војске” добила је 1927. године. Авијатичари славе Светог Илију Громовника. То је одређено Указом број 8155 од 29. фебруара 1924. године.



успело да обезбеди за увођење у употребу у јединице РВ и ПВО.

У првих шест месеци реализовали смо планирано тактичко увежбавање састава 98.вб комбинацијом три вежбе, а то је било дејство на покретном тактичком полигону по колони возила која је ишла ка аеродрому „Поникве” и дејство на ПВО системе који се налазе у нашем окружењу. Наведеном обуком успели смо да пилоте борбених хеликоптера и пилоте са „орлова” из састава 241. ловачко-бомбардерске авијацијске ескадриле доведемо у услове практичне и стварне примене који су актуелни у овим дневним дешавањима из нашег окружења, и да их на тај начин оспособимо да најсложеније задатке изврше сигурно и безбедно, уз савладавање све опреме коју имају на својим ваздухопловима. Задовољан сам резултатима које су посаде оствариле, пре свега садржаном анализом која је проистекла из њихове употребе.

Бригадни генерал Милићевић каже да им је та вежба дала неке нове садржаје у тактици употребе јединице. Та дејства су била на даљинама 6–8 km, што је обезбеђивало сигурност посаде у извршењу задатка. Тактика употребе, приказ дејства пилота приликом доласка у рејон објекта, дејства и само извршавање задатка, могли су да се виде после и из средстава

објективне контроле, која су сви заједно анализирали на командном месту 98. ваздухопловне бригаде.

– Истичем да су на повратку посаде радиле маневре напада и неутралисања јединице која пружа непосредну противваздухопловну одбрану рејона у РС, у којима су пилоти дејствима са даљине и употребом средстава која имају у ваздухопловима били у могућности да проналазе наведене циљеве у рејону где су на ватреним положајима јединица била противваздухопловна дејства, траже радаре, примаран објекат њиховог дејства, и да прикажу да ли су или нису имали услове за дејства по њима. Тај садржај је новина у нашој обуци. Такође смо могли да, из резултата које су нам дале колеге из јединица за ПВД, анализирамо да ли су били примећени у наведеним рејонима и да ли су тактика и маневар које су применили у рејону били адекватни за улазак у простор који је обезбеђивала нека јединица за противваздухопловна дејства. На основу тога могли смо да закључимо на који начин можемо исте маневре да унапредимо у будућем раду. Све то нам је дало ветар у леђа за вежбу „Заједничко тактичко увежбавање јединица ПВО”, која је у неколико дана реализована на простору аеродрома „Морава”, привременом летишту на аеродрому Трстеник и на аеродрому У Нишу,

а уз комбинацију заједничких летова са ловачком авијацијом, која је служила за заштиту борбених група по сценарију и замисли Команде Ратног ваздухопловства и ПВО. Велика ствар је што смо тада могли да видимо који су нам потенцијално изазови у будућем заједничком раду – објашњава командант 98. ваздухопловне бригаде.

Генерал Милићевић посебно истиче приказ новоуведених и модернизованих борбених средстава и система на Батајници, и гађање из тих средстава на „Пасуљанским ливадама”, када је, како каже, била част бити припадник РВ и ПВО. Споменуо је и братску бригаду, 204. ваздухопловну, која је дејствовала новоуведеним средствима ЛС6 са авиона МиГ-29, ФТ6 са авиона „орао”, фугастим авио-бомбама ФАБ 250, као и њихова дејства хеликоптером Ми-35, како ракетама „атака”, тако из топа, потом дејство хеликоптером Х-145.

– Све наведено је приказало јавности колика је прецизност и обученост посада за извођење најсложенијих задатака и у свим метео-условима. Тиме се поносим и, искрено речено, срећан сам што сам припадник јединица РВ и ПВО са овако оствареним резултатима – истиче генерал Милићевић и додаје: – Истичем да је јединица, упоредо са свим овим што смо радили, радила и на припреми и увођењу неких нових средстава која ће бити предмет наоружавања нашег ваздухопловства у будућем периоду и да су као чланови радних тимова дали допринос који ће се



Командант 98. ваздухопловне бригаде
бригадни генерал Александар Милићевић

кроз имплементацију садржаја тих споразума куповином неких нових средстава за РВ и ПВО свакако одразити на употребљивост, пре свега борбеност и сигурност наших посада у будућем раду и подршци јединица КоВ, посебно у делу програма који радимо са инопартнерима – „дигитална армија”.

Генерал истиче и вежбе које су реализовали у иностранству, а које су донеле нека нова искуства. На пример, билатералну вежбу са припадницима мађарс-





ког РВ „Crosslanding 2026”, одржану почетком маја на спортском аеродрому „Биково” у околини Суботице и у Касарни „Аеродром” у Сомбору, потом мултинационалну тактичку вежбу „НАТО–Србија”, одржану у другој половини маја на Бази „Југ” и на полигону „Боровац” код Бујановца, као и вежбу хеликоптерских јединица „Thracianblade 2026”, одржану средином јуна у Бугарској.

Уз све наведено, треба споменути да се у 119. мешовитој хеликоптерској ескадрили у последње време реализују редовни падобрански скокови за потребе 63. падобранске бригаде, како за њихову тренажу и обуку, тако и за селекцију новог кадра за специјалне јединице и нових пилота који се по програмима спремају за селективно летење кроз два обавезна скока.

ИЗАЗОВИ И ЛЕПОТА ТРАНСПОРТНЕ АВИЈАЦИЈЕ

Нашу авијацијску причу наставили смо на аеродрому Батајница, у правом летачком окружењу. Очекивало се полетање транспортног авиона Ц-295. Разговарали смо са мајором Милошем Тасићем, замеником команданта 138. транспортне авијацијске ескадриле. Он је у тој јединици 20 година и прошао је дужности од пилота у одељењу, помоћника команданта до заменика команданта.

На почетку разговора објашњава улогу транспортне авијације. Она представља примарну варијанту ваздушног транспорта у ВС и намењена је за превозење људи и терета, десантирање падобранаца и терета, превозење високих војних званичника, војних делегација, али исто тако укључена је у помоћ цивилном становништву приликом елементарних непогода. Улога транспортне авијације јесте да повеже различите јединице Војске како би им правовремено и на брз начин допунили опрему, потребне материјале или превезли људе од једне до друге тачке.

Ове године је 138. транспортна ескадрила учествовала на свим приказима које организује ВС, и главни задатак јој је био десантирање падобранаца и терета.

– Сви могу да раде све, али је транспортна ескадрила она која им омогућава да то и ураде. Ми смо логистика, они који се не виде, нисмо атрактивни, медијски експонирани, али смо ту да пружимо значајну подршку у реализацији задатака. Ми смо ти који превозе људе из Батајнице у Ниш, који превозе наоружање и опрему у Краљево или било где где је потребно.

Мајор Тасић прича како је транспортна авијација последњих година изузетно напредовала набавком нових ваздухоплова Ц-295 и истиче да је комплетан летачки састав све потребне обуке завршио у иностранству, у фабрици где се тај авион и производи. Наравно, настављају да се усавршавају.

Усавршавају се у земљи и иностранству. Поред стручног, постоји и каријерно усавршавање. Тасић се крајем маја вратио из САД, где је у Максфел ваздухопловној бази у Алабами завршио Командно-штабно усавршавање. Стекао је значајно искуство, које ће бити корисно јединици, а наставиће и да се усавршава јер посао пилота не подразумева само једно усавршавање. Они се усавршавају читавог живота јер сваки лет носи неко ново искуство, нови изазов. Прате и нове трендове, нове захтеве у авијацији.

Мајор Тасић појашњава специфичности летења у транспортној авијацији. Они често обављају задатке ван земље, тако да су амбасадори у Европи, Азији и Африци. Летење у том међународном ваздушном простору тражи од њих да познају, поред наших, и међународна правила и прописе.

– Набавком ових ваздухоплова ми смо добили још једну компоненту, а то је помоћ нашим снагама које се налазе у мировним мисијама у Египту, на Кипру, у Либану, тако да је наша улога значајна – да будемо кључ ваздушног транспорта, да на брз, безбедан и сигуран начин допремимо људе и опрему тамо где је потребно.

Питамо га да ли је било тешко да се пребаци са авиона Ан-26 на авион Ц-295.

– То је пребацивање са источног на западни начин размишљања, са источне на западну технологију. У почетку је било мало компликовано јер има неких инструмената који другачије показују и био је присутан негативан трансфер преласка са једног на други ваздухоплов. Али, у принципу, то су ваздухоплови исте категорије, истог начина управљања, летења. Ја често кажем да је Ан-26 романтика, а CASA посао. Она нам

омогућава да летимо дуго, да летимо релаксирано, јер је све аутоматизовано. Кад уђете у авион CASA, видите пуно аутоматике и схватите да то у многоме олакшава летење пилоту. Он има више времена да се припреми за све нормалне или абнормалне процедуре које се могу десити током лета. Пилотски састав је оспособљен да, у случају отказа било ког система аутоматике, одради дату процедуру и да авион сигурно и безбедно врати на одредиште или слети на најближи аеродром. Авион је, што се тога тиче, изузетно захвалан. Оспособљен је за слетање и на травнате и неуређене писте, у зависности од тога да ли та писта подржава оптерећење које он има.

С друге стране, код нашег „антонова“, авиона који је стар 45 година, принцип лета је исти, али је авионика застарела и пилот је много оптерећенији летењем и радом унутар посаде. Специфично је што на „антонову“ имате петочлану посаду, тако да свако има своје задужење и начин летења је компликованији у односу на авион CASA, где су два члана – пилот и копилот, односно први и други пилот, који раде заједно и где је много мања вероватноћа да дође до неке грешке унутар те комуникације. Са „антоновом“ смо имали мањи долет, мање могућности, а са Ц-295 имамо веће могућности, тако да са њим откривамо лепоте летења у транспортној ескадрили.

Када је реч о техничком одржавању, како каже наш саговорник, оно је регулисано уговором о набавци. Тај авион је нов, поуздан, али с временом, што се више буде користио, то ће бити већа вероватноћа да настану кварови.

– Волим да кажем да ову јединицу не чине само нови ваздухоплови. Чине је људи – пилоти и технички састав. Да би авион летео, пилот мора да буде добро обучен, али да би пилот извршио свој задатак, технички састав мора познавати тај ваздухоплов до танчина. И ја сам изузетно захвалан свом техничком саставу са капетаном Николом Рајићем на челу, који се труди да исправност наших ваздухоплова буде на највишем нивоу. Ми пилоти имамо пуно поверења у те људе који раде на одржавању ваздухоплова јер нам они чувају главу и гарантују исправност ваздухоплова. И изузетно смо повезани са нашим техничким саставом јер они са нама улазе у авион и заједно лете, тако да нисмо препуштени сами себи. Они су оспособљени и да у року од пар сати направе од карго варијанте авиона ВИП конфигурацију.

На крају нисмо могли да заобиђемо питање евентуалног ривалитета између пилота транспортне и ловачке авијације.



Мајор Милош Тасић

– Нико од нас пилота не сања да буде пилот транспортног авиона, сви ми сањамо *мигове* и борбену авијацију. Пилоти ловачке авијације увек су на цени свуда у свету. Али и пилоти транспортне авијације су на некој другој цени и увек постоји нешто као позитиван ривалитет између нас. Међутим, сви смо ми пилоти који врше специфичну службу у специфичним условима за одређени тип ваздухоплова. И све има своје лепоте и мане. Пилоти *мигова* за кратак период трпе велико психофизичко напрезање, пилоти хеликоптера лете на малим висинама и трпе вибрације, оптерећења, буку, а са друге стране ми морамо у дугим летовима да седимо 5–6 сати и да за то време одржавамо будност и пажњу.

Наш саговорник каже да је уласком у транспортну ескадрилу упознао лепоту летења. Полетео је на авиону Ан-26, за који каже да је емотивно везан.

– Овде сам схватио да није све у брзини, оптерећењу, да има нешто лепо и у транспортном летењу, које нам омогућава непрекидно обучавање, упознавање неких других људи, различитих места и земаља. И увек је важно да лепо и сигурно полетите и безбедно слетите. А нас пилоте Св. Илија Громовник чува. То је наша слава и Дан рода. Тада се сећамо наших претходника, награђујемо наше припаднике за предан рад и пожртвованост. Пуни смо поноса и среће, поготово кад знамо колико смо напредовали од једног до другог дана авијације. А, хвала Богу, последњих година само напредујемо. Тај дан прослављамо у свечаном строју на својој писти, постројени поред авиона. Нема летења. Атмосфера је свечана. Авијација је традиција и понос. ■