



Колико до јуче, председник Српске напредне странке и Србије Александар Вучић хвалио се како је Војска Србије, са 14 летелица МиГ 29, најјача ваздухопловна сила у региону. А онда долази његова тријумфална изјава како већ годину дана преговара са Француском око набавке 12 савремених ловаца “рафал”, и са неком другом државом око још 12 половних

Социјалистичка Федеративна Република Југославија имала је 255.804 квадратна километра, а ЈНА 15 званичних војних аеродрома – Пула, Церкље, Загреб, Бихаћ, Земуник (код Задра), Мостар, Тузла, Батајница, Сомбор, Поникве (код Ужица), Лађевци (код Краљева), Приштина, Ниш, Скопље и Голубовци код Подгорице (плус разни помоћни, типа Удбина или Сјеница). И на тим аеродромима били су стационирани разни типови летелица, али оне најмодерније, МиГ-29, набављени 1987. године, били су само на једном аеродрому – Батајници. Било је предлога неких “генијалаца” да се руше улази на најбољој војној авио бази, Жељави код Бихаћа, како би се “уподобили” за стационирање МиГ-29, али су тадашњи челници РВ и ПВО то одбацили јер би то значило да је “скупља дара него мера” – рушити улазе који су прављени да издрже и атомске ударе, конструисани искључиво за “филигрански” улазак МиГ-21, стварно би била промашена инвестиција.

Та СФРЈ, те површине и оне економске моћи, набавила је ескадрилу од 16 авиона МиГ-29. Имала је више од 22 милиона становника, а самим тим и “критичну масу” младића који су се пријављивали за пилоте

Та СФРЈ, те површине и оне економске моћи, набавила је ескадрилу од 16 авиона МиГ-29. Имала је више од 22 милиона становника, а самим тим и “критичну масу” младића који су се пријављивали за пилоте – у Војној ваздухопловној гимназији у Мостару и Ваздухопловној војној академији за пар стотина места конкурисало је десетак хиљада кандидата. Онда је лако било наћи психофизички натпросечне младиће да буду примљени на та места, после жестоких тестова (неки би рекли и нимало хуманих, али у

Ко ће платити, возити и одржавати Вучићеве нове „Рафале“

Пише: Давор Лукач
петак, 22 април 2022 09:59

пракси корисних).

Тадашња СФРЈ купила је од Русије 16 летелица МиГ-29, а данашња Србија, површине 88.361 квадратни километар (без Косова 77.474) и са три војна аеродрома у функцији (Батајница, Лађевци и Ниш), има тренутно 14 ловаца МиГ-29 и доста оних који могу да служе само за обуку, типа Супергалеб Г4, или су им ресурси на истеку, као ловци-бомбардери “орао” (J-22). Министарство одбране годинама, за сврхе медијске промоције, најављује њихову модернизацију, али из ремонтног завода “Мома” у Батајници још није изашла ниједна од тих ремонтваних летелица, што најављује “гуру” модернизације, в.д. помоћника министра одбране Ненад Милорадовић Баћа. Он је чак, за потребе ТВ промоције, најављивао уградњу радара у нос “Орла”, на што су се пилоти крстили, чак и они који су загрижени комунисти. То физички просто није могуће, осим у Баћиним замислима.



Ми нове, а они половне

Чему оволики увод и поређење са бившом ЈНА? Па, колико до јуче председник Српске

Пише: Давор Лукач
петак, 22 април 2022 09:59

напредне странке и Србије Александар Вучић хвалио се како је Војска Србије, са 14 летелица МиГ-29, најјача ваздухопловна сила у региону. Јер ако је ЈНА имала 16, логично је да ће народ у то стварно поверовати. И онда иде оно “али” – Вучић, Милорадовић и остали из врха војске мало “лутају” по питању нивоа модернизације тих летелица. Четири домаће, ремонтване пре доласка власти СНС-а, шест које је наводно донирала Русија и четири из донације Белорусије. Ремонт те четири (од укупно пет, једна је пала током припрема за аеро-митинг) коштао је око 25 милиона долара, ремонт пет поклоњених руских био је 185 милиона евра (званична изјава Милорадовића), а за цену ремонта белоруске донације подаци нису познати.

Министарство одбране годинама, за сврхе медијске промиције, најављује њихову модернизацију, али из ремонтног завода “Мома” у Батајници још није изашла ниједна од тих ремонтваних летелица

И онда долази Вучићева тријумфална изјава после дневно-ноћне вежбе Војске на Пасуљанским ливадама прошлог викенда, како већ годину дана преговара са Француском око набавке 12 савремених ловаца “рафал”, и са неком другом државом око још 12 половних. Лепа вест за уши просечног конзумента државних и парламентарних медија, али, што би рекла легендарна Мица Трофрталка у култном филму Лепа села лепо горе: “Имате ли, ви момци, пара за ово планинарење?”

То, међутим, до таблоида у Србији не допире – сутрадан су осванули наслови да “Србија набавља ‘рафале’”. Процедура, техника, технологија, обука, ко још за то пита, важно је да Вучић “тријумфује” и да се супротставља Хрватској, која је наручила те летелице, и онда се истакне – “Половне, а ми нове”!

Хрватска, позната по “поштењу” војних лифераната, типа некадашњег генерала са највише одликовања (више чак и од Туђмана) Владимира Загореца, платила је набавку 12 половних “рафала” 1,55 милијарди евра, с тим да треба да буду испоручени до краја 2023. године. Вероватно као искомплексирани навијач, који се хвалио како је ишао на утакмице Црвене звезде против Хајдука и Динама, Вучић је по систему “могу ја боље”, одлучио да набави нове “рафале”, а да можда француски произвођач тих летелица “Дассаулт авиатион” ни не зна за то. Јер, ако се сада наруче, нове летелице могу, у најбољем случају, да буду испоручене за 10 година. И то не све, него највише шест.

Ко ће платити, возити и одржавати Вучићеве нове „Рафале“

Пише: Давор Лукач
петак, 22 април 2022 09:59

Грчко ратно ваздухопловство је најбољи пример за донекле поштено пословање, без велике “уградње” њихових компанија типа овдашњег СДПР-а. Уговорили су 12 половних и шест нових авиона “рафал” за 1,92 милијарде евра, плус 400 милиона за доопремање, и још шест нових ове године (цена још непозната). Реч “доопремање” у себи садржи свашта.

Шта ћемо са МИГ-овима

“Рафали” у Србији – шта то значи, чак и да се испоруче у наредних пар година? Шта радити са МиГ-овима 29, њиховим посадама, механичарима и осталим техничким особљем? Где их сместити?



“Нису авиони трактори који их вуку на стајанку, па да их можеш покрити цирадом и нека стоје напољу. Сваки кошта више од 100 милиона евра и то треба негде да се заштити од временских утицаја, а где то да се уради у Батајници или Краљеву, Нишу? Онај ‘орао’ који је Баћа (Милорадовић) пре седам-осам година приказивао као прототип за модернизацију, годинама је лежао и киснуо на ливади писте на Батајници. Питај их имају ли хангаре за смештај ‘рафала’ – па сад немају ни за тих 14 МиГ-ова 29”, каже

саговорник “Времена”, бивши високи официр авијације.

Вучић је по систему “могу ја боље”, одлучио да набави нове “рафале”, а да можда француски произвођач тих летелица "Dassault aviation" не зна за то. Јер, ако се сада наруче, нове летелице могу, у најбољем случају, да буду испоручене за 10 година

Други саговорник, некадашњи пилот у Нишу, указао је на то да су 2000. године, после бомбардовања, у преостале хангаре који нису порушени смештени делови јединица ПВО, а не авиони. Даниловград код Подгорице је трећа прича, Лађевци код Краљева четврта... Закључак – како можеш набављати летелице, а да немаш адекватну логистичку подршку?

И онда долази наставак: “Знаш ли ти како су нас Руси уцењивали у време док је од 2008. ремонтвано оних пет МиГ-ова 29 – морате купити и платити нову руду за вучење авиона и нове степенице за пењање. А та руда, обичан комад гвожђа, може да траје стотинама година, као и металне степенице. Нема везе, то је део уговора и мора да се испоштује. Шта ли ће тек бити са француским условима?”, иронично пита саговорник, који такође не верује да ће, ако и буде потписан уговор, чија вредност се неће знати, до испоруке летелица доћи у наредних 10 година.

Одржавање, пилоти, аеродроми...

Други извор “Времена”, из ваздухопловно-техничке струке, указује на чињеницу коју прорезимски таблоиди превиђају – да се преко ноћи не може “освојити” одржавање и сервисирање неког средства, за то је потребна обука, и то не од месец-два. “Механичар потписује спремност неког средства за лет, да је исправно, он одговара. Без довољне обуке нико нормалан то неће да учини. Његов потпис је, уз пилота, кључан”, каже он.

Тај извор указује да је тренутно у Војсци Србије дефицитаран механичарски и ваздухопловни војно-техничарски кадар уопште, и да је питање како наћи нове људе за обуку на “рафалима” кад их недостаје и за МиГ-29. О ремонту “орлова” и “галебова” у заводу “Мома” да се ни не говори – на једној летелици се ради, у најбољу руку, шест месеци.

Пише: Давор Лукач
петак, 22 април 2022 09:59

Пензионисани пилот, пуковник, за “Време” говори о другом аспекту. “Кад сада шаљу поручнике да се обучавају за МиГ-29, шта ли ће бити са ‘рафалима’? Био сам капетан прве класе, пилот на МиГ-у 21, народски речено ‘волу реп ишчупати’ и, надобудан, пријавим се за МиГ-29. И паднем на првом тесту на симулатору, зацрни ми се пред очима”, каже он.

Како указује, од те 1988. године дошла су друга времена, “машине” су све захтевније, а пилоти све лошијег здравља и кондиције. “На школовање у Русију за МиГ-29 тад није отишао нико испод капетана, данас иду поручници или потпоручници. Ми смо завршавали Ваздухопловну војну академију са 350 часова налета, ови сад иду у пензију са тим налетом”, тврди он.



Посебна прича су аеродроми, где то сместити и какве капацитете имају. “Никакве”, каже један бивши пилот. “Знаш ли ти шта су капонири – то су својеврсне гараже за летелице. У НАТО агресији срушили су на Батајници све и ниједан није обновљен. Ни у Нишу, Краљеву. Обновили пар хангара на Батајници да прикажу. У те хангаре не може да стане ни 14 авиона МиГ-29, а где ће да дођу ‘рафали’? И на чему ће претходно да се

Пише: Давор Лукач
петак, 22 април 2022 09:59

обучавају ти наши пилоти да би дошли на ‘рафал’? Са ‘ласте 95’ на ‘рафал’, па то не иде ни у најгорој војсци на свету. Отишли нам Г-2, истекли ресурси, одлазе Г4, орлови...”, констатује он.

Проблем на који пилоти указују је механичарско особље – они би годинама требало да се припремају и уче за одређени тип авиона, не зато што то не знају да раде, него треба код произвођача да добију лиценцу.

“Авиомеханичари одлазе из Војске и завода ‘Мома’ јер имају боље послове захваљујући свом знању. Ко боље од њих може да одржава и поправља скутере за возњу по води или глисере, моторне змајеве. Имају то у малом прсту”, објашњава један њихов бивши колега, по формацијској функцији “механичар-летач”, у преводу онај који је практично копилот у хеликоптеру и има сву обуку као пилот, осим завршене Војне академије.

У Војсци Србије дефицитаран механичарски и ваздухопловни војно-техничарски кадар уопште, и да је питање како наћи нове људе за обуку на “рафалима” кад их недостаје и за МиГ-29. О ремонту “орлова” и “галебова” у заводу “Мома” да се ни не говори – на једној летелици се ради, у најбољу руку, шест месеци

Његов колега, механичар на одржавању МиГ-а 29, каже да људима у тим средњим годинама, каквих је највише, није лако прихватити преобуку са одржавања МиГ-а 29 на “рафал” јер су то два различита система. “Нама на моторима је још донекле лако, али се питам како ће бити оружарима, радаристима, метеоролозима, компјутерашима, они морају да се “прешалтују”, наводи он.

И онда се поставља питање – шта са људима из “другог плана”, од којих зависе те летелице? То су стручни мајстори, обучавани годинама, и онда им се каже да морају да се “преквалификују”.

“Мој, нажалост, покојни друг, пилот, ми је говорио: ‘Кад те једном у Земунику предодреде за неки тип авиона, завршио си, нема да се жалиш’. А то значи ловачка, борбена или транспортна авијација. Они су међу собом знали ту категоризацију. Исто важи и за пилоте хеликоптера – зна се ко може на ‘газелу’, ко на ‘Ми-8’. Онда се појави

Ко ће платити, возити и одржавати Вучићеве нове „Рафале“

Пише: Давор Лукач
петак, 22 април 2022 09:59

‘Ми-17’, и на питање која је разлика, јер су летелице исте и зашто треба преобука, одговор је гласио: ‘Јел’ ти знаш шта значи репни ротор са леве и са десне стране?’, наводи саговорник “Времена”.

Ко ће одржавати “рафале”, кључније је питање од оног ко ће њима пилотирати за 10-12 година. И колико ће држава Србија платити обуку?

([Време](#))