



Datum: 02.08.2016
Medij: Ilustrovana politika
Rubrika: Ekonomija
Autori: JELENA BOŠKOVIĆ FotO: VLADIMIR MARKOVIĆ
Teme: Vojska Srbije

Naslov: NEBESKA KAPIJA

Napomena:
Površina: 1243
Tiraž: 20000



Strana: 18,19

Илустрованадруштво



НА СЛАВИ ПИЛОТА И МЕХАНИЧАРА ВОЈСКЕ СРБИЈЕ

Пуковник Крњајић за
командама свог „МИГ“-а

НЕБЕСКА КАПИЈА

**Пуковник Бране Крњајић, начелник штаба 204.
ваздухопловне бригаде у част Дане авијације 2. августа
говори о успесима и неким мање лепим тренуцима у
дугој традицији ратног ваздухопловства**

ЈЕЛЕНА БОШКОВИЋ
Фото: ВЛАДИМИР МАРКОВИЋ

На аеродрому „Батајница“ и ове године је 2. августа, на Светог Илију, обележен Дан рода авијације, у знак сећања на 1893. годину кад је краљ Александар Обреновић основао прве ваздухопловне јединице српске војске. Пилоти и механичари прославили су свог заштитника. Неколико дана раније, тек што је слетео „миг-ом 29“, пуковник Бране Крњајић, начелник штаба 204. ваздухопловне бригаде, подсећа да смо прве ваздухопловне јединице добили мање од деценије од првог лета браће Рајт у САД-у 1903. године:

- Прва група наших пилота је послата у центар обуке у Француску 1911. године. Када су се вратили, 1912. године, 24. децембра, формирана је Српска авијација са свим јединицама које су постојале у то време. Били смо у првих петнаестак земаља, свrstали смо се равноправно са Француском, Русијом, Великом Британијом и Немачком, наравно и Америком, која је направила прву летелицу.

Шта су највећи успеси наше авијације у последњих годину дана?

- Ова јединица, и цело ваздухопловство, увек има бројне активности које остварује. Неке су стандардно задате, као што је летачка обука од селективног летења кандидата за пилоте, обуке најмлађих, односно обуке кадета Војне академије до обуке сталног летачког састава у ваздухопловству на различитим ваздухопловима. Додатно се појављују нови задаци нарочито у билатералној војној сарадњи.

Који су нови задаци?

На пример, први пут после скоро четврт века, по доласку авиона „миг 29“, 1987, и потом борбене обуке наших пилота у руском центру у Астрахану 1989. изведена је прошле године заједничка вежба БАРС 2015 (Братство авијатичара Русије и Србије) у споменутом месту. Прошлог октобра у Астрахан је

поново отишла група пилота ловачке авијације и транспортних хеликоптера, подигли смо ниво обучености, јер су они далеко искрснији од нас. Мада, не бих желео да потценим изузетно искуство наших пилота.

Вежба „БАРС 2016“ извешће се код нас на јесен?

У октобру је планирано да се одржи у Србији. Доћи ће руски летачки састав. Летећемо на нашим авионима како би се одржао континуитет сарадње у овој области, јер планирамо у будућности да одемо поново код њих. Такође, недавно је купљен и нови транспортни хеликоптер. Почетна обука нашег летачког састава је завршена у Русији. Тренутно је у току административна процедура увођења у наше наоружање. Већ ове недеље званично настављамо летачку обуку код нас.

Недавно сте имали и сецифичан задатак пратње авиона кинеског председника током његове посете Београду?

Наизглед је рутински задатак, али је веома озбиљан с обзиром на особу која се дочекује, ваздушни простор, цивилни саобраћај и наоружане авиона. Све то захтева озбиљно планирање, проверу летачког састава и добру координацију* са цивилном контролом летења. На овако високом нивоу, први пут смо пре две године дочекали и кинеског премијера. Полетели смо на време, сачекали га на граници, лаички речено, на капији дворишта, и довели га до куће. Кинеска



Datum: 02.08.2016
Medij: Ilustrovana politika
Rubrika: Ekonomija
Autori: JELENA BOŠKOVIĆ FotO: VLADIMIR MARKOVIĆ
Teme: Vojska Srbije

Naslov: NEBESKA KAPIJA

Napomena:
Površina: 1243
Tiraž: 20000



Strana: 18,19



Зашто су нам потребни нови транспортни хеликоптери?

Логичан корак је био набавка нове технике. Потребни су нам свакако и вишеменски транспортни хеликоптери, не само због немилог догађаја од прошле године. У последње време је изражена потреба за ангажовањем таквих летелица, почевши од бројних поплава, пожара и других недаћа које нам се дешавају. На-

мена хеликоптера „М 17“ није искључиво за борбену употребу. Много је шире у мирнодопским условима. Добили смо два хеликоптера, са теденцијом да се број повећа у будућности.

Како са ове временске динстанце гледате на ваше колеге које су учествовале у одбрани нашег неба током НАТО бомбардовања 1999?

Био сам млад пилот, тек сам стекао услове да летим „миг-ом 29“. То су биле моје старије колеге, наставници летења који су ме обучили да радим оно што и данас радим. Заслужују велико поштовање, и можда сам мало субјективан зато што их добро познајем. Али, и да нису урадили то што јесу, веома их ценим. Са стручне, летачке стране то је изузетно храбар потез. Нико од њих није постављао питање да одмени колегу и преузме његову смјену у дежурству. Сви су добро знали шта може да снађе

човека који одлази на такав задатак. Присуствовао сам и кад су одлазили, а нису се вратили са задатка. Било је и тога. Гледао сам и оне који су се успешно враћали. Већина је данас у пензији.

И за крај како изгледа ноћни лет?

Сам по себи је необичан. Тек кад се попале сва светла видите где сте, где људи живе. Стално причам да је Београд много већи ноћу него дању. Кад погледате та светла доле, стекнете утисак да је спојен са Шумадијом. Куће и мања села некад човек не може да примети, ноћу кад се попале светла, све другачије изгледа. ■

делегација је била веома задовољна, касније су нас позвали у амбасаду НР Кине да се симболично захвале свим припадницима војске и полиције који су обезбеђивали овај догађај.

Са којим пилотима још изводите вежбе?

Није Русија једина земља. Успешно сарађујемо са румунским ваздухопловством. Такође, имамо добру сарадњу и са ваздухопловством Бугарске у области гађања циљева у ваздушном простору на полигону Шабла на Црном мору. Суседи су нам и на регионалном нивоу је најједноставније организовати вежбу. На пример, са америчким ваздухопловством тешко можемо да изведемо овакве вежбе због удаљености..., једино да они дођу код нас јер одлазак код њих, са потребном техником и опремом неопходном за извођење једне вежбе је велики изазов, и тешко изводљив и за многе западноевропске земље, па тако и за нас.

У последње време се јавно полемише о набавци нових летелица?

Наше ваздухопловство располаже техником из периода ЈНА, која се одржавала на адекватан начин и зато је опстала све ове године. Наравно, доће време да се нека летелица ремонтује, као што су авиони „миг 29“ ремонтовани 2008. године, онда поједини хеликоптери или да се набаве нове. После година кризе, не само у нашој земљи, покушавамо да опстанемо на сваки могући начин и одговоримо изазовима и постављеним задацима.

Један од два хеликоптера које је недавно набавила Војска Србије