

Набавке војних хеликоптера у региону

ПРИОРИТЕТИ ИЗ ДРУГОГ ПЛАНА

Премда су у очима јавности водите опремања војних ваздухопловстава увек били борбени авиони високих перформанси, стварна ситуација често је другачија, поготово у мањим ваздухопловствима. Такав приступ приметан је из више разлога и у нашом окружењу, где су примат набавки имали хеликоптери и транспортна, односно помоћна авијација. Борбени авиони, уколико су и увођени у наоружање, били су половни, изнајмљивани или уопште нису ни разматрани у плановима опремања. У овом тексту описане су неке од тих набавки из којих може да се закључи да су приоритети земаља у окружењу често мање атрактивни ваздухоплови, који су, ипак, ослонац њихових ваздухопловстава.

Пише **Славиша ВЛАЧИЋ**

Рушењем источног блока и распадом СФРЈ на простору Балкана појавила су се и нека нова, мања ваздухопловства. Ниједна новонастала држава није одустала од формирања властитог ваздухопловства, нити се уздржавала да крене у куповину ваздухопловне технике, укључујући и периоде режима међународних санкција. Због карактера намењене, прво су набављани хеликоптери, који су често имали цивилне ознаке, а тек после су разматрани борбени авиони. Иако се очекивало да ће та тенденција да се промени након укидања санкција, смиривања тензија и јачања економија, које у већој мери могу да подрже куповину скупе ваздухопловне технике, то се није десило, бар не онако како се очекивало.

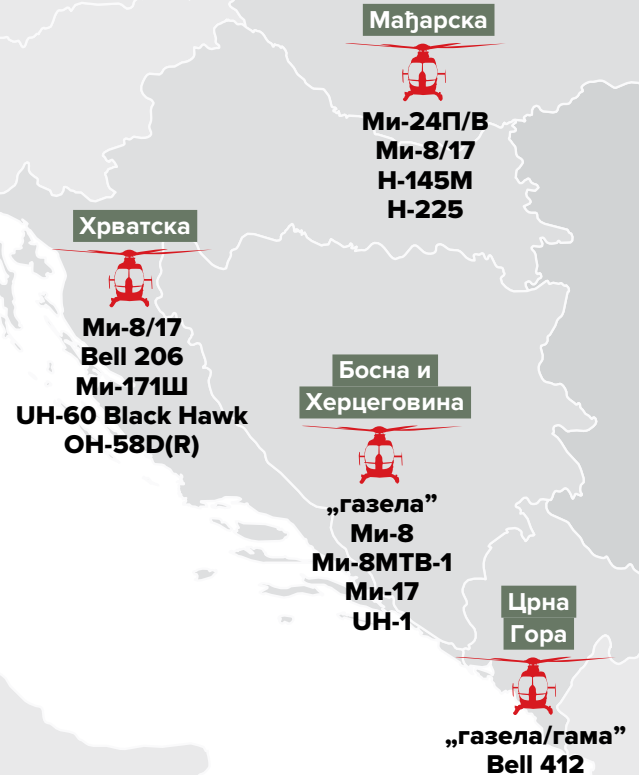
Опремање ваздухопловима у земљама бивше Југославије

Хрватска је прва од новонасталих држава ушла у озбиљније набавке ваздухопловне технике. У почетку су то били половни транспортни хеликоптери Ми-8/17 и ловачки авиони МиГ-21, а касније се наставило са куповином нових хеликоптера и авијације помоћне намене. Колика је пажња посвећена хеликоптерској компоненти говори и чињеница да је деведестих година прошлог века набављено скоро 30 хеликоптера Ми-8/17, од којих се део и данас

налази у експлоатацији. У употреби се налазила и ескадрила половних Ми-24Д/В који су повучени 2005. године. Значајније набавке нових хеликоптера десиле су се најпре 1997. године, када је за потребе обуке купљено 10 нових Bell 206. Потом је, 2007. године, на име дуга бившег СССР-а, примљено 10 транспортно-борбених хеликоптера Ми-171Ш. И поред извршеног ремонта, Хрватска те хеликоптере, декларативно, не види у дугорочним концептима развоја због чега се, за почетак, ушло у програм аквизиције четири УН-60 Black Hawk америчке производње. Поред тога, 2016. године примљено је из САД путем донације 16 мало коришћених хеликоптера ОН-58Д(Р). Реч је о лаким хеликоптерима модификованим за извршење борбених задатака, укључујући и оне са применом прецизно вођених убојних средстава. Осим њих, Хрватска укупно користи око 50 хеликоптера различите намене.

Када је реч о борбеној авијацији, Хрватска је након неуспеле набавке половних F-16 из Израела (више у „Одбрани“ бр. 319), средином јануара поновила захтев за понудом вишенамених борбених авиона. У међувремену, у употреби ће бити ескадрила старих ловаца МиГ-21.

Велики значај хеликоптера увидела је и **Северна Македонија**, која је након осамостаљења кренула с провереном шемом куповине хеликоптера Ми-8/17. Прве четири летелице стигле су 1994. године, да би 2001, по избијању



Румунија



IAR-330
IAR-316B

1. Хрватска је 2007. године на име дуга бившег СССР-а направила 10 транспортно-борбених хеликоптера Ми-171Ш

2. Македонски Ми-24 су прошли озбиљан програм модернизације у сарадњи са израелском ваздухопловном индустријом

3. Оружане снаге БиХ још увек употребљавају старе хеликоптере УН-1 добијене из америчке војне помоћи

4. Војсци Црне Горе је представљен хеликоптер Bell-505: у лету са хеликоптером Bell 412 црногорске војске

5. Мађарски Ми-24 су често добијали атрактивне шеме бојења које су привлачиле гледаоце на бројним европским аеро-митинзима

6. Бугарска је 2005. године уговорила 12 модерних хеликоптера AS-532 намењених транспорту и борбеном трагању и спасавању

7. Лицензно произведени IAR-330, које је Румунија модернизовала у сарадњи са Израелом, и данас основни тип хеликоптера у румунским оружаним снагама

Бугарска



Bell 206
AS-532
AS-365
Ми-17
Ми-24В

Северна
Македонија



Ми-8/17
Ми-8МТ
Ми-24В/К
Bell-206

оружане побуне албанских сепаратиста, од украјинских оружаних снага у саставу КФОР-а преузели још четири Ми-8МТ, а након тога и 12 десантно-јуришних Ми-24В/К, такође из украјинских извора.

Осим транспортне и борбене компоненте није занемарена ни сфера обуке, тако да су 2012. године набављена четири лака хеликоптера Bell-206. Ради обезбеђења потребног кадра, са израелском компанијом Elbit формиран је заједнички Центар за обуку пилота, у којем се налазе и прави, комплексни симулатори летења за хеликоптере Ми-8/17 и Ми-24.

Поред шест Ми-8/17, Северна Македонија планира да у наредном периоду задржи и два до четири хеликоптера Ми-24. Треба имати на уму да су те летелице прошле озбиљан програм модернизације у сарадњи са израелском индустријом.

Босна и Херцеговина је и у овом контексту специфична због осетљиве политичке ситуације и комплексног наслеђа. И поред постојања заједничких оружаних снага, и даље је неопходно балансирање између различитих ентитета, па и у набавци ваздухоплова. Босна и Херцеговина, односно Република Српска, одавно у употреби нема борбену авијацију. У експлоатацији су углавном „газеле” и то десетак хеликоптера различитих варијанти, као и пар Ми-8. Из инвентара осталих ентитета преостала су

1



Фото: Славиша Влацић

2



3



два хеликоптера Ми-8МТВ-1 и један Ми-17, те неколико употребљивих УН-1 од укупно 15 донираних америчким програмом „Опреми и обучи“.

Тренутно се чини извесном опција опремања различитих организација у БиХ са девет хеликоптера, од чега се три руска „ансата“ планирају за полицију Републике Српске, један AW119 за Хеликоптерски сервис РС, један Bell 412 за полицију кантона Сарајево и четири УН-1Н-II за војску. Једини конкретан уговор који тренутно постоји односи се на УН-1Н-II и потписан је половином прошлог децембра. Реч је о половним ремонтваним хеликоптерима, делимично модернизованим у односу на базну верзију.

Црна Гора је одвајањем од Србије наследила знатан број летелица, укључујући 17 авиона Г-4 „супергалеб“, 14 хеликоптера „газела/гама“ и пет хеликоптера Ми-8. Млазни авиони су 2012. године повучени из употребе, као и транспортни хеликоптери, а у функцији су задржани хеликоптери „газела/гама“. Осам хеликоптера је модернизовано савременом комуникацијском и навигацијском опремом. Сматра се да је данас оперативно једно хеликоптерско одељење. Црна Гора је 2007. године безуспешно покушала да уговори ремонт Ми-8. На крају је одлучено да продају четири хеликоптера. Купац је, за симболичну своту, била Киргизија.

Прва црногорска набавка била је куповина три хеликоптера Bell 412 (више о хеликоптеру у „Одбрани“ бр. 297 из фебруара 2018. године). Половни Bell 412EP испоручен је априла 2018, а септембра исте године стигла су и два нова Bell 412EPI.

Ваздухопловство Црне Горе би у будућности могло да добије лаке вишенаменске хеликоптере Bell 505 Jet Ranger X и тиме постане први војни корисник тог типа. Циљ је да се са четири таква хеликоптера замене „газеле“ које „газе“ четврту деценију употребе.

Поглед на ново, ослонац на старо

Политика опремања није се много разликовала ни у земљама окружења које нису биле захваћене грађанским ратом. Спољнополитичко опредељење ка НАТО-у и прокламоване прозападне политичке паролe нису аутоматски значиле и куповину скувих америчких и европских борбених авиона. Набавке су и даље настављане из Русији, а штавише, и ремонт те технике се, и поред санкција, и даље уговара са руским партнерима.

Мађарска се, примера ради, на име совјетског дуга почетком деведесетих година опремила са 28 авиона МиГ-29, а паралелно је из источнемањских вишкова набавила двадесетак половних хеликоптера Ми-24П/В. Постојећа транспортна компонента Ми-8/17 допуњена је са неколико примерака Ми-8Т преузетих из Финске. И поред пада броја оперативних примерака хеликоптера руског порекла, они нису повучени из наоружања, већ су у неопходној мери одржавани у летном стању. У односу на друге земље из окружења, Мађарска је била једина која је пре куповине нових хеликоптера опремљена са 14 борбених авиона типа

ЗНАЧАЈ ТРАНСПОРТЕРА

Поред хеликоптера, значајан примат у опремању ваздухопловства добили су и транспортни авиони, посебно у случајевима где су ваздухопловства морала да пруже подршку својим детањанима у међународним операцијама. Румунија је 1996. и 1997. године повећала транспортне капацитете са четири половна транспортна авиона С-130 Hercules, а 2007. уврштен је још један коришћени примерак С-130Н. Нешто мањи, али нови транспортни авиони типа С-27J Spartan купљени су 2007. године. Први од седам авиона испоручен је 2009, а последњи 2012. године. Бугарска се такође определила за С-27J Spartan. Три авиона у употреби се налазе од 2007. године.

Мађарска је проблем решила другачије. Заједно са 11 других држава укључила се у међународни програм познат као Strategic Airlift Capability (SAC), преко ког су набављена три авиона С-17 Globemaster. Иако је у питању заједничка имовина на којој лете интернационалне посаде, авиони носе мађарске војне ознаке и базирају на Аеродрому „Папа“ у Мађарској. Овај интернационални конзорцијум у складу са финансијским учешћем дели ресурсе авиона, али и посаде. Такође, 2017. године купљена су и два половна путничка авиона типа Airbus A319, који првенствено служе за превоз контингената мађарске војске.

JAS-39 Gripen, који су 2006. године изнајмљени од Шведске. Међутим, прва капитална куповина нове технике била је од европског произвођача „Airbus Helicopters“. Наиме, Мађарска је одлучила да у потпуности занови хеликоптерску флоту са 20 вишенаменских хеликоптера Н-145М и 16 транспортних Н-225 Super Puma, чија испорука добија на замаху у овој години. Паралелно, са 419. авијацијским ремонтним заводом из Санкт Петербурга у Русији уговорен је ремонт 12 хеликоптера Ми-24П/В, који би, заједно са четири Ми-17 ремонтвана у Русији 2017. године, требало да остану у експлоатацији до средине ове деценије.

Бугарска је приоритет опремања дала хеликоптерима, те је 1999. примила шест лаких хеликоптера Bell 206, а јануара 2005. уговорено је 12 транспортних хеликоптера AS-532 и три морнаричка AS-365. Одржавање хеликоптера руске производње стављено је у други план, а наставак набавки усмерен је ка школској и транспортној авијацији. Флота руских борбених авиона типа МиГ-29 и Су-25 коришћена је у великом броју вежби за проигравање противника бројним ескадрилама НАТО-а. Због проблема у одржавању хеликоптера западног порекла бугарско ваздухопловство решило је да ремонтном у игру врати четири Ми-17 и шест борбених хеликоптера Ми-24В. Ти хеликоптери, иако при крају радног века, обезбедиће оперативност хеликоптерске флоте до средине ове деценије. Интересантан је и податак да бугарски AS-532 нису у стању да носе противпожарна ведрa, што је био још један адут у прилог одлуци за ремонт Ми-17. Сматра се да је исправност транспортних хеликоптера AS-532 веома ниска, док је у случају Bell 206,

који се користе за школовање, ситуација нешто боља. Велики део буџета намењеног за војно ваздухопловство у наредном периоду отићи ће на набавку осам F-16 Block 70, који би у Бугарску требало да слете 2022. године. Управо зато помало је зачуђујућа била вест да је 7. јануара ове године Бугарска са руском компанијом МиГ потписала још један уговор о одржавању флоте постојећих МиГ-29 како би их оперативним држала до краја деценије.

Румунија је, као држава са развијенијом ваздухопловном индустријом и великим бројем ваздухоплова, дуго одолевала набавкама нових ваздухоплова. Приоритет је још деведесетих година стављен на модернизацију авиона МиГ-21 и хеликоптера IAR-330 (лицензно израђена Puma), док су „орлови” и МиГ-29 избачени из наоружања. Румунска ваздухопловна индустрија успоставила је блиску сарадњу са Израелом, који је дуго година био главни румунски технолошки партнер. Поред модернизације основног типа борбене авијације, Румунија је знатно дорадила средњи транспортни хеликоптер IAR-330 у вишенаменски хеликоптер. Двадесет четири хеликоптера добила су ознаку IAR-330 SOCAT (Sistem Optronic de Cercetare și Anti-Tanc), а први је испоручен 2001. године. За наоружавање хеликоптера SOCAT набављено је око 1.000 израелских противоклопних ракета Spike-ER. Од 2005. до 2008. трајала је и модернизација 12 хеликоптера на стандард IAR-330M Medevac са авиоником варијанте SOCAT, али без оптоелектронског система и наоружања. Тренутно се користи 59 IAR-330 – 25 IAR-330L, 12 IAR-330M Medevac и 22 IAR-330 SOCAT. Када је реч о лаким хеликоптерима, данас је у употреби свега шест IAR-316B, који су у великом броју седамдесетих година лицензно произведени у Румунији.

И поред модернизације, сви ти хеликоптери су при крају животног века. У том контексту, велики произвођачи хеликоптера видели су своју шансу, због чега је Румунији нуђена сарадња на пољу производње хеликоптера. „Airbus” је тако планирао да у Брашову отвори свој погон у којем би се производили хеликоптери H215M, технолошки слични IAR-330. Иако је румунска страна у почетку најављивала куповину 15 хеликоптера, уговор није склопљен, а буџет је спао на једва шест хеликоптера. Зато је „Airbus” на прагу повлачења из румунске приче. У исто време појавили су се и гласни поборници америчких хеликоптера, због чега је Румунија већ три године у преговорима око испоруке 24 јуришна хеликоптера AH-1Z Viper и 21 средњег хеликоптера UH-1Y Venom.

С друге стране, 2013. године коначно је донета одлука о замени МиГ-21. Купљено је 12 половних F-16 A/B Block 15 MLU, махом из Португала. У наредном периоду очекује се куповина додатног броја авиона F-16.

Очито је да, иако се у окружењу углавном налазе земље чланице НАТО-а, не постоји образац опремања, како по питању земље порекла тако ни по питању произвођача. Премда влада декларативно опредељење ка западној техници, пракса често води ка повратку на проверену руску технику.¹



4



5

Фото: Славиша Влацић



6



7

Фото: Славиша Влацић