

Некадашњи заменик команданта Ваздухопловства и противваздухопловне одбране Војске Србије, бригадни генерал у пензији Срето Малиновић, оценио је поводом пада хеликоптера Ми-17 да је очигледно да је постојала "пресија да се тај задатак изврши" и да је то превагнуло над професионалном проценом.



"Зашто доносиоци одлука из састава војске и ваздухопловства нису били у стању да се одупру томе или колико су и сами имали представу о целој ситуацији, питање је које дефинише њихову личну одговорност за последице својих одлука", рекао је Малиновић агенцији Бета.

Четири припадника Војске Србије, два медицинска радника из Новог Пазара и беба стара пет дана погинули су у петак, 13. марта, у удесу хеликоптера Ми-17 код Сурчина. Летелица Војске Србије ангажована је да би хитно транспортовала животну угрожену бебу у болницу у Београду, након што је због одрона била затворена Ибарска магистрала.

Малиновић је додао да је требало размотрити и услове за извршење тог задатка, пре свега стварно стање место ситуације и прогнозе за наредни период, стручну оспособљеност и тренажу посаде за летење у сложеним метеоролошким условима ноћу, опремљеност летелице за такве услове и могуће алтернативе за слетање. Он је нагласио да је врло мало вероватно да је у тако кратком року све то могло бити у потпуности сагледано на прави начин при доношењу одлуке.

"Одговор на питање да ли су наши пилоти имали обуку за летење у сложеним метео условима ноћу и на то када су последњу пут летели у таквим условима, најбоље ће осликати и стварну оспособљеност посада за ту врсту летења", рекао је Малиновић.

Малиновић, који је у својој каријери летео као пилот јуришне авијације, рекао је да је било евидентно да су метео услови били "више него сложени", пре свега због ниске облачности, лоше видљивости и магле и да је зато нејасно због чега посада тог квалитета и искуства није на време одлучила да слети на неки други простор.

"Посада је сигурно уочила промене у ситуацији и морала је донети одлуку о слетању на неки други терен, па макар и неуређен... Ако су они већ радарски вођени, како је могуће да летелица попут хеликоптера не успе да слети на аеродром? Остаје и питање колико су имали истинске помоћи са контроле летења", рекао је Малиновић.

Пензионисани генерал Срето Малиновић летео је на јуришним авионима J-21 "Јастреб" и J-22 "Орао" као и на Г-4 "Супергалеб" у Југословенској народној армији, Војсци Републике Српске и Војсци Србије.

До 2011. године био је заменик команданта Ваздухопловства и противваздухопловне одбране Војске Србије, а пре тога помоћник команданта за операције.

(Бета)

### **Да ли је посада палог хеликоптера била обучена за задатак?**

Док потпуковник у пензији тврди да посада хеликоптера Ми-17 није била припремљена на лоше услове летења, што би за последицу имало трагедију која се догодила у петак увече, цивилни извори тврде да је пилот Омер Мехић, који је управљао летелицом, имао прилике да у сличним условима то чини више пута, а последњи пут пре неколико дана.

Потпуковник у пензији Златомир Богдановић четири године био је командант ескадриле која је изгубила своје колеге и хеликоптер Ми-17, а за портал *Tango Six* испричао је да страдали чланови посаде нису никада искусили тако тешке услове летења.



- Треба да знате да Ми-8 нема ништа од опреме за инструментално летење, има забрањен улазак у облаке и лет у њима. Хеликоптери Ми-17 који су у РВ и ПВО дошли из МУП-а имају ИЛС и ВОР али га никад нисмо користили. Треба да знате да то нема ко и да их научи, јер нико у војсци то није радио. Као бивши командант и носилац златног летачког знака ово одговорно тврдим. Тврдим и да они нису били обучени за овакве задатке, опрема сама по себи не значи ништа ако се не зна користити - рекао је Богдановић.

Богдановић је пилот хеликоптера Ми-8, Ми-17 и Ми-24, био је командант 890. ескадриле од 2002. до 2006. године и наглашава да је са Ми-8 летео 26 година.

Портал *Tango Six* објавио је, међутим, и супротстављено мишљење цивилног извора који тврди да је пилот Мехић не само био довољно обучен, већ и да је у истим условима летео пре само неколико дана, односно 11. марта.

- Када смо чули да је у питању он, у контакту са војском, рећи ћу да смо одахнули, јер смо заједно обављали такве задатке пре само три дана. Тако да прича војске итекако

има основа. Такође је познато да са Батајнице у последње време доста лете ноћу и да је темпо и квалитет обуке знатно унапређен. Средства за прицизну оријентацију у простору (ГПС) су саставни део опреме и једноставно није било могуће да се навођење, што је овај пилот са нама већ вежбао, не уради како треба. Шта се конкретно догодило у последњим тренуцима, остаје на надлежним органима - испричао је цивилни извор за *Tango Six*

Петар Војиновић, главни и одговорни уредник портала *Tango Six*, за "Блиц" каже да се ради о комплексном догађају и поручио да је потребно да се у јавности смире страсти и да се сачека крај истраге.

- Коментари да је војска своје слала у смрт и да нису дорасли задацима су претерани. Да техника може бити новија, способнија и цео систем цивилно-војног реаговања бољи, неопходно је. Имали смо Обреновац, имали смо потребе и анализе, али се све увек завршава на херојима и хвали. Херојима се никада не побољшавају услови рада, херојима се такође смањује плата и од хероја се очекује да буду оно сто јесу без конкретне подршке државе. Када кажем конкретне, мислим на тешке али неопходне одлуке модернизације уз мање празних медијских игара - каже Војиновић.

(Блиц- *Tango Six*)

## "Опција много, црна кутија кључна"

Београд -- Црна кутија палог хеликоптера требало би да открије последње потезе које су пилоти предузели пре обрушавања у околини Београда.



Две комисије истражују узроке пада војног хеликоптера који је однео седам живота, а први извештај се очекује у среду. Стручњаци се слажу да војни хеликоптер не би полетео да није био адекватно опремљен и да посада није проценила да може да га контролише.

За сада је сигурно да су метеоролошки услови били неповољни а да је хеликоптер био опремљен за ноћно летење.

"Спекулације о томе да је хеликоптер летео неисправан су сигурно нетачне, а ако је опремљен како кажу да јесте, онда хеликоптер може да лети са тим", каже Милорад Ђошић, пуковник авијације у пензији.

Ипак, ноћ је посебно незгодна јер постоји могућност пада у неправилан положај, каже некадашњи пилот хеликоптера Триво Јокановић.

"Да ли је то можда било закачињање неке препреке с обзиром на време, да ли су покушали лет па нису успели, да ли је то пад у неправилан положај, опције су отворене и незхвално је сад о томе говорити. Пустимо надлежене да заврше свој посао", наводи Триво Јокановић, начелник Одељења ваздухопловног особља у Директорату цивилног ваздухопловства.

За сада остају дилеме око тога да ли је војни хеликоптер требало да лети по временским условима какви су владали у петак и зашто је инсистирано на слетању у Сурчину.

"Када је реч о војним пилотима, да ли можете да одбијете наређење? Како да одбијете наређење? Вас годинама неко обучава, улаже у вас, ви кажете нећу да извршим. Међутим ако процените, да су метео услови сложени, наравно нећете поћи, нико вас не може натерати", објашњава Јокановић.

"Све пише и све се зна. Ако комисије раде како треба, они ће да испитају то како јесте. Значи све пише у запису. Да ли им је неко наредио, да ли је вршен притисак да се иде на Сурчин, то пише у запису", каже Ђошић.

Транспортни хеликоптер Ми-17, који се срушио код Сурчина, био је један од свега два примерка те летелице која је коришћена у Војсци Србије. Увезени су као половни 1997. године за потребе Јединице за специјалне операције на Косову, а после ремонта 2010. поново су укључени у употребу.

(Б92)