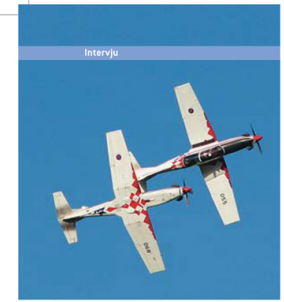

Bojnik Damir Barišić, Krila Oluje

Kad bi metle mogle letjeti, i na njima bismo zavrtjeli petlju u šestorki

"Za nas su letenje i poziv vojnog pilota ostvarenje dječačkih snova i životni poziv u kojem svaki dan iznova uživamo", kaže vođa akrogrupe Krila Oluje

Razgovarao i fotografirao: Goran Novačić

Početkom rada akrogrupe Krila Oluje smatra se akrobatski nastup u formaciji od četiri aviona prigodom otvorenja Europskog prvenstva u jedrenju 23. srpnja 2004. u Zadru. Akrogrupa HRZ-a i PZO-a predstavljena je hrvatskoj javnosti u istom sastavu i pod današnjim nazivom 5. kolovoza 2005. u Kninu u povodu obilježavanja 10. obljetnice vojno-redarstvene operacije "Oluja", prema kojoj je i dobila ime. Od kraja te godine leti u sastavu od pet aviona; prvi let u današnjem sastavu od šest aviona izvela je 25. ožujka 2009. U povodu pete obljetnice Krila Oluje razgovarali smo s bojnikom Damirom Barišićem, vođom akrogrupe.

Biti član akrogrupe svakom je pilotu u svijetu velika čast, ali i odgovornost

Tko je idejni kreator figura koje izvodite i koje su faze uvježbavanja nove figure?

Svi članovi grupe mogu predložiti nov manevar, ali zajedno donosimo sve odluke o programu nastupa. U pravilu, nakon odluke o uvježbavanju novog elementa teorijski se razradi i pripremi te počinje uvježbavati figura, i to najprije s manje aviona, a zatim s više. Danas je teško nabrojiti manevre koje izvode druge akrogrupe a da ih piloti Krila Oluje nisu sposobni izvesti. Ipak, bilo je elemenata koje smo odbacili nakon pokušaja uvježbavanja zato što smo zaključili da omjer utrošenog naleta za uvježbavanje i učinka ne bi bio dobar. Vodeće svjetske grupe koje funkcioniraju kao samostalne eskadrile koje isključivo uvježbavaju program i nastupaju (samo u tromjesečnoj fazi priprema lete tri put na šest dana u tjednu) zasigurno mogu mnogo više eksperimentirati s novim elementima nego što si to mi možemo dopustiti.

Imate li dovoljnu potporu Ministarstva obrane i drugih nadležnih tijela, ne kao HRZ-ovi piloti, nego kao akrobatski piloti u njegovu sklopu?

Biti članom akrogrupe svakom pilotu u svijetu velika je čast, ali i odgovornost. Kvalitetan rad i priznat doprinos na svjetskoj razini kao što je slučaj s Krilima Oluje neizbježno donosi odgovarajuću potporu nadležnih tijela. Prije svega, možemo istaknuti veliku potporu HRZ-a i PZO-a i svojeg zapovjednika, general-bojnika Vlade Bagarića. Na nama je da i ubuduće jednako kvalitetnim radom i angažmanom opravdamo iskazano povjerenje. Kad je riječ o našim aktivnostima, najviše je prostora za napredak u promidžbi i angažiranju grupe na području Hrvatske kako bi se što bolje izvršila osnovna zadaća privlačenja novog kadra u redove OS-a RH.

Koliko se osjećate spremnima za izvršavanje borbenih zadaća u sklopu HRZ-a? Pomaže li vam u tome iskustvo iz akrobatskog tima?

Potpuno smo spremni za izvršavanje svih zadaća koje nam se danas mogu postaviti. Budući da Pilatus nije opremljen za borbeno djelovanje, teško možemo govoriti o njegovoj borbenoj primjeni. Ipak, vjerujem da je svima jasno kako avion ne čini pilota, nego uvježbanost i kvaliteta njegove tehnike pilotiranja. U tom je smislu iskustvo iz akrogrupe, koja je, zasigurno, najviši stupanj u razvoju letačkog umijeća, neprocjenjivo. Ipak, u borbenom zrakoplovstvu sve se manje traži tehnika pilotiranja, a sve više kvalitetan operater suvremenih borbenih sustava.

Želite li ostati u HRZ-u nakon isteka ugovora?

Niti smo u njemu zbog ugovora niti bi nas on mogao zadržati da želimo otići. Za nas su letenje i poziv vojnog pilota ostvarenje dječačkih snova i životni poziv u kojem svaki dan iznova uživamo. Kad je pak riječ o meni, nema tog posla na svijetu za koji bih se mijenjao.

Jeste li zadovoljni PC-9M-om i koji akrozrakoplov preferirate kao skupina?

Svaki avion ima svoje prednosti i nedostatke u upotrebi u akrogrupi, pa tako i PC-9M.

Reporter Aerosvijeta Goran Novačić za posjeta Krilima Oluje

Pilatus zasigurno nema okretnost i manevarske sposobnosti "čistokrvnog" akrobatskog aviona ni brzinu i buku mlaznog lovca kojim bismo većinu publike oborili s nogu a da se i ne oznojimo. Uz to elisni su avioni zahtjevniji za letenje u akrogrupi od mlaznih. Ipak, treba reći da je riječ o izrazito pouzdanom i kvalitetnom avionu čija obilježja omogućavaju izvođenje najzahtjevnijih manevara koje danas akrogrupe izvode. Najveća je prednost izražita ekonomičnost i maleni radijusi koji omogućavaju izvođenje potpunog programa u uvjetima donje baze naoblake od samo 3000 ft. Vjerujem da bismo imali znatno lakši posao s nekim od mlaznih trenažnih aviona, ali mi preferiramo jedino letenje u akrogrupi, neovisno o tipu aviona. Kad bi metle mogle letjeti, i na njima bismo zavrtjeli petlju u šestorki.

Koja je akrogrupa najbolja na svijetu?

Teško je izdvojiti jednu među nekoliko najpoznatijih svjetskih akrogrupa. Ipak, mogao bih istaknuti jednu koja nam je bila uzor u nekoliko elemenata i koja, prema mojem mišljenju, izvodi tehnički najzahtjevniji program od svih skupina, ali, nažalost, ima isti nedostatak kao mi – nedovoljno atraktivan avion. Riječ je o brazilskoj akrogrupi Esquadrilha da Fumaça.

S kojom se akrogrupom najbolje slažete na aeromitinzima?

Krila Oluje u proteklih su pet sezona nastupala s gotovo svim najpoznatijim akrogrupama i s njima uspostavila odlične veze iz kojih su se razvila bliska prijateljstva. Ipak, jedna se ističe jer smo je prvu upoznali i do danas ostvarili najbliskiji odnos – Turkish Stars.

Koliko još namjeravate nastupati i što planirate?

Očekuje se da svaki pilot u grupi ostane od pet do sedam sezona. Primjeri iz drugih grupa govore o tri do čak jedanaest sezona, što, prije svega, ovisi o broju aviona u skupini i godišnjem broju nastupa. Kraća razdoblja izmjene, uz primjerice samo desetak nastupa na godinu koliko ih imaju Krila Oluje, negativno bi utjecala na kvalitetu programa. U Krila Oluje uvodit ćemo novog pilota svaku sezonu do dvije da bismo kvalitetu i sigurnost nastupa zadržali na današnjoj razini.

Koliko sati naleta u prosjeku treba za uvježbavanje strogog formacijskog leta ili grupne figure i akrobacije?

Kad je riječ o kandidatima za akrogrupu i obuci, ponajprije valja podsjetiti na to da je svugdje u svijetu, pa tako i kod nas, riječ o posebno odabranim pilotima koji su tijekom karijere postigli najbolje rezultate i posebnu kvalitetu u grupnom i akrobatskom letenju. Takvi piloti u pravilu prije ulaska u grupu imaju 800-tinjak sati vrlo kvalitetnog naleta. Zatim prolaze zahtjevnu obuku koja se sastoji od 60-ak letova tijekom kojih se prvi put susreću s manevrima koje izvode isključivo piloti akrogrupe. Nakon završene osnovne obuke spremni su za uvježbavanje programa nastupa u punom sastavu grupe. Za nove elemente katkad je dovoljno nekoliko letova, ali u nekim slučajevima bile su potrebne godine iskustva kao što je primjer s formacijom u lednom letu ili trostrukim ogledalom.

Koliko sati naleta na tjedan imate regularno, kao piloti HRZ-a, a koliko ih dodatno utrošite na akrobatsku skupinu?

Tjedni nalet ovisi o mnogo čimbenika, a godišnji je pak od 140 do 200 sati, što odgovara najvišim NATO-ovim standardima. Od tih sati naleta na akrogrupu otpada samo 50 do 60 sati.

Kad će se postaviti, i je li uopće u planu, dimne kutije na PC-9M? Tako biste atraktivizirali nastup.

Dimna instalacija neizostavan je dio nastupa gotovo svih akrogrupa. Uz to što pridonosi atraktivnosti postizanjem vizualnog efekta uz nju impresivno izgledaju i najjednostavniji elementi. Važna je i za sigurnost: avioni se u prostoru lakše prate i koordinira nastup grupe. Naravno da je nabava dimnog sustava jedan od naših planova, ali zasad je teško reći hoće li se to moći ostvariti već u sljedećoj sezoni ili nekoj od idućih.

Što planirate u idućoj sezoni?

Zasad prikupljamo pozive za velike međunarodne aeromitinge u 2011. Odluka se u pravilu donosi potkraj godine nakon analize svih pristiglih poziva. Stoga je u ovom trenutku još rano za bilo kakve procjene.

Namjeravate li u sljedećoj sezoni uvesti poneku novu točku?

Tijekom prvih sezona grupa je postupno, sa svakim novim nastupom, usavršavala i mijenjala program jer su piloti vrlo brzo usavršavali tehniku pilotiranja, zato nismo željeli čekati novu sezonu da bismo pokazali nove atraktivne manevre. Današnji se program nastupa Krila Oluje sastoji od veoma zahtjevnih manevara. Prostora za modifikaciju sve je manje, pogotovo u izboru novih, jednako zahtjevnih ili težih, elemenata. Program će se zato mijenjati samo ako bude riječ o promjeni naboljе. Ugradnja dimne instalacije zasigurno bi potaknula izmjenu programa jer bi se otvorila mogućnost izvođenja nekih jednostavnih i atraktivnih elemenata koji su bez dima potpuno besmisleni. Zasad želimo što kvalitetnije izvoditi postojeći program.

Krila Oluje u proteklih su pet sezona nastupala s gotovo svim najpoznatijim akrogrupama

PC-9M, pouzdan i kvalitetan avion čija obilježja omogućavaju izvođenje najzahtjevnijih manevara

AS19.indb 30 11.9.2010 8:45:49
AS19.indb 31 11.9.2010 8:45:51