

ОДБРАНА

Година VIII ■ Број 167 ■ 1. септембар 2012. ■ цена 100 динара ■ 1,20 евра



АЕРОМИТИНГ Батајница 2. 9. 2012.



Генерал-мајор Ранко Живак,
командант Ваздухопловства и ПВО

Спектакл достојан јубилеја



АЕРОМИТИНГ

ПОВОДОМ 100 ГОДИНА СРПСКОГ
ВОЈНОГ ВАЗДУХОПЛОВСТВА



Батајница 2. 9. 2012.

www.mod.gov.rs

www.aeromiting.vs.rs



ПОТПУНО ПАРТНЕРСТВО



Постављање нових стандарда супериорности

Тајфун: Најнапреднији вишенаменски борбени ваздухоплов нове генерације. Као заједнички подухват водећих компанија европске ваздухопловне и војне индустрије, Тајфун пружа технолошке и индустријске погодности свим потенцијалним клијентима. Пројектован по већ опробаном моделу увођења нових технологија, Еурофајтер Тајфун је отворена платформа која нуди индустријско партнерство, заједнички развој и логистичка решења по приступачној цени.



www.eurofighter.com



BAE SYSTEMS

CASSIDIAN

**Eurofighter
Typhoon**

nothing comes close

ОДБРАНА

Магазин Министарства одбране Србије

„Одбрана“ наставља традицију „Рајника“, првог војног листа у Србији, који је изашао 24. јануара 1879.

Издавач

Медија центар „ОДБРАНА“
Београд, Браће Југовића 19
medijacentar@mod.gov.rs

Директор

Славољуб М. Марковић, потпуковник

Главни и одговорни уредник

мр Раденко Мутавић

Заменик главног уредника

Владимир Почуч, мајор

Уредници

Мира Шведић, Душан Глишић, Славица Лужник

Новинари

Сања Анђелковић

Мирјана Боровина, потпоручница

Владимир Вјештић

Биљана Миљић

Стални сарадници

Станислав Арсић, др Себастиан Балаш,
мр Славиша Влачић, Милосав Ц. Ћорђевић,
Владица Крстић, др Милан Мијаковски,
мр Зоран Миладиновић, мр Миљан Милкић,
Крсман Милошевић, Никола Остојић,
Никола Оташ, Иштван Пољанац,
Будимир М. Попадић, Влада Ристић

Дизајн и прелом

Енес Међедовић (ликовни уредник),
Станислава Струњаш, Бранко Сиљевски,
Марија Марић и Слободан Михаиловић
(технички уредници)

Фотографија

Стефана Савић (уредница),
Горан Станковић, Душка Стефановић,
Јово Мамула, Даримир Банда, (фоторепортери)

Језички редактор

мр Наташа Николић

Коректор

Слађана Грба

Секретар редакције

Вера Бјеловук

Документација

Радован Поповић (фото-центар)

ТЕЛЕФОНИ

Директор 3241-258; 23-809

Главни и одговорни уредник 3241-257; 23-808

Секретар редакције 3201-809; 23-079

Прелом 3240-019; 23-583

Маркетинг 3241-026; 3201-765; 23-765

Претплата 3241-009; 3201-995; 23-995

ТЕЛЕФАКС 3241-363

АДРЕСА

11000 Београд, Браће Југовића 19

odbrana@mod.gov.rs

redakcija@odbrana.mod.gov.rs

www.odbrana.mod.gov.rs

Жиро-рачун

840-312849-56 МЦ „Одбрана“

Претплата

За припаднике МО и Војске Србије преко РСЦ месечно 160 динара. За претплатнике преко Поштанске штедионице месечно 180 динара.

Штампа „ПОЛИТИКА“ АД, Београд,

ISSN 1452-2160

Магазин излази сваког 1. и 15. у месецу



„Одбрана“ је члан Европског удружења војних новинара

БРОЈ 167



НА НАСЛОВНОЈ СТРАНИ

Завршне припреме за аеромитинг на аеродрому Батајница

Снимио Игор САЛИНГЕР

САДРЖАЈ

■ ДОГАЂАЈИ

6 Шездесет година постојања Војнотехничког гласника

ЧАСОПИС ОД НАЦИОНАЛНОГ ЗНАЧАЈА

8 СУСРЕТ МИНИСТРА ВУЧИЋА И ЗАМЕНИКА ПРЕМИЈЕРА РУСИЈЕ РОГОЗИНА

■ ИНТЕРВЈУ

10 Генерал-мајор Ранко Живак, командант Ваздухопловства и ПВО

СПЕКТАК ДОСТОЈАН ЈУБИЛЕЈА

13 СТО ГОДИНА СЛАВЕ СРПСКИХ РАТНИХ КРИЛА

14 Завршне летачке припреме за аеромитинг СВЕ ЈЕ СПРЕМНО

■ ИНТЕРВЈУ

18 Генерал-мајор Младен Вуруна, начелник Војне академије

ДИПЛОМА У РУЦИ, ШАПКА У ВАЗДУХУ

■ ОДБРАНА

24 Механизовани батаљон Четврте бригаде ПРОФЕСИОНАЛЦИ ПОСЕБНОГ КОВА

Припадници јединице из Врања својом организованошћу, упорношћу, вољом и сналажљивошћу предњаче у професионализму приликом обезбеђења административне линије према Косову и Метохији и контроли Копнене зоне безбедности.



Специјални
прилог

Аеромитинг
БАТАЈНИЦА 2012



- 28** Подморнице, од чуда Краљевске морнарице до монографије „Подморничарство Југославије“
КЊИГА СА ДУШОМ
- 33** Трећи војни спортски камп
ЛЕТЊЕ ЛИЦЕ КОПАНИКА
- 34** Тридесет година спомен-собе Речне флотиле
ИСТОРИЈА РЕЧНИХ БРОДАРАЦА



Успомене на настанак и развој Речне флотиле на нашим простори-ма чувају се у богато опремљеној спомен-соби у новосадској касарни „Александар Берих“.

ФЕЉТОН

- 38** Век ваздухопловства у Србији
РАЂАЊЕ СРПСКЕ АВИЈАТИКЕ

Када је патрола српске војске од једног аустријског шпијуна, почетком 1908. године, на паробродској станици код Обреновца, запленила корпу са 17 голубова писмоноша, нико није ни слутио да ће тај догађај довести до формирања прве голубије станице у Нишу, а затим и стварања прве ваздухопловне јединице у српској војсци.



Реч уредника

Све је спремно за велики догађај на аеродрому Батајница, 2. септембра – Међународни аеромитинг „Батајница 2012“, централни догађај у оквиру обежавања 100 година српског војног ваздухопловства.

Данашње генерације српских војних ваздухопловаца, поносни на традицију којом се мало земаља може подичити, спремно дочекују љубитеље летења из Србије и читавог региона, пријатеље и колеге из земље и иностранства, на још један велики догађај у столетној историји српског војног ваздухопловства.

Неколико дана над батајничком аеродромом трајао је увежбавање летачког програма нашег ваздухопловства. Летачко умеће и маневарске могућности приказаће пилоти у авионима МиГ-29, Орао, МиГ-21, Супергалеб и хеликоптерима Газела, Ми-8 и Ми-17.

У летачком програму и статичном делу изложбе учествоваће ваздухоплови из 11 земаља (Аустрија, Бугарска, Данска, Италија, Мађарска, Русија, Румунија, САД, Словенија, Турска, Француска), а посетиоци ће моћи да виде најсавременије вишенаменске борбене авионе као што су Еурофајтер (из Италије), Грипен (из Мађарске) и МиГ-29М којег ће представити пилоти из корпорације РСК „МиГ“ из Русије. Изузетан програм имају и авиони F-16 из Данске, Pilatus PC-9M из Словеније, IAR-99 Soim из Румуније, SAAВ-105 из Аустрије и Spartan C-27 који долази из Италије.

Организатори – Министарство одбране, Војска Србије и Ваздухопловство и ПВО, према значају столетног јубилеја, обећавају динамичан и атрактиван летачки програм, богату статичну изложбу ваздухоплова и интересантну изложбу одбрамбених технологија, која ће показати домете наше и страних индустрија које производе наоружање и опрему за ваздухопловство.

У комерцијалном делу аеромитинга посетиоце очекује разноврсна понуда, а пажњу ће привући широк асортиман сувенира који ће купце подсећати на овај велики празник летења.

Да би овакви догађаји протекли у најбољем реду предузимају се све мере обезбеђења и организације и тако је урађено и за „Батајницу 2012“. Мислило се на све, како за пријатан целодневни боравак на аеромитингу, тако и за безбедан долазак и одлазак са аеродрома. Капије аеродрома отварају се већ од осам сати како би се избегле гужве, а линије јавног превоза уређене су по посебном реду вожње за овакав масовни скуп.

Ако и временске прилике буду наклоњене, биће то за све посетиоце, а посебно најмлађе, још једно незаборавно дружење са ваздухопловцима у години њиховог столетног јубилеја! ■

Раденко МУТАВЏИЋ

Шездесет година
Војнотехничког
гласника

Часопис

ОД НАЦИОНАЛНОГ ЗНАЧАЈА

Будућност наше војске
проиилази из онога колико
ћемо знати и колико
можемо да научимо.
Војнотехнички гласник је
најбољи часопис,
па и књига за то, из које
можемо да научимо,
сазнамо и много тога
унапредимо, истакао је
министар одбране
Александар Вучић
на свечаности поводом
јубилеја *Војнотехничког*
гласника.



Министар Александар Вучић
уручује Војну спомен-медаљу
потпуковнику Небојши Гаћешу

У свечаној сали Дома војске у Београду, 27. августа, обележено је шездесет година постојања *Војнотехничког гласника*, научног часописа Министарства одбране.

Тим поводом, први потпредседник Владе и министар одбране Александар Вучић уручио је Војну спомен-медаљу за изузетан допринос систему одбране Републике Србије уреднику *Војнотехничког гласника* потпуковнику Небојши Гаћешу.

Свечаности су присуствовали начелник Генералштаба генерал-потпуковник Љубиша Диковић, државни секретар Александар Николић и помоћници министра за политику одбране Мирослав Јовановић и буџет и финансије Србислав Цвејић.

Честитајући јубилеј, министар Вучић је истакао да ће будућност наше војске проиилази из онога колико ћемо знати и из онога колико можемо да научимо.

– *Војнотехнички гласник* је најбољи часопис, па и књига за то, из које можемо да научимо, сазнамо и много тога унапредимо – истакао је

министар Вучић и додао да у складу са политиком одбране наше земље да будемо војно неутрални, морамо сами да бринемо о будућности, као и о унапређењу наше технологије и технике.

Министар је захвалио уређивачком тиму, уредницима и сарадницима часописа, обећавајући даљу подршку за дело које је од великог значаја за целокупан систем одбране, наменску индустрију, али и за будућност Србије.

На свечаности је уредник потпуковник Небојша Гаћеша говорио о историјату и достигнућима научног часописа и одао признање напорима претходних аутора, редакције и уређивачких одбора.

– С посебним уважавањем овом приликом желимо да се осврнемо и на публикације војнотехничког карактера које су излазиле у време Краљевине Србије и Краљевине Југославије, све до Другог светског рата. Они су својим стручним профилем и квалитетом несумњиво утрли пут и данашњем *Војнотехничком гласнику*, чији је први број изашао

из штампе у јануару 1953. године – рекао је потпуковник Гаћеша и додао да је важна година за Гласник 2011, када је, према одлуци Министарства просвете и науке, категорисан као научни часопис националног значаја, са категоријом М52.

О програмској оријентацији *Војношехничког гласника* говорио је председник Уређивачког одбора бригадни генерал др Бојан Зрнић, начелник Управе за одбрамбене технологије Сектора за материјалне ресурсе.

– Часопис се развијао од публикације намењене информисању и едукацији унутрашњег армијског кадра, као и афирмацији војне технике, до стручног и научног часописа који објављује научно-техничке прилоге и информације из области војнотехничких наука – рекао је генерал Зрнић. Он је истакао да су захваљујући уређивачкој политици и одзиву компетентних аутора, програмска концепција и оријентација непрестано усавршаване, тако да је *Војношехнички гласник* израстао у научни и стручни часопис који је цењен, не само у војној средини, већ и у цивилним, научним и образовним институцијама.

ЗАХВАЛНИЦЕ

Председник Уређивачког одбора *Војношехничког гласника* бригадни генерал др Бојан Зрнић на свечаности је уручио захвалнице професорима др Бранку Ковачевићу, ректору Универзитета у Београду, дугогодишњем члану Уређивачког одбора Војнотехничког гласника, др Градимиру Миловановићу, дописном члану Српске академије науке и уметности, др Мирославу Трајановићу, шефу Катедре за производно-информационе технологије и менаџмент Машинског факултета Универзитета у Нишу и Центру за евалуацију у образовању и науци (ЦЕОН).

Председник Центра за евалуацију у образовању и науци (ЦЕОН) проф. др Перо Шипка рекао је да су у уредништву часописа препознали групу ентузијаста.

– Учили смо да уредништво иказује необичну склоност за модернизацију и иновације. Били смо импресионирани како су одговорили на изазове и тиме што су нам ставили на увид све што раде – рекао је Шипка.

Потпуковник Славољуб Марковић, директор Медија центра „Одбрана“, у оквиру чије Издавачке делатности излази *Војношехнички гласник*, указао је на значај часописа, уједно захваљујући свим претходним уредницима и сарадницима на дугогодишњој сарадњи.

– Научни и стручни часописи позиционирани су у оквиру издавачке делатности Медија центра „Одбрана“ и у том миљеу имају све неопходне кадровске, техничке и материјалне услове за даљи развој и достизање највиших међународних стандарда у тој области – истакао је потпуковник Марковић.

Поводом јубилеја, у фоајеу Дома војске приређена је изложба претходних бројева *Војношехничког гласника*, као и часописа које је Гласник наследио. ■

Б. МИЉИЋ
С. АНЂЕЛКОВИЋ
Снимимо Д. БАНДА



Сусрет министра Вучића и заменика премијера Русије Рогозина

Први потпредседник владе и министар одбране Александар Вучић разговарао је 22. августа у Москви са замеником премијера Русије задуженим за одбрамбену индустрију Дмитријем Рогозином и том приликом добио уверавања руског колеге да је Руска федерација спремна да помогне новој српској влади.

– Република Србија и Руска федерација требало би да од наредне недеље направе конкретне кораке ка успостављању чвршће сарадње у области одбрамбене индустрије – изјавио је потпредседник Вучић и додао да се разговарало о томе како да се поспешу српска производња и одбрамбена индустрија, како да се запосли већи број људи и модернизује Војска Србије.

– Договорена је сарадња на неколико нивоа. За нас је најважнија наша наменска индустрија, шта можемо да понудимо руским партнерима, шта можемо заједнички да произведемо и како заједно можемо да изађемо на нека трећа тржишта – казао је потпредседник Вучић након састанка. Он је изјавио да ће се убрзо кренути у реализацију ових планова, као и да ће се на виши ниво подићи сарадња министарстава одбране Републике Србије и Руске Федерације.

Он је навео да је на састанку у Москви било речи о и другим политичким питањима.

– Мислим да смо договорили и неке значајне ствари у вези са другим областима, а посебно у домену привреде – рекао је Вучић и најавио да током ове године очекује посету министра одбране Руске федерације Анатолија Сердјукова.

– Благодети сарадње две државе осетиће сви грађани Србије, а посебно наменска индустрија – истакао је Вучић.

Он је изјавио да ће се “први пут после 12 година” руски мигрови појавити на аеромитингу 2. септембра.

– Пошто смо Рогозин и ја потпредседници влада разговарали смо о свим важним темама. Господин Рогозин је показао пријатељство и изузетну наклоност према Србији на чему смо веома захвални – рекао је Вучић и изразио наду да ће Србија својом коректношћу, озбиљношћу и одговорношћу умети да узврати.

Током посете Русији, министар Вучић обихваћао је објекте руске наменске индустрије. ■



Унапређење сарадње са мисијом ОЕБС-а

Први потпредседник Владе и министар одбране Александар Вучић састао се 13. августа са шефом Мисије ОЕБС-а у Србији Димитријем Кипреосом.

Министар Вучић захвалио је на подршци коју Мисија пружа Србији и Министарству одбране и посебно истакао добру сарадњу у области развоја капацитета за управљање залихама конвенционалне муниције, те у процесу демократизације безбедносних снага и система одбране.

Амбасадор ОЕБС-а честитао је Вучићу на именовану и пожелео успех новој влади. Нагласио је да је ово тежак период за Србију и Балкан, али да ће њен успех бити значајан и за развој региона. Представник Мисије је истакао да Европа много очекује од нове српске владе.

„Мисија ОЕБС-а у Србији жели да унапреди сарадњу са Министарством одбране”, рекао је амбасадор Кипреос и поздравио учешће припадника Војске Србије у мировним мисијама, што је показатељ политичке воље да Србија учествује у унапређењу међународне безбедности. ■

Разговори са амбасадором Кине у Београду

Министар одбране Александар Вучић и амбасадор Народне Републике Кине Џанг Ваншу разговарали су о јачању билатералне сарадње две земље, с тежиштем на унапређењу сарадње у области одбране – наставку дијалога на високом нивоу и развоју војно-економске и научнотехничке сарадње, као и трансферу технологија и знања из области одбрамбене индустрије.

На састанку је посебно наглашено да Србија и Кина имају традиционално пријатељске односе, засноване на позитивном историјском наслеђу. ■

Сарадња са Азербејџаном

На састанку министра одбране Александра Вучића и амбасадора Републике Азербејџан Елдара Хасанова било је речи о развоју билатералне сарадње кроз јачање партнерских и пријатељских односа.

Обе стране су показале заинтересованост за развој сарадње у свим областима одбране, као и јачање чврстих политичких и економских односа двеју земаља.

Поред војно-економске, сарадња двеју земаља биће унапређена и у војно-техничком, а посебно војно-медицинском домену. ■

Састанак начелника Генералштаба и команданта КФОР-а

Начелник Генералштаба Војске Србије генерал-потпуковник Љубиша Диковић сусрео се, 21. августа у Нишу, са командантом КФОР-а генерал-мајором Ерхардом Древисом.

Генерали Диковић и Древис разговарали су о актуелној безбедносној ситуацији на Косову и Метохији и дуж административне линије.

Састанак високог нивоа Заједничке комисије за примену Војнотехничког споразума био је прилика и да двојица генерала захвале један другом на професионалној и коректној сарадњи, будући да генерал Древис у септембру предаје дужност.

Заједничку комисију за спровођење Војнотехничког споразума чине комисија команде КФОР-а и комисија представника снага безбедности Србије. Састанци Заједничке комисије одржавају се редовно на различитим нивоима од 1999. године ради испуњења Споразума. ■

Састанак министра одбране са сталним координатором УН у Србији

Први потпредседник владе и министар одбране Александар Вучић састао се 24. августа са Вилијемом Инфантеом, сталним координатором Уједињених нација у Републици Србији. Тема састанка била је борба против корупције, програм развоја капацитета за управљање залихама конвенционалне муниције у Републици Србији, као и родна равноправност жена у војсци.

На састанку је посебно било речи о борби против корупције. Стални координатор УН у Србији Вилијем Инфанте изразио је спремност да помогне шефу Бироа за координацију служби безбедности Александру Вучићу у свим сферама борбе против корупције, оснивању експертских тимова за израду акционих планова и предузимању конкретних мера, обуци персонала и финансијску подршку за изградњу капацитета неопходних за борбу корупције. Обе стране сматрају да ће сагледавање добре праксе, али и евентуалних мањкавости у спровођењу процедура које се односе на спречавање ризика од корупције, помоћи Влади Србије да умањи ове ризике.

Током састанка министар Вучић је оценио да високо квалитетна сарадња Министарства одбране са Уједињеним нацијама и њеним специјали-



зованим агенцијама и телима има веома велики значај за наставак процеса реформи, чему је Министарство одбране Републике Србије истински привржено, што је посебно важно и за напредак наше земље ка пуноправном чланству у Европској унији.

У наредном периоду приоритет Министарства одбране биће решавање вишкова убојних средстава и складиштења конвенционалне муниције у сарадњи са Канцеларијом Уједињених нација у Србији на заједничким пројектима смањења ризика од злоупотребе оружја.

Министар Вучић захвалио је Вилијему Инфантеу на подршци Уједињених нација за развој и програму развоја капацитета за управљање залихама конвенционалне муниције, којим Србија жели да покаже да у области разоружања и контроле наоружања поштује стандарде, критеријуме и процедуре УН и ОЕБС. Констатовано је да Министарство одбране успешно сарађује са Агенцијом УН за родну равноправност и јачање улоге жена, као и Програмом УН за развој (UNDP). Ова сарадња се одвија у функцији обезбеђивања подршке Министарству одбране на спровођењу Националног акционог плана „Жене, мир и безбедност у Републици Србији“, сходно прихваћеној Резолуцији Савета безбедности 1325. ■

Генерал-мајор Ранко Живак,
командант Ваздухопловства и ПВО

Спектакл достојан јубилеја

Аеро-митинг „Батајница 2012“ је централни догађај у оквиру обележавања јубилеја – 100 година српског војног ваздухопловства. Обележићемо га достојно и у складу са ваздухопловним традицијама, заједно са грађанима Србије, нашим драгим пријатељима – ваздухоповцима из земље и иностранства, љубитељима и поштоваоцима ваздухопловства. То је наша двострука обавеза, како према многим генерацијама ваздухоповца који су уградили све, а неки и своје животе, у развој нашег ваздухопловства, тако и према будућим генерацијама ваздухоповца.



Поводом столетног јубилеја Ваздухопловство и ПВО Војске Србије организовало је низ манифестација које се реализују током целе године. Одржан је научни симпозијум са међународним учешћем, а до краја године биће објављен зборник радова презентованих на научном симпозијуму, који су из различитих углова осветлили настанак и развој српског војног ваздухопловства.

У току је израда монографије и снимање документарно-играног филма о стогодишњем развоју српског војног ваздухопловства. Музеј

југословенског ратног ваздухопловства организоваће неколико изложби у градовима широм Србије како би само један део богате збирке приближио грађанима.

У сарадњи са ваздухопловним организацијама и појединцима организује се низ активности. Једна од њих је и емитовање серије поштанских маркица са мотивима из историје српског ваздухопловства, у издању ЈП „Србијамарка“.

Централни догађај је међународни аеро-митинг „Батајница 2012“, о којем разговарамо са ко-

мандантом В и ПВО генерал-мајором Ранком Живаком.

■ *Господине генерале, шта за Војску Србије и њено ваздухопловство значи аеро-митинг „Батајница 2012“, посебно у години столетног јубилеја?*

– Током 2012. године, коју слободно можемо назвати „годином ваздухопловства“, обележавамо значајан јубилеј – 100 година постојања српског војног ваздухопловства. Ретке су генерације које имају ту

част и привилегију да организују обележавање неког стогодишњег јубилеја. Ми смо одлучили да тај значајни јубилеј достојно обележимо низом манифестација које се реализују током целе године.

Најзначајнија и најсложенија активност је организација Међународног аеромитинга који ће се одржати на аеродрому Батајница 2. септембра. То је јединствена прилика да са грађанима Србије и нашим драгим пријатељима, ваздухопловцима из земље и иностранства, заједно прославимо и обележимо значајан јубилеј. То је и повољан тренутак да учврстимо већ успостављене везе и сарадњу између Војске Србије и њеног ваздухопловства са ваздухопловствима пријатељских земаља. Показаћемо своје тренутне борбене способности и летачка умећа, као и организаторске способности у току припреме једног од највећих догађаја у овом делу Европе у 2012. години. Пружићемо прилику посетиоцима да уживају у летачким бравурама наших и иностраних пилота и још једном показати сву гостопримљивост српског народа.

Наравно, то је и прилика да се укаже на потребу даљег улагања у развој српског војног ваздухопловства, пре свега кроз набавку нових борбених система. Услов опстанка и развоја сваког ваздухопловства је стално улагање у опремање и одржавање ваздухоплова и других борбених система, као и квалитетан процес обуке кадра.

■ *Ко учествоваће на аеро-митингу, у штампичком и летачком делу?*

– Учесће на аеро-митингу најавило је и потврдило 13 земаља. Од тог броја, у летачком и статичком делу изложбе учествоваће ваздухоплови из 11 земаља (Аустрија, Бугарска, Данска, Италија, Мађарска, Русија, Румунија, САД, Словенија, Турска и Француска), као и две земље на нивоу делегације, а у току су додатне консултације око могућег учешћа још неколико земаља.

ПОРУКА ПОСЕТИОЦИМА АЕРО-МИТИНГА

Сваки аеро-митинг је празник са којег се понесу лепе успомене, сувенири... Аеро-митинг „Батајница 2012” је прилика да са својим породицама и пријатељима проведете угодан и занимљив дан на аеродрому и да присуствујете несвакидашњем догађају.

Из искуства са аеро-митинга „Батајници 2009”, као и низа аеро-митинга који су се одржавали у иностранству, најважније је да се не створи гужва на прилазним путевима и да се брзо и безбедно стигне до аеродрома. Капије аеродрома отварају се већ у 8 часова, што ће посетиоцима омогућити да на миру прегледају изложбу ваздухоплова и других борбених система, као и изложбу ваздухопловних технологија која ће бити постављена у великом хангару.

Важно је да се максимално користе средства јавног превоза, чије ће линије бити појачане од Земуна и од Инђије према аеродрому. У ужем кругу око аеродрома (од уласка у Батајницу и од железничке станице у Батајници, као и од Нове Пазове) посетиоце ће до капија аеродрома превозити аутобуси који ће полазити на сваких 3 до 5 минута.

Такође, важно је на време купити улазнице чија је цена врло приступачна. Продајна места карата ће и у претпродаји и на сам дан аеро-митинга бити видно означена. Налазиће се на најфреквентнијим местима из правца Земуна и Инђије, као и на самим капијама аеродрома. Ради избегавања гужви, било би пожељно да се карте купе раније или на продајним местима у току доласка на аеродром. Деца до седам година и лица са инвалидитетом имају бесплатан улаз.

Атрактиван летачки програм који смо спремили и лепо време за које се надамо да ће да нас послужи створиће све услове за један незабораван боравак на аеродрому Батајница.

Дођите да прославимо наш заједнички јубилеј!

У изложбеном и летачком делу програма учествоваће ваздухоплови из 15 ваздухопловних организација и аеро-клубова из Србије: Ваздухопловни савез Србије, хеликоптерска јединица МУП-а, ЈАТ привредна авијација, много аеро-клубова и пилотских школа, макетари, падобранци и други.

Заједно са ваздухопловима В и ПВО Војске Србије, на једном месту ће се наћи преко 100 ваздухоплова из земље и иностранства.

■ *Чиме се представља наше ваздухопловство?*

– Символично, година у којој се навршава век постојања српског војног ваздухопловства је уједно и нови почетак. У току 2012. године у наоружање В и ПВО уводи се наш домаћи нови авион за почетну обуку – ластва, а аеро-митинг је прилика да га представимо најширој публици, у ваздуху

и на изложби. Поред тога, приказаћемо оспособљеност пилота и маневарске могућности авиона *MuГ-29, орао, MuГ-21, сујергалеб*, хеликоптера газела у наоружаној и општој варијанти, хеликоптера *Mu-8* и *Mu-17* и других.

■ *Шта, као најважније, издвајате из припреме за ову велику манифестацију? Ко је учествовао у припреми?*

– Организација овако велике манифестације је изузетно дуг и сложен процес. Основни и најважнији критеријуми којима смо се руководили у том процесу је безбедност на првом месту и квалитет садржаја који ће бити презентовани публици. Због изузетне сложености, као и великог значаја који се придаје овој манифестацији на државном нивоу, планирање, припрему и организова-



Орао

ње аеро-митинга реализовао је Извршни одбор у којем се, поред припадника В и ПВО, налазе и представници свих организационих јединица Министарства одбране и Војске Србије. Са аспекта функционисања војне организације, то је врло специфичан облик руковођења и командовања који се у датим условима показао као изузетно ефикасан и једино могућ.

■ *Колико је аеродром на Батајници савремен да пружи све потребне услове за један врхунски летачки догађај?*

– Аеродром Батајница, са својом инфраструктуром и величином, обезбеђује све неопходне услове за реализацију овако великог и сложе-

ног догађаја. То смо показали и током 2009. године када смо, такође, организовали међународни аеро-митинг. Аеродром се од тада развијао и сређивао, а желим посебно да истакнем да је потпуно санирана и обновљена полетно-слетна стаза, што ће остати као трајна вредност после аеро-митинга.

■ *Шта преоручујете из програма аеро-митинга? Шта ће, по вашем мишљењу, привући највише пажње публике?*

– Тешко је издвојити некога, пошто су сви наступи врло атрактивни и занимљиви. Наравно, на првом месту желим да истакнем соло наступе наших пилота, као и наступ групе на-

оружаних хеликоптера газела. У госте нам долази акро-група „Стрижи“ из Русије на авионима *MiG-29* и они ће сигурно бити у центру пажње. Ту ће се наћи и неки од најсавременијих вишенаменских борбених авиона, као што су *еурофajтjер* (из Италије), *гриjен* (из Мађарске) и *MiG-29M* којег ће представити пилоти из корпорације РСК „МиГ“ из Русије. Изузетан програм имаће и авиони *F-16* (из Данске), *Pilatus PC-9M* (из Словеније), *IAR-99 Soim* (из Румуније) и *SAAB-105* (из Аустрије). Обратите пажњу на атрактиван летачки програм и акробације транспортног авиона *Spartan C-27J* који нам долази из Италије. ■

Раденко МУТАВЦИЋ

Сто година славе српских рајних крила



Михаило Петровић



Миодраг Томић



Живојин Станковић



Бранислав Тодоровић



Добрица Новаковић



Душан Борчић



Јован Каишевић



Карло Штрембек

Пише пуковник Миливоје ПАЈОВИЋ

Прве септембарске недеље на небу изнад Београда, пилоти српског ратног ваздухопловства, полетеће у свечаном дефилеу, са својим колегама из гостујућих земаља, тачно са 100 летелица. Символично, у знак признања Србији и њеној Војсци поводом великог јубилеја. Обележавање стогодишњице војног ваздухопловства представља празник каквим се мало држава може похвалити. Србија је била међу првим земљама у свету које су формирале ратно ваздухопловство и међу првих пет које су авионе користиле у борбеним дејствима.

Све је званично почело 24. децембра 1912. године на аеродрому у Нишу формирањем Ваздухопловне команде Српске војске. У њен састав тада су уведени Аеропланска ескадрила, Балонско одељење, Голубија пошта и Водонична централа. Били су то дани великих прегнућа у борбама за ослобођење Србије у Првом балканском рату.

А само годину дана касније, на борбеном задатку, у извиђању турских положаја при опсади Скадра, у авиону типа „Фарман“ српски пилот, артиљеријски наредник Михаило Петровић изгубио је живот као први пилот који је страдао у историји војног ваздухопловства.

Нови изазови затекли су српску Аеропланску ескадру приликом немачко-аустријске офанзиве на Србију у јесен 1915. године. У ваздухопловну команду у Пожаревац стигла су два француска ваздухолова типа „Блерио Тандем 80 КС“. Један који је назван ОЛУ припао је потпоручнику Живојину Станковићу, док је другим, под именом ВИ-

ХОР, управљао пилот потпоручник Миодраг Томић. Остало је забележено јунаштво српских ваздухопловаца. На аеродрому у Пожаревцу официри су наоружали своје авионе митраљезима типа „Шварцлозе“ и неустрашиво кренули преко Дунава ка Банату у пресретање непријатељских аероплана.

Априлски рат 1941. године увешће у вечно сећање и витезове београдског неба. Шести ловачки ваздухопловни пук је био елитна ваздухопловна јединица у саставу Прве ваздухопловне ловачке бригаде војске Краљевине Југославије. Храбри пилоти из Шестог ловачког пука у току одбране Београда, 6. и 7. априла 1941. године, оборили су близу 50 немачких авиона. Командир 102. ескадриле капетан прве класе Милош Жуњић командовао је: „За мнош! Пали и полећи по патролама!“ У неравноправној борби погинуло је 11 витезова пилота. Њихова имена блистају данас са споменика на Дунавском кеју и виде се све до Батајнице. И даље.

А када у недељу, 2. септембра, кренемо према војном аеродрому кроз Батајничко насеље на велики међународни аеромитинг, прво ћемо проћи улицом мајора Зорана Радосављевића, па онда путем пуковника Миленка Павловића, улицама са именима хероја из 1999. године. Сетићемо се тада и потпуковника Животе Ђурића и генерала Љубише Величковића, али и Иље Аризанова и Слободана Перића и десетине других храбрих ваздухопловаца, који у вечитом строју ваздухопловних великана сада језде слободним српским небом. Ено их! Лете преко небеских висина! Крила су им Морава и Дрина! ■

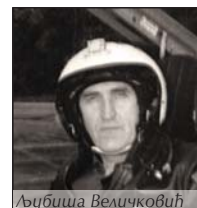
(Аутор је начелник Управе за односе са јавношћу Министарства одбране)



Иља Аризанов



Слободан Перић



Љубиша Величковић



Живојина Ђурић



Миленко Павловић



Зоран Радосављевић



Живица Мишровић



Милош Клавора



Миловоје Бошковић



Милош Жуњић



Милушин Петров



Владимир Горудић



Све је спремно

На аеродрому Батајница одржане су завршне летачке припреме припадника Ваздухопловства и ПВО Војске Србије за учешће на међународном аеромитингу „Батајница 2012“

Према речима бригадног генерала Предрага Бандића, команданта 204. ваздухопловне бригаде и руководиоца аеромитинга, атрактиван програм и ентузијазам учесника да на најбољи начин репрезентују Србију, Војску и Министарство одбране, карактеришу укупне припреме за велики догађај на аеродрому Батајница, 2. септембра.

Организатори су посебну пажњу посветили безбедности учесника и гледалаца, те су највиши стандарди зарад максималне безбедности још један од императива предстојећег догађаја.



– На основу искуства са претходног аеромитинга, 2009. године, предузете су све мере да се избегну пропусти око обезбеђења саобраћаја. У сарадњи са Министарством унутрашњих послова припремили смо „Шему саобраћајног обезбеђења аеродрома“, која ће гостима помоћи у доласку и одласку са аеродрома – рекао је Бандић уз препоруку грађанима да користе и линије Беовоза.



Према речима мајора Бошка Шербеџије, припадника 252. авијацијске ескадриле, летелице те јединице, *суйергалеб Г4* и *ласџа*, на аеромитингу ће се представити у две секвенце – у оквиру свечаног дефилеа и у сегменту са борбеним и тактичким радњама. У програму ће учествовати укупно седам авио-



на *Г4*, од чега шест у тактичком перформансу, а један у соло програму.

– Четири авиона *орао* и четири хеликоптера *газела* реализоваће задатке идентичне онима које извршавамо у својим јединицама у борбеној намени, док ће једна *газела* имати посебну секвенцу – истакао је потпуковник Дејан Васиљевић, заменик команданта 98. ваздухопловне бригаде, објашњавајући програм којим ће се посетиоцима представити та јединица.

Мајор Миломир Миљковић, припадник 101. ловачке авијацијске ескадриле и помоћник команданта за пресретање, гађање, ракетирање и бомбардовање, истакао је да ће несвакидашњу представу на небу за гледаоце извести два *мига 29* и *миг 21*. Осим у овом делу, мигови ће учествовати и у свечаном дефилеу летелица наше авијације на почетку програма, објаснио је Миљковић.

Да би летачки део програма функционисао беспрекорно и да би све прошло у најбољем реду, значајан допринос дало је и људство логистике, које је са припремама за аеромитинг почело на време, истакао је потпуков-

ник Славиша Павловић, помоћник команданта 204. ваздухопловне бригаде за подршку.

У обраћању новинарима, завршног дана припрема летачког програма, организатори су истакли пуну спремност за велики спектакл и позвали грађане да присуствују овом несвакидашњем догађају, којим припадници ВиП-ВО обележавају значајан јубилеј – сто година српског војног ваздухопловства. ■

Н. ДРАЖОВИЋ
Снимио И. САЛИНГЕР

Сусрет генерала Диковића и пољског амбасадора

Начелник Генералштаба Војске Србије генерал-потпуковник Љубиша Диковић састао се, 22. августа, са амбасадором Републике Пољске у Београду Андрејем Јасионовским.

Двојица званичника разговарала су о предстојећој посети генерала Диковића Пољској, јер је реч о првој званичној посети начелника Генералштаба наше војске тој земљи. ■

Војска помаже у гашењу пожара



Припадници Војске Србије помажу цивилном становништву и снагама Сектора за ванредне ситуације МУП-а у гашењу пожара на подручјима захваћеним ватреном стихијом у општинама Чачак и Горњи Милановац.

Око 200 припадника Друге бригаде Копнене војске и Команде за обуку из гарнизона Краљево и Горњи Милановац било је ангажовано у гашењу пожара на правцима према селима Горња Горевница, Миоковци и Милићевци.

Поред војника и старешина ангажовано је и неколико десетина возила, укључујући и цистерне. На терену је био и заменик начелника Генералштаба генерал-мајор Милан Бјелица, а у приправности су војници и старешине из осталих гарнизона Војске.

Тридесет припадника војске из гарнизона Крушевац гасило је пожар на површинама четинарских шума изнад Бруса на простору Криве Реке. За гашење пожара употребљен је и хеликоптер Војске Србије.



Генерал Бјелица разговарао са мировњацима

Заменик начелника Генералштаба генерал-мајор Милан Бјелица разговарао је са припадницима Министарства одбране и Војске Србије који су се вратили из мултинационалних операција у Конгу и Сомалији.

Састанку у Генералштабу присуствовали су заменик команданта Здружене оперативне команде генерал-мајор мр Горан Радовановић и заменик начелника Центра за мировне операције пуковник Никола Дејановић.

Мајор Његош Копитић и старији водник Далибор Димић протеклих годину дана били су на дужностима штабних официра у мултинационалној операцији Уједињених нација у Конгу, док је мајор Владан Станић четири месеца био ангажован у операцији Европске уније у Сомалији.

У Конго, као штабни официри, ускоро ће отићи мајор Владан Рељин и старији водник прве класе Дарко Сили. ■

Генерал Живак у посети Русији

Поводом прославе стогодишњице руског војног ваздухопловства, делегација В и ПВО Војске Србије, коју је предводио командант генерал-мајор Ранко Живак, боравила је од 9. до 13. августа у Руској Федерацији. Том приликом организована је међународна ваздухопловна конференција „Заједничко небо“ и аеро-митинг на аеродрому „Жуковски“.

Присуствовало је око 70 делегација ваздухопловства из целог света, а предавања која су одржали команданти ваздухопловства Велике Британије, Француске, Швајцарске, Шведске, Кине, Немачке, Пакистана и Норвешке, односила су се на координирано реаговање на претње из ваздушног простора, менаџмент ваздушног саобраћаја, координацију потреба цивилних ваздухопловних власти с потребама војних ваздухопловства, као и на безбедност летења.

На аеро-митингу су приказане летелице које су у оперативној употреби у руском ваздухопловству и ваздухоплови који су у фази развоја и испитивања. Гостовале су акрогрупе и ваздухоплови партнерских земаља. Запажен наступ имала је италијанска акрогрупа „Триколори“, као и пилот француског ваздухопловства на авиону „рафал“.

У оквиру билатералног сусрета генерала Живака са командантом руског ваздухопловства генерал-потпуковником Виктором Николајевичем Бондаревим, закључено је да је сарадња ваздухопловства обе државе дефинисана у протеклом периоду и да ће обе стране учинити све да договорене активности реализују до краја године. ■

Завршено школовање слушалаца за резервне официре

Данас је Србија добила још једну наду – рекао је пуковник Миле Јелић, начелник Школе националне одбране, 24. августа на свечаности поводом завршетка школовања класе слушалаца за резервне официре Војне академије и Војномедицинске академије – „Март 2012“.

У касарни „Генерал Јован Мишковић“, пред гостима из Генералштаба, старешинама, родбином и пријатељима најмлађих резервних официра Војске Србије, прочитан је указ председника Републике, којим се њих 40, претходних шест месеци оспособљаваних на Војној академији, унапређује у чин пешадијског потпоручника или потпоручника оклопних јединица у резерви, а њих осморо, оспособљаваних на ВМА, у чин санитетског, а један и ветеринарског потпоручника.

Начелник Војне академије генерал-мајор Младен Вуруна уручио је признања најбољима. Први у рангу је потпоручник у резерви Мирослав Милинков, 130. класа рода пешадије, док су други и трећи Милан Смиљанић и Ђорђе Костић, 91. класа ОМЈ.

Као најбоља у класи слушалаца ВМА награђена је резервна потпоручница Марина Ђубић, друга је Јелена Миленковић, а трећа Мирјана Стаменић.

– Школовање резервних официра је значајно за систем одбране, посебно за Војску Србије с аспекта попуне и припрема за одбрану. Резервни официр се оспособљава да у току извођења борбених дејстава доноси одлуке значајне за сопствени живот и живот својих војника – рекао је начелник Школе националне одбране.

Старешинама, родитељима и пријатељима захвалио је на подршци први у рангу Мирослав Милинков, који је потврдио да су они, од војничке заклетве до данас, били суочени с изазовима и задацима који их нису поколебали, јер су били свесни да морају истрајати на том путу.

– Упорним залагањем савладали смо препреке, једну за другом, знајући да смо после сваке ближи циљу. Уверavam вас да смо спремни да одговоримо на све изазове који нас очекују, никад не заборављајући своју војничку част, јер част је наша имовина – рекао је Милинков. ■

В. ВЈЕШТИЋ

Снимио З. МИЛОВАНОВИЋ



Дан Војног музеја



Поводом 22. августа – Дана Војног музеја, у галерији те установе на Калемегдану отворена је изложба бакрореза „Мартин Енгелбрехт и његово време“. Отварајући поставку, државни секретар Министарства одбране Зоран Ђорђевић честитао је празник запосленима, уз жељу да се музејска делатност унапређује и убудуће.

– Културне вредности припадају свима нама, што засигурно потврђује и ова изложба, која треба да мотивише сличне поставке у Београду и другим градовима – истакао је Ђорђевић, додајући да је Војни музеј ретроспективне изложбе презентовао јавности и поводом Дана државности и Дана Војске Србије. Према његовим речима, Војни музеј поседује богату уметничку збирку која се односи на одређене историјске догађаје и личности, приказе наоружања и војне опреме, којима се мења и богата слика о нашој прошлости.

Начелник Војног музеја потпуковник Драган Милковић подсетио је на богату историју те установе, додајући да је од претходног јубилеја Музеј угостио више од 35 хиљада посетилаца и око 50 званичних делегација.

Државни секретар Ђорђевић уручио је Војну спомен-медаљу за изузетан допринос систему одбране Републике Србије потомку Радомира Путника, Зорану Ивковићу, који је током година поклонио Војном музеју богату заоставштину славног војсковође.

Колекција бакрореза Мартина Енгелбрехта стварана је од 1742. до 1748. године под именом „Позорница различитих, до сада у Немачкој непознатих, војника туђинских народа“. Реч је о до сада неизлаганим приказима припадника, предмета и оружја нерегуларних трупа у граничарској служби Аустрије.

Војни музеј у Београду, смештен на бастиону Првог југоисточног фронта Београдске тврђаве, основан је указом кнеза Милана Обреновића, 22. августа 1878, на предлог министра војног пуковника Саве Грујића. ■

Б. МИЉИЋ

Снимила Д. СТЕФАНОВИЋ

Генерал-мајор Младен Вуруна, начелник Војне академије

Диплома у руци, шапка у ваздуху

Кадети и млади официри морају да схвате да нису само извршиоци, него и креатори одлука. Другим речима, од њих се не очекује да само добијају задатке и да их у потпуности и беспоговорно извршавају. Они морају да креирају одлуке, али и да преузму одговорност за људе којима командују. Војна академија интелектуално, психолошки, емотивно и физички оспособљава кадете за самостално доношење одлука, али и за суочавање с њиховим последицама.



И ове године, седми пут за редом, испред Дома Народне скупштине биће промовисана најмлађа класа потпоручника Војске Србије. Пре него што се упуте у јединице у које су распоређени, пот-

поручници ће последњи пут продефиловати у саставу кадетске бригаде, бацити шапке и понети лепе успомене с четворогодишњег школовања на Војној академији. О њиховом образовању и стасавању у мла-

де официре говори начелник те високообразовне институције генерал-мајор Младен Вуруна.

■ *Ове године испред Дома Народне скупштине „шајке ће бацити“ 161 кадет, међу којима и 32 кадеткиње. Хоће ли се овогодишња промоција разликовати од претходних?*

– Промоција је првенствено намењена онима који сада завршавају Академију, односно будућим потпоручницима. Њима је то, свакако, нешто ново. Први и једини пут у животу. Наравно, намењена је и јавности, с обзиром на то да се догађај директно преноси на Националној телевизији. Промоција, као војничка свечаност, има своје елементе – предају рапорта председнику Републике, дочек државне заставе, интонирање химне, читање указа, доделу награда, обраћање најбољег кадета и председника, свечани дефиле потпоручника и кадета и, на крају, испраћај државне заставе. То је оно што таква војничка свечаност мора да обухвати. Ове године новина је наступ оркестра Гарде с кореографијом којом су већ наступали у свету. Надам се, такође, да ћемо ове године имати богатији ваздухопловни програм. Сатница је иста као и претходних година. У 17.30 почеће промоција, а кадетска бригада ће бити постројена испред Дома Народне скупштине пола сата раније.

■ *Неколико година уназад Војна академија је лидер међу факултетима по броју пријављених кандидата. Шта је томе допринело?*

– Млађе генерације су много прагматичније него што смо ми некада били. Другим речима, мислим на акредитоване студијске програме на Војној академији, односно звања којима може да се бира каријера. Ипак, треба истаћи оно што је суштина Војне академије, а то је школовање официра за потребе система одбране, а не инжењера или менаџера за потребе компанија. Међутим,

неспорна је чињеница да се током образовног циклуса добија квалификација за две професије, најпре за професију официра. То није могуће на осталим образовним институцијама. Наравно, квалитетно образовање, сигуран посао, стабилна плата, радно окружење и могућност напретка на послу јесу кључни разлози што смо лидери у земљи када је реч о броју пријављених кандидата.

■ *Наши војнички прилици у држави – по завршетку школовања чека их радно место у Војсци Србије. Колика млади људи по цене?*

– Мислим да су потпуно свесни тога. То нарочито приметимо када обилазимо градове и промовишемо Академију пре селекције кандидата. На основу њихових питања видимо за шта су заинтересовани и шта је, заправо, разлог да конкуришу на

НОВИ КРУГ АКРЕДИТАЦИЈЕ

Формирањем Универзитета одбране и четири нивоа усавршавања који „покривају“ комплетну каријеру официра постављени су кључни елементи реформе војног образовања. У наредном периоду очекује нас нови круг акредитације, тако да ћемо се у потпуности посветити томе. Променићемо и одређене студијске програме, како би били што квалитетнији и ефикаснији.

Војну академију. Ове године смо помислили да их је на такву одлуку потакло емитовање телевизијске серије „Војна академија“. Ипак, чини се да смо потценили младиће и девојке, јер они серију не повезују с Академијом, већ их за упис мотивишу други разлози.

■ *Како сте задовољни кандидатима за упис на прву годину Војне академије?*

– Последњих неколико година углавном се пријављују ђаци с одличним успехом из средње школе, па показују добре резултате на пријемном испиту. Овогодишњи резултати су добри, јер су у границама расподеле коју смо очекивали, с обзиром на то да се пријавило готово девет пута више кандидата него што примамо. Тест из математике био је нешто тежи него раније. Добро је што су кандидати с великим бројем поена били једнако добро рангирани и на тесту из математике и на провери физичких способности. То говори да је реч о комплетним личностима, а нама су такви потребни.

Интересантно је да је ове године конкурисао велики број кандидата из Београда. То није необично с обзиром на чињеницу да је ту највећа концентрација становништва. С друге стране, имајући у виду да престоничка деца имају веће могућности за студирање него деца из унутрашњости, онда је то велико изненађење.

■ *Школу националне одбране завршила је прва класа полужника Високих студија безбедности, а већ годинама уназад школују се официри на командном и штабном нивоу. Колика је улога Војне академије у вођењу каријере официра, посебно младих?*

– Један од кључних чинилаца који утиче на даље усавршавање и школовање јесте просек, прво током основних, а касније и током осталих нивоа студија. Залагање током образовања утиче на избор кадра за даље усавршавање и то тако мора да остане. Висок просек није случајност и он мора да се вреднује. Недавно сам разговарао са неколицином младих официра који су завршили Основни командно-штабни курс и командно-штабно усавршавање и охрабрује ме њихов похвалан став о програмима и курсевима на Војној академији. То је доказ да смо на правом путу.



Када је реч о избору кадра сматрам да морамо успоставити такве критеријуме да и особа коју процењујемо и чије даље школовање планирамо сама на то утиче. Никада не бих препустио слободну процену само претпостављенима. Људи се у Војној академији задржавају доста дуго, па начелник Војне академије или начелник катедре добро упознаје наставника, али се оцена и процена о његовом напредовању не заснива само на мишљењу претпостављеног старешине. На то може и мора да утиче и сам појединац. Оно што он унесе у своју каријеру – капацитет образовања и службене оцене морају да буду кључни приликом развоја његове каријере.

■ *Ово је прва генерација у којој су сви смерови завршили школовање по „болоњи“. Како су се показали током школовања?*

– Академија је и раније функционисала по принципу „болоње“. Завршио сам Техничку војну академију у Загребу и још тада смо функционисали тако, јер напосто нико не би завршио технички факултет у року да није било праћења студената и парцијалних испита. Тако да нама увођење „болоње“ није представљало проблем.

Ако вреднујемо генерације на основу просека, оне се не разликују много од претходних. То је и очекивано, тако да је просеча оцена генерације слична већ годинама уназад и креће се од 7,60 до 8,40. Оно што посебно наглашавам јесте чињени-

ца да последњих година немамо кадета чија је просечна оцена студија 10,00 или близу. Мислим да одговор за то треба потражити у чињеници да кадети раде више него студенти било ког другог факултета, јер поред учења имају и друге обавезе.

■ *Шта Војска гарантује цивилним студентима који се школују на Академији?*

– Они нису стипендисти, већ се школују о свом трошку, с тим што се део њих, одлуком министра, школује на буџету. Школарина на Академији није висока и спадамо у круг најјефтинијих факултета. Њима посао није загарантован, али добијају диплому с којом могу да се појаве на тржишту рада. Постоје врло атрактивни студијски програми, као што је, на пример, логистика одбране. Такав факултет не постоји у Србији, а свака озбиљна компанија у свом саставу има инжењера логистике. Исто важи и за друге студијске програме. Наравно, постоји и друга димензија – они се школују у војнообразовној институцији, другачије се прате него на цивилним факултетима, а и дисциплина је већа. Све то њихову диплому чини „квалитетнијом“.

ЦИВИЛНИ СТУДЕНТИ

Врло нам је важно да акредитоване капацитете искористимо до краја, што у пракси значи већи број студената. Број кадета које школујемо дефинисан је потребама Војске Србије, а пошто имамо простор, дозволу и капацитете да школујемо знатно више студената управо то и радимо. Прошле године примљена је прва група цивилних студената, а њихов овогодишњи број биће пет пута већи, што је последица великог интересовања.

■ *Шта бисте поручили кадетима који ће се в. септембра окривити првим еволеуама, а шта онима који на њих морају да сачекају још коју годину?*

– Млади потпоручници треба да се ослане на знања која су овде стекли образовањем и оспособљавањем. Морају да схвате да се њихово школовање и развој не завршава, већ су прешли само степен више. За њих тек сада започиње истински рад и учење. Онима који остају препоручујем да боље организују своје време. Важна предност Војске и војних лица јесте самодисциплина, јер је само тако могуће све постићи. Треба да искористе садржаје које нуди Војна академија, а који нису део редовног програма – страни језици, курсеви и спортови. Да би све то постигли, морају мало вештије да планирају своје време.

■ *Негативна трагедија на „Пасуљанским ливадама“ свакако је утицала и на Вас и на Војну академију.*

– Војна академија не сме да остане иста после такве трагедије. То нас је присилило да неке ствари битно променимо и да радимо на подизању квалитета односа према послу, дисциплини и унутрашњој организацији. Јако је важно да истрага да коначан суд о томе шта се тог дана догодило. Сигурно је да су квалитет наставе и обуке на Академији на високом нивоу и да, засигурно, они нису узрок несреће. Као што рекох, треба сачекати резултате истраге, али већ сада је јасно да узроке треба тражити у одговорности, дисциплини и организацији појединца. После овако трагичног догађаја и губитка двоје младих људи који су били на корак од завршетка Академије нико од нас не сме да остане исти. Ипак, морамо наставити даље. Промоције ће бити, као и ранијих година, јер је то велика свечаност за оне који завршавају и нико нема права да им то одузме. Само, и тада се морамо сетити Филипа и Милине. ■

Мирјана БОРОВИНА
Снимила Душка СТЕФАНОВИЋ

„Златна“ Милица Мандић на батајничком аеродрому

Припадници Ваздухопловства и противваздухопловне одбране Војске Србије почели су, 21. августа, припреме летачког програма за аеромитинг „Батајница 2012“. Изненађење постројеном саставу 204. ваздухопловне бригаде причинио је долазак Милице Мандић, освајачице овогодишњег олимпијског злата у Лондону. Милицу, која је пред строј изашла из авиона Г-4, аплаузом је поздравео комплетан ваздухопловни састав.

– Ово је ново и невероватно искуство за мене. Обилазак авиона, симулација... Овде је сјајна атмосфера и људи су позитивни. Уопште нисам замишљала да то тако може да буде. Радујем се што ћу 2. септембра присуствовати аеро-митингу – рекла је Милица.

Пре него што је поздравила ваздухопловце, освајачица најсјајнијег олимпијског одличја је у пратњи команданта 204. бригаде, бригадног генерала Предрага Бандића обишла контролни торањ, одакле је гледала прва увежбавања наших pilota за предстојећи аеро-митинг. Затим се опробала на симулатору МиГ-29, седела у кабини истоименог авиона на стајанци, да би је на крају пред састав бригаде довели авионом Г-4.



Снимила Д. СТЕФАНОВИЋ

– Није било бољег начина да мотивишемо pilote и припаднике ваздухопловнотехничког састава који ће представљати Србију на тој смотри, него да им доведемо некога ко је пред милионима гледалаца репрезентовао нашу земљу на најбољи начин – рекао је генерал Бандић. ■

М. Б.



Снимио З. МИЛОВАНОВИЋ

Последњи лет са КАДЕТСКИМ ЧИНОВИМА

Савршеним руковањем пилотском палицом кадет Милош Милутиновић спустио је челичну неман на писту батајничког аеродрома и тиме, средином августа, окончао летачку обуку своје класе. Шесторица кадета смера авијације последњу годину школовања провела је на Батајници, учећи „занат“ од професора и колега из 890. мешовите хеликоптерске ескадриле. Радован Жунић, Милош Милутиновић, Даријан Милитари, Дино Антуновић и Милан Стојановић чине једну од најбољих класа авијације које је Војна академија икада имала. Најбољи међу њима је кадет старији водник прве класе Радован Жунић.

– Ово је најсрећнији дан у нашим животима, јер се наш сан да постанемо пилоти испунио – рекао је Жунић, не скривајући задовољство због остварених резултата.

На успешно завршеној летачкој обуци честитали су им начелник Војне академије генерал-мајор Младен Вуруна и командант 204. ваздухопловне бригаде бригадни генерал Предраг Бандић.

Комплетна овогодишња обука састојала се од три целине – основног, навигационог и инструменталног летења. Завршни испитни лет из инструменталног летења био је најтежи део обуке, јер се лети само по инструментима, без контакта са земљом. За разлику од претходних генерација, ова група најмлађих pilota наше војске имала је и обуку у групном и ноћном летењу, што их у потпуности оспособљава за прве официрске дужности. На свом следећем лету носиће потпоручничке еполете у јединицама у којима ће бити распоређени после промоције у официрске чинове.

Сва шесторица кадета завршила су обуку на хеликоптерима газела. Сада ће пространство батајничког аеродрома заменити Војном академијом, где ће одбрани дипломске радове, добити летачке знакове, а прве официрске звезде окачиће 8. септембра испред Дома Народне скупштине. ■

М. БОРОВИНА

ЗАВРШЕН ОСНОВНИ КУРС ЗА ПОДОФИЦИРЕ



СНИМИО З. МИЛОВАНОВИЋ

У касарни „Народни херој Стевица Јовановић“ у Панчеву свечано је завршен четврти основни курс за подофицире. Скупу су присуствовали начелник Штаба Команде за обуку бригадни генерал Млађен Нишевић, начелник Управе за људске ресурсе пуковник Петар Бошковић, заменик команданта Центра мајор Саша Петковић, команданти центара Команде за обуку, главни подофицири, родбина и пријатељи.

– Желим да у што краћем року будете унапређени у чин подофицира, да успешно обављате задатке, напредујете у служби и да завршите и остале потребне курсеве који су услов за напредовање у струци – рекао је генерал Нишевић честитајући полазницима успешан завршетак курса.

Мајор Петковић посебно је нагласио да је поносан што стоји пред стројем војника који су успешно обавили још један задатак. – Ви сте најбољи професионални војници које Војска Србије има. Нека вам сазнање да ћете војничку каријеру градити од професионалног војника до старешине буде мотив више да напредујете.

На свечаности су награђена прва тројица полазника у рангу – разводник Микица Мијалковић и десетари Вања Пауљевић и Сашко Стевановић. ■

С. А.

УСАВРШАВАЊЕ ПРОФЕСИОНАЛНИХ ВОЈНИКА ГАРДЕ

Гарда Војске Србије реализовала је у касарни „Дедиње“ селекцију 56 професионалних војника – кандидата за лидерски курс. Тестирање из опште војне обуке, познавање и употреба средстава и опреме личне заштите, провера ватрене и тактичке оспособљености, физичка провера и психолошка процена омогућили су кадровском савету да објективно одабере најбоље кандидате. Успешно завршен лидерски курс био је предуслов за упућивање на основни курс за подофицире, после чега могу да напредују у каријери – добију чин подофицира на одређено или неодређено време. ■

ИСПИТИВАЊЕ СИСТЕМА ЗА ХЛАЂЕЊЕ ТЕЛА НА ТАРИ

Уширом рејону Таре реализован је истраживачки пројекат Техничког опитног центра под називом „Допринос унапређењу оперативних способности припадника Војске Србије побољшањем физиолошке подолжности у условима високотоксичне контаминације и високих амбијенталних температура“.

Испитивања су почела 5. и трајала до 18. августа. Радни тим чине припадници ТОЦ-а, Специјалне бригаде, Института за хигијену Сектора за превентивну медицину ВМА и екипа Националног института за АБХ заштиту из Прибрама у Републици Чешкој.

Током претходне фазе испитивања, која је реализована почетком године, спроведен је велики број лабораторијских испитивања у климатској комори ВМА. Том приликом су опитовани различити системи за хлађење тела од произвођача широм света, а испитаници су били припадници Специјалне бригаде.

У другој фази испитивања на Тари, ангажовани су исти испитаници ради поновљивости мерења и употребљивости резултата. Сада се опитују четири система за хлађење тела у комбинацији с нашим домаћим изолирајућим средством за заштиту тела – заштитним комбинезоном М-5. То су најмодернији системи – два су америчка, један је немачки и један аустралијски. Потпуно су различити и функционишу по различитим принципима, али је њихова функција иста – да снизе температуру тела у екстремно топлој средини. Примењена је најсавременија мерна опрема, чији су највећи део донели припадници националног института из Чешке, а део је наш.

– Циљ испитивања јесте да се одреди најповољније решење система за заштиту тела, које би у наредној фази било детаљно испитано у истим условима и по истој методологији, на исти начин. Крајњи циљ нам је да, после свих анализа које буду урађене, конструишемо наше решење система за хлађење тела, које би било најповољније у варијанти са заштитним оделом којим су опремљене јединице АБХ Војске Србије, а које би продужило време боравка нашег АБХ војника у условима екстремно топле средине и високотоксичне контаминације – каже потпуковник др Радован Каркалић, помоћник директора ТОЦ-а за научноистраживачки рад, уједно руководиоца радног тима истраживачког пројекта. ■

М. ШВЕДИЋ

СНИМИО З. ИЛИЋ





РАДИОНИЦА ШТИТ 02

У Центру за обуку путем симулација реализована је четвородневна радионица подржана рачунарским симулацијама „Штит 02”, ради подизања нивоа обучености наших декларисаних састава за учешће у мировним операцијама. Такође, Команда моторизоване пешадијске чете увежбавала се за задатке из верификоване чек-листе за НАТО евалуацију (NEL-1) према концепту оперативних способности. Учествовали су припадници Генералштаба, Команде Копнене војске и Треће бригаде.

Реч је о првој колективној обуци те врсте која је изведена у Центру за потребе друге мисије Војске Србије. Командири декларисаног вода војне полиције и вода АБХО присуствовали су радионици у улози посматрача. Рад се изводио на енглеском језику, а организован је и медијатренинг из области примене међународног хуманитарног права у операцијама (ангажован је и Црвени крст Србије).

– Реализовали смо сет активности које јединице извршавају у поменутих операцијама, као што су контакт и помоћ цивилном становништву, координација с невладиним организацијама и Црвеним крстом, активности с медијима и обезбеђење властитих јединица, разоружавање паравојних формација, те спречавање илегалних активности – навео је руководиоца радионице потпуковник Петар Допућ. ■

С. А.

ПРИМОПРЕДАЈА ДУЖНОСТИ КОМАНДАНТА ТРЕЋЕГ ЦЕНТРА ЗА ОБУКУ

Пукovníк Жарко Лазаревић примио је 10. августа у лесковачкој касарни „Војвода Петар Бојовић” дужност команданта Трећег центра за обуку од досадашњег заступника команданта потпуковника Синише Николића.

Примопредаји су присуствовали командант Команде за обуку бригадни генерал Душан Стојановић са сарадницима, заменик градоначелника Лесковца, председници општина Лебане, Бојник и Власотинце, као и представници СПЦ, Полицијске управе Лесковац, Сектора за ванредне ситуације, те удружења војних пензионера. ■

Захтев Вишег јавног тужилаштва у Јагодини

ПОД ИСТРАГОМ ЧЕТИРИ КАДЕТА И МАЈОР

■ 23

Више јавно тужилаштво у Јагодини поднело је захтев за покретање истраге против четири кадета и мајора због погибије двоје кадета Војске Србије на Пасуљанским ливадама, 18. јуна ове године.

Основано се сумња да су кадети починили тешко кривично дело против опште сигурности, док је њихов наставник, мајор осумњичен за кривично дело непредузимање мера за обезбеђење војне јединице.

Осумњичени су мајор Винко Жнидаршич, сарадник у настави на катедри тактике на Војној академији, и кадети 133. класе Милан Каришик, Никола Гарабиљевић, Младен Милосављевић и Стефана Милосављевић.

Како се наводи у захтеву, основни пропуст мајора је што је „одлучио да вежбу изводи сам, без помоћи и асистенције командира водава, због чега није могао да оствари непрекидан увид у рад и понашање кадета”.

„У току истраге биће саслушани бројни сведоци и изведени и други предложени докази, након чега ће бити донета одлука о кривичној одговорности”, наводи се у захтеву за спровођење истраге.

„Постоји основана сумња да су Никола Гарабиљевић и Младен Милосављевић, приликом ископа земље са једне хумке у неосредној близини места извођења вежбе пронашли испалуену а неексплодирану гранату калибра 30 милиметара за аутоматски бацач граната”, рекао је заменик јавног тужиоца Миломир Васић. Ту гранату су „затим донели на место рада своје групе где су је размењивали са покојним кадетом Филипом Милојевићем као и Стефаном Милосављевићем”.

„У једном тренутку Стефан Милосављевић спустио је гранату на земљу када им је пришао Каришик, који је ногом шутнуо гранату”, наводи Васић. Он је рекао и да је „граната од њих одлетела три до четири метра, након чега је уследила експлозија, а од гелера насталих распрскавањем пројектила смртно су страдали, на лицу места, Филип Милојевић и Милина Милетић”.

Војнодисциплински поступак

Након трагичне погибије кадета Војне академије на интервизовском полигону „Пасуљанске ливаде” начелник Војне академије покренуо је дисциплински извиђај по службеној дужности против шест лица (два пуковника, два мајора и два поручника) ради утврђивања одговорности старешина.

По завршеном извиђају и утврђеном чињеничном стању, Војнодисциплинском тужиоцу у Београду достављен је предлог за подизање оптужног предлога за једног пуковника и једног мајора, док је за једног пуковника дисциплински извиђај у току. О евентуалној одговорности свих старешина одлучиваће Војнодисциплински суд на основу поднетих списа.



Професионалци посебног кова

Припадници јединице из Враћа својом организованошћу, упорношћу, вољом и сналажљивошћу предњаче у професионализму приликом обезбеђења административне линије према Косову и Метохији и контроли Копнене зоне безбедности. Старешине и војници ни у једном тренутку нису заборавили да задатке извршавају на простору југа Србије и да је њихова обавеза да обезбеде мир на том подручју и пруже помоћ свим грађанима.

ница" и „Кадрова чука" у Копненој зони безбедности и на објекту „Горњи Вртогош".

У центар мете

Механизовани батаљон, поред Команде и командне чете, у свом саставу има две механизоване чете и чету за подршку. Команда има задатак да развија оперативне способности јединице, реализује обуку и гађања, уче-

за оперативне послове и обуку поручника Марка Јерemiјевића и референта за опште послове старијег водника прве класе Ивицу Ђирића – наводи потпуковник Спасић.

Успешно извршавање задатака Команде и јединица батаљона обезбеђује командна чета којим командује мајор Зоран Станојевић. Припадници тог састава обезбеђују моторна возила у покрету, обављају контролу путева у Копненој зони, пружају обавештајне податке о стању

на административној линији, те инжењеријски утврђују објекте. Ваља знати да логистичке задатке није једноставно обавити на великим даљинама и различитим локацијама.

О значају добрих веза не треба ни говорити. Одељење везе успева да обезбеди да везе са јединицама у Копненој зони безбедности функционишу непрекидно, брзо и ефикасно.

У механизованом батаљону посебна пажња придаје се гађањима, којих је прошле године било 107 припремних, а божевим средствима изведено је пет јединичних гађања, једанаест из

борбених возила пешадије, четири ручном одбрамбеном бомбом, пет минобацачима и једно гађање ракетама типа „маљутка". Резултати су врло добри и одлични, а у гађању из пиштоља посебно се истакла разводница Кристина Цаку.

Стрелци из пешадијског наоружања имају одличне резултате гађања, односно просечну оцену 4,25, што је резултат редовних месечних кондиционих увежбавања. Прецизност су на гађањима потврдили и припадници чете за подршку, којом командује мајор Сафет Тигањ, поготово вод минобацача 120 милиметара. Поручник Славиша Јотић, који је успешно командовао водом, недавно је прекомандо-



Потпуковник Зоран Спасић, командант 47. механизованог батаљона

Познато је да су јединице Четврте бригаде Копнене војске размештене на више од двадесет локација. Бригадни генерал Милосав Симић, који њом командује, каже како би и он волео да построји целу јединицу у касарни и да размисли само о обуци, али је свестан да његови војници и старешине задатке најчешће извршавају на терену.

Судбину бригаде прати и њен 47. механизовани батаљон, јединица потпуковника Зорана Спасића, чији се припадници налазе у касарни „Први пешадијски пук књаза Милоша Великог", на базама „Трстена", „Дебела глава", „Језерска махала", „Ор-

ствује у свим активностима Четврте бригаде и, пре свега, да ефикасно обезбеди административну линију према Косову и Метохији и контролише Копнену зону безбедности.

Према речима потпуковника Спасића, јединица има млад командни кадар жељан доказивања, који носи велику одговорност за извршавање задатака. Своје способности потврдили су и приликом реализације вежбе на карти команде батаљона и тактичкој вежби без употребе јединица „Јастребац".

– Посебно истичем рад заменика команданта мајора Дејана Пешића, начелника Групе за извиђање поручника Предрага Петровића, начелника Групе

ван на Војну академију. Међу најбољим су и близанци разводници Далибор и Данијел Станковић.

Без инцидената

Механизованим четама батаљона командују капетани Милош Тодоровић и Љубиша Митић. Обука њихових припадника је специфична јер оспособљавају војнике различитих специјалности – нишанције оператора, возаче борбених возила пешадије М-80 и чланове искрчног одељења, стрелце, пушкомитраљесце и снајперисте.

Све нишанције оператори реализовали су гађање бојевом ракетом с борбених возила пешадије и постигли врло добре резултате – 4,35. Сваки нишанција у батаљону има у просеку две испалене ракете. Нишанције се оспособљавају у кабинету за обуку оператора на тренажеру. Пре изласка на гађање морају имати 2.500 опалења на тренажеру. Међу најбољим нишанци-

јама су десетар Небојша Јовановић и разводници Душан Радојковић и Мирослав Недељковић.

Већи број припадника батаљона се, због сложених задатака у Копненој зони безбедности, обучи за још једну или две додатне специјалности, на пример за болничара, руковоаца термоенергетског постројења, нишанцију на аутоматском бацачу граната, снајперисту или водича службених паса. На тај начин обезбеђује се заменивост људи и повећава њихова борбена способност.

Потпуковник Спасић тврди да су професионални војници веома одговорни. Према техници коју користе имају домаћински однос. На базама су изградили настрешнице за моторна возила, простор за боравак људи, летњиковце и остале потребне објекте.

Батаљон из Врања обезбеђује 58 километара административне линије према Косову и Метохији, од виса Копиљак до Гури Гата. Такође, контролише 290 квадратних километара Копнене зоне. Већи број војника свакоднев-

но је на терену. Ове године нису имали инцидентних ситуација, а стање безбедности у зони одговорности батаљона је, према речима команданта, стабилно и мирно.

Припадници батаљона су приликом извршавања задатака у Копненој зони безбедности успели да унапреде поверење и узајамно поштовање мештана и српских и албанских села. Старешине и војници се у селима Брезница или Муховац осећају слично као у Вртогошу или Трстени – срдечно комуницирају са мештанима и увек су спремни да прискоче у помоћ. Недавно је Бајраму Селамију из села Сухорно нестала крава. Пронашли су је војници и помогли му да је врати до куће. ■

Зоран МИЛАДИНОВИЋ



ТРЕЋИ „МОРАВСКИ КОТЛИЋ“ У ВРЊАЧКОЈ БАЊИ

Љубав, објашњава уз осмех осамнаестогодишњи победник трећег „Моравског котлића“ Владимир Глигорић из Београда. Био је то, како каже, тајни састојак, захваљујући којем је његова рибља чорба освојила награду „Златни котлић“ на такмичењу у кувању рибље чорбе, које се, у организацији Војне установе „Тара“ и хотела „Бреза“, организује у Врњачкој бањи од 2010. године.

У конкуренцији од осамнаест такмичара, из седам градова, међу којима је био и учесник из Македоније, млади победник је својом, како наглашава, посебном смешом зачина која је риби у његовом котлићу дао пријатан благ укус, допадљив свим члановима жирија, осим пехара, освојио и десет дана летовања у Грчкој, уз плаћен превоз и путно осигурање.



„Размишљали смо чиме би хотел Бреза могао да анимира госте Врњачке бање, и да се издвоји у богатој понуди овог туристичког центра. Пало нам је напамет, да по угледу на организовање кувања рибљег паприкаша на Перућцу и Дрини, и ми организујемо нешто слично, овде, на Морави“, каже директор Војне установе „Тара“ потпуковник Јован Мијатовић.

Посебну драж овогодишњој манифестацији, према његовим речима, дају и новине којима је хотел „Бреза“ дочекао своје госте.

„Уживању такмичара, али и гостију који ће током целе године одседати у нашем хотелу, допринеће и нова фонтана коју смо изградиле испред хотела, као и вештачко језерце преко којег ћемо, симболично, од брезе изградити „Младеначки мост“ за све будуће младенце. Ту је и нова тераса од 600 квадратних метара, на којој ће гости моћи да одмарају у хладовини борова, баш као на Тари“, каже потпуковник Мијатовић, напомињући да је изграђено и дечије игралиште, а да су се на „Моравском котлићу“ посетиоци Врњачке бање могли информисати и о осталим понудама „Таре“.

Гости манифестације уживали су у културно-уметничком програму, презентацији домаћих радиности, али и у рибљем паприкашу, који је за посетиоце хотела „Бреза“, такмичаре и госте Бање припремао потпуковник Мијатовић. Забавни програм употпунио је комичар Јова Радвановић. ■

Н. ДРАЖОВИЋ

ОБУКА ВОДИЧА СЛУЖБЕНИХ ПАСА



Учети за обуку водича паса, њихов узгој и дресуру, у Центру за обуку логистике, недавно је почео курс за обуку водича службених паса и њихову редресуру.

Редресури су подвргнути пси који већ обављају дужности заштитних паса на базама у Копненој зони безбедности и у јединицама војне полиције.

Услове за квалитетан рад полазника обезбедили су припадници чете за обуку водича паса, којима командује капетан Зденко Цвијетић. Обуку изводе командир курса капетан Братислав Дубичанин, дресери паса и њихови помоћници.

Оспособљавање ће трајати до краја августа, а током три недеље полазници ће савладати теме из области кинологије, опште дресуре и употребе службених паса заштитне службе. ■

З. М.

„ВОЈНИ ЛЕКАР“ У ОПШТИНИ ЛЕБАНЕ

Лекари и медицински техничари Треће бригаде Копнене војске прегледали су крајем августа више од педесет мештана села Липовица, Дрводељ, Радевац и Бувце у општини Лебане.

Добровољно им се прикључила и Љубица Илић из Лебана, студент треће године Медицинског факултета ВМА.

Председник општине Лебане Зоран Илић захвалио је Војсци Србије на помоћи и нагласио значај такве акције за становнике тог краја.

Прегледи у Липовици обављани су у кући председника месне заједнице Станимира Пешића, која је тога дана била својеврсна војна амбуланта.

– Ово је први пут да војни лекари долазе у наше село и драго ми је да су многим помогли – каже Станимир. ■





12 сати, подне или поноћ

Остало је записано да је некада СФРЈ била једна од једанаест земаља које су градиле подморнице. Прва подморничка група заједничке државе Срба, Хрвата и Словенаца формирана је 8. априла 1928. године, када су дигнуте војнопоморске заставе на прве две подморнице које су тог дана упловиле у Боку из Енглеске, где су саграђене. Звале су се Храбри и Небојша, и представљале су тих година најмодернију и најелитнију снагу Краљевске морнарице. Током наредних 77 година, велики број подморничара везало је своју личну и професионалну судбину за ове металне лепотице морских дубина.

У исто време кад су на овим просторима нестајали последњи остаци заједничке државе, донета је одлука о гашењу 88. флотиле подморница, чиме је овај вид морнарице престао да постоји. Не рачунајући расходоване и временом прегажене металне хероје архаичних имена Ускок, Јунак и друге, остали су подморничари, људи који су професионални век провели зарањајући и израњајући, проводећи небројене часове у модрим дубинама Јадрана, извршавајући најсложеније задатке у својим подводним мисијама.

Неки од њих, са амбицијом да овековече период од 1928. године „када је све почело“, до укидања јединице подморничара 2005. године, окупљени у друштва подморничара Београда, Љубљане и Пуле, почетком године објавили су монографију „Подморничарство Југославије“.

Међу ауторима овог јединственог издања, чији је главни и одговорни уредник пензионисани морнарчки пуковник, Милан Комар, пет је адмирала, један генерал, четири доктора наука, два новинара и више заљубљеника морских дубина, који на 460 страна са, још мало па 600 фотографија и 38 ауторских табака текста, дају заокружен поглед на део историје Југословенске ратне морнарице.

Осим имена команданата подморница и јединица, техничких и других детаља, као и анегдота и пикантерија иманентних ондашњем духу времена, ово драгоцено издање, као што неко рече на мартовској промоцији у Дому Војске у Београду, готово да сведочи да су подморнице имале душу коју су им улили њихови градитељи и посаде које су у њима и са њима проводиле дане.

Једно од представљања, књига је доживела недавно, у Тивту. Присутни истичу да одавно једна промоција писаног издања није урађена ефектније. Монографија је промовисана на књижевној вечери у Порто Монтенегру, у најатрактивнијем амбијенту, између зграде Збирке поморског наслеђа Порто Монтенегра и подморнице 821 „Херој“, једине сачуване велике југословенске подморнице, на чијем је трупу пројектовано преко 500 разноврсних фотографија из живота југословенских подморничара у протеклим деценијама. Са звучника је допирао чувени инструментал из легендарног филма Волфганга Петерсена „Das U-Boot“. Иначе, „Херојеви“ исписници су и подморнице „Јунак“ и „Ускок“, док су припаднице претходне класе, биле металне херојине: Сутјеска и Неретва, а последње (велике подморнице) „Сава“ и „Драва“.

Шест малих подморница, од којих ће једна, као музејски експонат, у најскорије време бити изложена и код нас, највероватније у Београду или Новом Саду, носиле су имена река шест југословенских република: Тиса, Уна, Соча, Зета, Купа и Вардар.

Од преосталих пет, једна је почетком ратних сукоба 1991. остала у Хрватској, јер се затекла на ремонту, једна је изрезана, једна остала у Тивту у склопу Збирке поморског наслеђа, док су, као и Србији, по једна понуђене Хрватској и Словенији, која је своју већ преузела и претворила је, кажу, у праву малу туристичку атракцију.

СОЛИДАРНОСТ

Дух златног времена подморничарства код нас најсликовитије описују анегдоте. У једној од њих, објављеној у књизи, каже се да је, након дуже подводне вожње подморнице 811, прозвана трећа смена на припрему за службу. Преко разгласа су обавештени сви одсеци, а морнар задужен за буђење, дрмуса уморног машинског поручника: „Друже поручниче, смена! На вас је ред!“. Поручник Паја, још увек бунован од претходне вечери, одговара као из топа: „Ок, пијем исто што и друштво пије!“.



Уредник монографије Милан Комар

оператике и стратегије, која нису иманентна мом професионалном профилу. Десило се да сам 2007. године говорио у Пули, на промоцији књиге мог колеге о стогодишњици светског подморничарства, и сутрадан ми је један адмирал, подморничка громада, рекао да чита моје текстове, и предложио ми да направим практично наставак те књиге, о којој сам говорио, нешто о нашем подморничарству. Тада ми је обећао да ће написати пригодан текст, те да ће замолити још двојицу адмирала подморничара да дају свој допринос, плус двојицу доктора специјалиста за поморску медицину и неког од пројектаната. Договорили смо да нађемо још десетак колега који би својим текстовима могли да обогате наш пројекат. И тако је кренуло.

Те 2008. године, Комар је дефинисао пројектни задатак, консултовао људе о томе ко је спреман да пише, тражио

Монографија

Милан Комар, главни и одговорни уредник, истиче да је књига „Подморничарство Југославије“ велики корак за војну публицистику, и потврђује да јој је претходило темељно истраживање, као и „пажљиви избор тема и аутора“, па ниједан непроверен податак у књизи није имао места.

– Ослонац монографије су моје сачуване дневничке белешке, подаци из Војног архива, као и документација до које смо дошли љубазношћу Управе за људске ресурсе Војске Србије, а ту су и незаобилазне појединачне белешке – истиче Комар и додаје да је књига саткана од докумената, меморија и емоција, што је њена посебна вредност.

Пелцер пројекта настао је тако што је, после одласка у пензију, Комар, брушећи перо у новинским колумнама, схватио да има доста занимљивог материјала у својим дневничким белешкама, које је носио док је радио, па је пожелио да то „угледа светлост дана“.

– Ограничавало ме то што нисам смео да се упуштам у подручја



алтернативу за оне који су олако прихватили да пишу а онда одустајали. Тада је „закуцан“ и садржај књиге, на подморничком скупу у Београду, коме је претходило најмање десет сусрета са колегама. Формулисан је попис тема и о свима њима отворена дискусија.

Да ли нам је циљна група петсто подморничара који данас живе на простору бивше Југославије, па да се међусобно хвалимо или кудимо или ћемо популарно поставити теме за шири круг читалаца, само су нека од питања која су, по речима главног и одговорног уредника, решавана пре него што је усвојен програм и додатно проширен списак аутора.

Наредне 2009. и 2010. година прошле су у истраживању, прикупљању материјала, писању. Од првог дана је важио договор да књига мора бити аполитична и да у њу иду само проверени подаци, па је сваки детаљ тражио проверу.

Подморничарство Краљевине Југославије

Посебна ексклузива је део књиге посвећен подморничарству Краљевине Југославије. Ту су, захваљујући истраживању у Војном архиву, најквалитетније фотографије предатних команданата подморница.

– Ово нигде до сада није виђено, ту су сви датуми, када је ко био командант. Свако слово је аутентично, сваки податак. Откад, докад, где? Војни архив у Жаркову је био веома предусретљив, а други део те ваљане документације дала нам је Управа за кадрове Сектора за људске ресурсе – каже Комар.

Монографији, додаје уредник, фали неколико битних докумената, али нису сви, како истиче, били предусретљиви, па недостају, рецимо, „највише армијске одлуке да подморница та и та улази у наоружање и војну опрему ЈНА“, а то су кључни документи који прате свако пловно средство.

Ипак, далеко је више тога чега има. У шест поглавља је испричано све важно о подморничарству у нас, почев од неспорног податка да су нам прве подморнице дошле 8. априла 1928. па наредне године још две, преко историјата развоја пре и после Другог светског рата. Даље се прати како се развијало подморничарство код нас, како су изгледали задаци подморница, њихова

градња, ремонт. Шта је чинило борбену обуку, како су се припадници јединица спремали, шта су радили, да ли су били здрави, чиме су се хранили, како су обављали спортске активности и да ли су водили друштвени живот. Драгоцени део монографије су и прилози које чине записи, анегдоте, састави и спискови посада са преко 1000 имена, па је ту поменут свако ко је био макар месец дана у подморничарству.

Подморнице данас

У моменту распада СФРЈ 1991. године тада 88. бригада подморница имала је 11 подморница, пет великих и шест малих. Једна од диверзантских, током кулминације ратних догађаја у Хрватској, остала је на ремонту у Сплиту, две су биле на генералци у Тивту, а осталих 8 је пребазирано у Црну Гору.

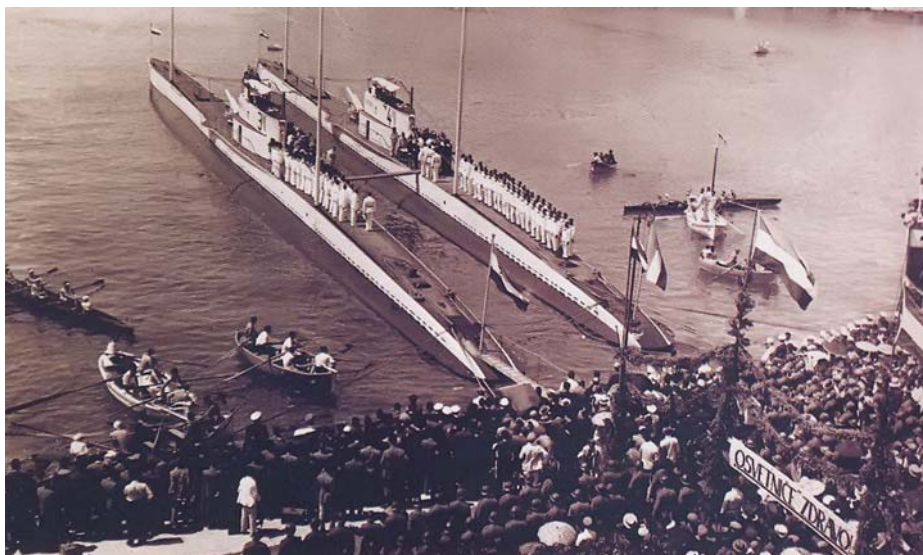
По стицању независности Хрвати су се надали добром извозном послу у овој грани. Имали су упориште у чињеници да су овладали целим процесом, од пројектовање до изградње подморница, уз већину добављача делова и опреме, али међународни партнери Хрватске нису јој у међународној расподели наменили такву улогу.

Данас подморнице у савременој војној доктрини заузимају веома значајно место. Да није тако не би моћне земље као што су Норвешка, Шведска, Данска, Јапан, Немачка, Француска или рецимо Русија, производиле ове моћне оружане системе. Земље Средоземља поседују

класичне, конвенционалне подморнице. СФРЈ је некад била једна од 11 земаља које су их самостално пројектовале и градиле. Прерасподела моћи и посла донела је нова правила, па данас Италија не прави него купује, Грцима подморнице праве Немци, а Шпанија купује од Француза.

ПРОМОЦИЈЕ

После промоције пред испуњеном салом Дома Војске у Београду, 23. марта, монографија „Подморничарство Југославије“ представљена је у Пули и Новом Саду, недавно и у Тивту, а за 18. септембар најављена је промоција у Словенији, у Пивки.



Шведска је за стогодишњицу свог подморничарства 2004. презентovala своје подморнице, које су, по речима главног и одговорног уредника монографије, који је био гост на тој свечаности и обишао подморнице – сјајне.

– Фасцинирао ме тај таленат за пројектовање, оружни систем, комплет торпеда, пропулзивни систем, та ергономија, савршено уређење простора, сигурност и функционалност. Завидан комфор је пројектован за мали број људи, и у сваком смислу представљају плод стогодишњег искуства – истиче Милан Комар, који се осврће на „истину“ да је и наш квалитет био завидан за то време, те да су то посведочиле многе стране делегације и команданти страних флотила Русије, Шведске, Индије, Грчке, који су гостовали на нашим пловилима.

Подморничари

Ако су се подморнице мењале, баш као и међународна правила о томе ко их и како прави, по чијим нацртима и за кога, подморничари су онај елемент који је, не рачунајући

прилагођавање новим технолошким решењима, остао исти. Подморничар може бити, или, боље је рећи, то може издржати, само онај ко је апсолутно здрав, храбар и посвећен. Прави припадник подморничких јединица постаје се кроз уско сито. Двадесетак кандидата који су годишње код нас пролазили почетну обуку брзо се осипало. Неки већ после месец или два кажу – нисам ја за ово. Други одустану после шест месеци, годину дана. Тешка је то професија. Многи су завршавали на бродовима, ту је било лакше, а и лепше је на осунчаној палуби.

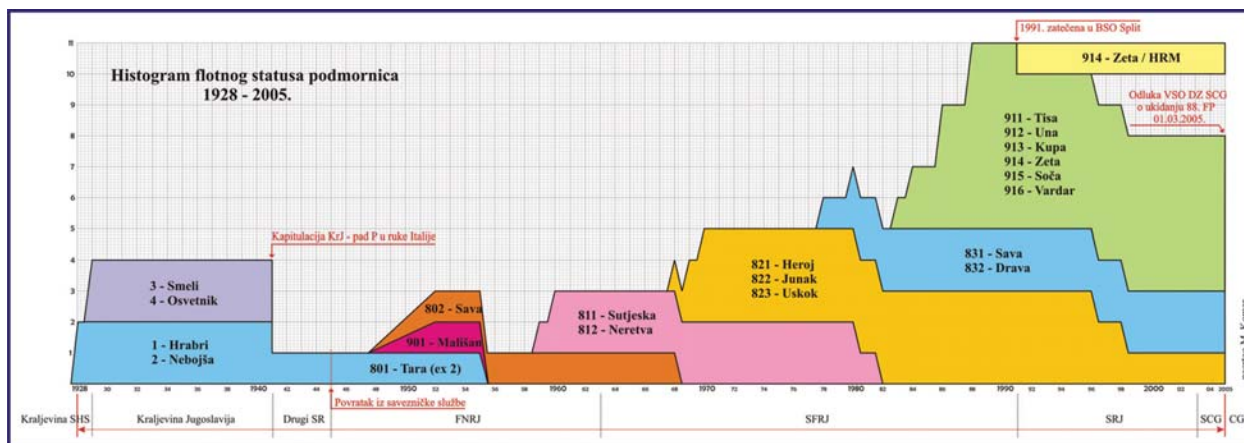
Говорећи о томе како је изгледала типична посада наше подморнице, пензионисани пуковник Комар истиче да је обично чинило седам официра, 15–18 подофицира и два морнара, од којих један кувар, а други конобар. Мале подморнице су имале четири до шест чланова посаде. Оне су у своје време имале добру аутоматику, биле су нове, па, ако је требало укрцати диверзанте, или превозити мине, то су оне одлично обављале.



ПОД ВОДОМ

Мисија почиње. Екипа подморничара зарони и не израња 30–36 сати, колико акумулатори могу да издрже, а онда мора да се избаци цев за усис ваздуха за рад дизел мотора који погоне генераторе за пуњење акумулатора. Над морем вири метална цев, метар висине и перископ. Подморница је доле, мотори раде и пуне акумулаторе.

Трећи дан у подморници скидаш сат. Није ти потребан. Не знаш да ли је напољу мрак или дан, да ли је у 12 поноћ или подне. Вози се у три смене по четири сата.



На задатку су официер страже, пилот, послужилац сонара, електричар на маневру, машиниста – смена од шест–седам људи, остали спавају.

Команданти су углавном били поручници бојног брода или капетани корвете. Дневници пловидбе бележе да су извршавани, по природи ствари, стриктни задаци. Тад и тад зароњење, од тачке А до тачке Б, нек је то 50 миља, на средини Јадрана, са задатком, рецимо – све што наиђе, да буде потопљено. То је био један од задатака. У мирно доба, наравно, нема потапања, али се све ради као да је реално, само се не „притисне дугме“.

Било је различитих задатака извиђања, превозења, опсервирања територијалних вода наших суседа. Радило се на припреми, како би то изгледало у рату. Статистика о којој пишу аутори монографије „Подморничарство Југославије“ каже да ратни задаци обично трају 15–20 дана, па су и наше посаде трениране према том формату – боравити толико времена у тим условима, у затвореном простору.

ТРИ УДРУЖЕЊА ПОДМОРНИЧАРА

Прво Удружење подморничара настало је 2004. године у Београду, а онда, на бази статута првенца, колеге Словенци, 2006. су формирали своје удружење, а подморничари из Хрватске 2008. године, у Пули, своје.

Успостављена је одлична сарадња, која је резултирала и заједничком монографијом.

– Ми смо сви бивше колеге. Ја у свом телефону имам најмање 200 бројева телефона подморничара из бивше Југославије које могу да позovem у било које доба дана и ноћи. Од Триглава до Ћевђелије. Од Нове Вароши до Улциња – истиче Милан Комар.

Ова удружења су невладине организације, чији су чланови углавном пензионисана војна лица. Свако удружење има свој дан. Прва субота у октобру је дан београдског друштва, словеначко обележава 18. септембар, а Хрвати 28. март.

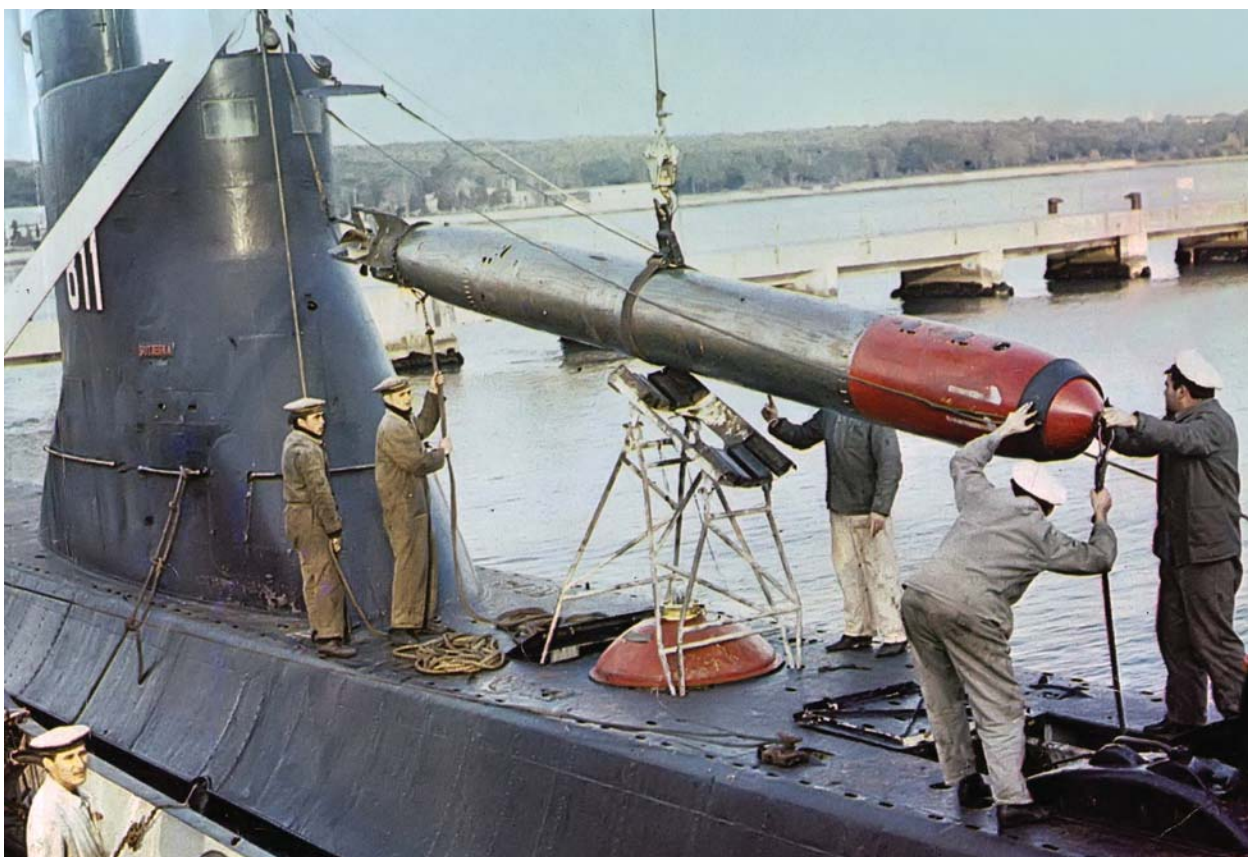
Суштина употребе подморнице није брзина него тајност и изненађење. Нове, атомске, имају неограничене количине кисеоника и воде, па је бити члан посаде на њима још већи подвиг. Ове чудесне машине могу под водом, без израњања, да остану и два месеца. Ако је посада кадра да то издржи.

Књига која нас подсећа да смо некад имали подморничку флотилу бележи и неке занимљивости. На пример, 5.500 калорија дневна је мера за унос хране подморничара, што је више него што уносе рудари. Ако нема активности у тим специфичним условима, онда је пражњење кроз спорт и

друге ствари. Али све се то потроши у, за многе, клаустрофобичној кутији.

Сви гости у подморницама истичу да су се гозили узаног простора, једино су тенкисти били одушевљени подморничким комфором. Они су потенцијално добри подморничари. ■

Владимир ВЈЕШТИЋ



Трећи војни спортски камп

Летње лице Копаоника

33



Наша снежна краљица нуди одличне услове и погодну климу и за летње припреме спортиста, а сви се слажу да су тренинзи увек квалитетнији када има више такмичара који, уз то, користе прилику и за размену искустава

Трећи интернационални војни спортски тренинг камп „Копаоник 2012“, који је ове године одржан од 15. до 30. августа, окупио је припаднике оружаних снага из региона који се такмиче у традиционалним војним дисциплинама.

Спортисти Војске Србије, оружаних снага Румуније и Словеније свакодневно су на 51. скијашком полигону „Копаоник“ заједно тренирали атлетичарство, оријентиринг и борилачке вештине.

Руководилац кампа пуковник Драган Ђини из Одсека за војни спорт Војне академије и атлетичар старији

водник Горан Чегар, у маниру добрих домаћина, потрудили су се да колегама из словеначке и румунске војске боравак на Копаонику учине занимљивим, тако да се борилачки ринг, у поподневним часовима, претварао у „денс“ подијум на коме су се одржавали часови плеса. Уз то, ранораниоци су дане започињали јогом, на свежем планинском ваздуху.

Копаоник, како кажу гости из страних армија, нуди одличне услове и погодну климу за летње припреме у поменутиим спортовима, а сви се слажу да су тренинзи увек квалитетнији када има више такмичара који, уз то, користе прилику и за размену искустава.

Према речима инструктора румунског оријентиринг тима старијег водника Джана Флорина, окружење и услови за тренинге били су одлични, као и смештај у кампу на Копаонику. Он додаје да се кроз спорт на најбољи начин граде и негују пријатељства, а за колеге из Србије каже да тренирају напорно и да су веома амбициозни и мотивисани. Румунска екипа, како је нагласио Флорин, у оријентирингу и пентатлону до сада је остваривала запажене резултате на међународним војним такмичењима, а нада се да ће након таквих темељних припрема они на предстојећим такмичењима бити и бољи.

Шеф делегације словеначке војске потпуковник Матијаш Врхунц наводи да на спортском кампу на Копаонику бораве већ другу годину за редом, што само потврђује да је то прилика за припреме која се не пропушта. Екипу њихових маратонаца наредних месеци очекује неколико важних такмичења, те је веома захвалан Војсци Србије која је омогућила квалитетне заједничке припреме. ■

Биљана МИЉИЋ
Снимила Душка СТЕФАНОВИЋ





Историја речних бродараца

У давнијој историји борбене задатке на рекама извршавале су првенствено речне ратне флотиле. Најпознатија међу њима била је Шајкашка флотила (тадашња Мађарска) у чијем су саставу неко време биле и флотиле српских деспота. Успомене на настанак и развој Речне флотиле на нашим просторима чувају се у богато опремљеној спомен-соби у новосадској касарни „Александар Берић”.

Према заједничком идејном решењу ученика новосадске Школе за примењену уметност „Богдан Шупут”, пројекат поставке спомен-собе сачинила је пројектантска група РО за инжењеринг и израду инвестиционих планова „Ведута” којом је руководио архитекта Младен Момчиловић, а тематску разраду поставке – капетан бојног брода Радиша Савић. Спомен-соба је отворена 10. септембра 1982. поводом 40 година стварања и развоја Ратне морнарице ЈНА.

Уређена је као унутрашњост брода коју симболизује кобилица с ребрима, у којој простор између сваког ребра представља по један значајан период у развоју Речне ратне флотиле. Спомен-собу чини више од 80 вредних и интересантних експоната, међу којима посебно место заузима макета „шајке”, првог ратног брода с ових простора из 16. века. Ту је и 19 макета речних бродова, униформе припадника Флотиле из различитих периода, трофејно бродско наоружање и опрема, фотографије, факсимили, документа, дневници и бројни експонати.



Макета монитора „Сава“

„САВА“ НА ВОДИ

Међу многобројним експонатима налази се и макета речног монитора „Сава“ који је изграђен 1904. године у бродоградилшту у Будимпешти. У саставу Речне флотиле Краљевске морнарице је од 1920. године. Од Другог светског рата до 1966. године налазио се у оперативној употреби у Речној ратној флотили ЈНА. И после 107 година монитор „Сава“ је и даље на води, у власништву новосадске фирме „Херој Пинки“.

Обилазак 16 различитих одељака, од првог, посвећеног постанку и развоју речних ратних флотила од 1391. до 1856. године, до шеснаестог у којем је приказана модернизација Флотиле од 1955. до 1981. године, посетиоцу пружа верну слику историје речног бродарства и бродараца на нашим просторима.

Фотографије свих команданата Речне флотиле од 1915. године до данашњих дана, почевши од потпуковника Милана Радојевића, њеног првог команданта, смештене су у предворју собе. Ипак, централно место заузимају фотографије заставника прве класе Кристијана Лампрета и Стевана Марковића, који су погинули током борбених дејстава 1991. године.

У парку касарне у којој се налази спомен-соба постоји шест гробница са надгробним обележјем. У њима су сахрањени морнари Совјетске Црноморске флоте, погинули на овом простору 1944. и 1945. године у борбама за ослобађање земље.



Каће морнара

Према речима капетана Драгана Спасојевића, референта за односе с јавношћу у Команди тог састава Војске Србије, историја Речне флотиле се и даље проучава, па формирање спомен-собе ни после тридесет



Макета првог ратног брода „Шајка“

година није окончано, јер се и збирка експоната повремено обогађује.

Недавно је породица поручника бојног брода Александра Берића, легендарног команданта брода



Макета прослављеног монитора „Драва“

Југословенске краљевске морнарице „Драва“, чије име носи новосадска касарна, уступила више Александрових личних докумената, од оригиналне карте личних и службених података официра која потиче из Кумбора (10. новембра 1935), фотографија, до повеље о одликовању Медаљом части, који у поставци спомен-собе заузимају почасно место.

За тридесет година од како постоји, спомен-собу Речне флотиле обишло је око 50 хиљада посетилаца. ■

Будимир М. ПОПАДИЋ

IRITEL a.d. BEOGRAD

www.iritel.com

Tel: 011 3073-555, Fax: 011 3073-434

info@iritel.com

Optički sistemi prenosa



NG SDH
ODS2G5
155/622/2G5

Pristupni sistemi prenosa



Multiservisni pristupni multiplekser

Savremena rešenja za povezivanje korisnika na telekomunikacionu mrežu (govor, podaci, Internet, IPTV)

Energetska elektronika



Sistemi napajanja

IRITEL
45 sjajnih godina

Radio komunikacije



Digitalni radarski prijemnik

NG SDH



OTSs
155/622 Mbit/s

KTP/KFE
Konvertori interfejsa

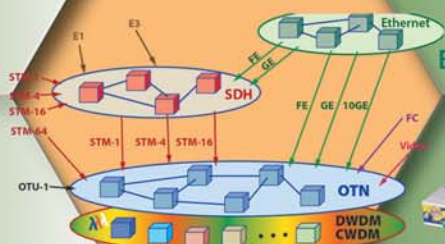


SDNU



Uređaji za nadzor i upravljanje

OTN/DWDM
40 x 10 Gbit/s



TDM preko IP
Ethernet preko TDM



WDM/CWDM/OADM



do 40 kanala

Uređaj za kriptu zaštitu

DC UPS



Neprekidno napajanje

Zaštita VIP korisnika



Proizvodnja i montaža elektronskih sklopova za sopstvene potrebe i uslužno



Inženjering u oblasti radio i fiksnih komunikacija

HF-VHF-UHF antenski distribucioni sistem



Застава Србије први пут на Памиру

Експедиција српских планинара предвођена поручником Бранком Дикићем из 224. центра за електронска дејства Војске Србије освојила је врх Лењин (7.134 м) на планини Памир у Киргистану.

Преко једног базног и четири висинска логора, чланови српског тима су се уз изузетно добру аклиматизацију попели на Лењинов врх у поподневним часовима 16. августа. Тако се у рукама официра Војске Србије застава Србије први пут завијорила на врху Памира.



Вођа експедиције поручник Бранко Дикић објашњава да је завршни успон трајао тринаест сати, од чега већи део по изузетно лошем времену, док је успон додатно отежавао велики броја глечерских пукотина. Експедицију „Памир 2012“ организовао је планинарски клуб „Балкан“ из Београда, уз финансијску подршку Градског секретаријата за спорт и омладину. ■

Српски војни пентатлонци у Финској

На позив делегације Финске при Међународном савету за војне спортове CISM, репрезентација Министарства одбране и Војске Србије наступила је на 59. светском првенству у војном пентатлону, које је одржано од 13. августа до 20. августа у Финској.

На такмичењу су наступиле екипе оружаних снага из 32 земље из целог света са укупно 203 такмичара у мушкој и женској конкуренцији.

Делегацију Србије при ЦИСМ предводио је капетан Дубравко Марић, а у такмичарском делу наступили су поручници Срђан Ђурић и Драган Ђоковић. Екипно прво место заузела је екипа Оружаних снага Кине, испред другопласиране Русије и трећепласиране екипе Еквадора.

Следеће јубиларно 60. светско првенство у војном пентатлону одржава се у Рио де Жанеиру следеће године. ■

Г. ЧЕГАР

In memoriam

Пуковник Шиме Кроња



Великан писане речи

Уз звуке Интернационале и песму „Партизан сам тим се дичим“ са београдског Новог гробља испраћен је на пут без повратка бард југословенског новинарства, партизан од своје 17. године, доследан борац за истину о Народноослободилачкој борби и интелектуалац високог ранга, пуковник Шиме Кроња, који је преминуо 22. августа 2012. године.

На испраћају је, осим родбине, било много његових другова, пријатеља и сарадника, старих и младих, који су по врелини августовске суботе дошли да се поклоне сенима једног изузетног човека и високог војног старешине. Као ратник прошао је дуг и мукотрпан пут, којим су биле обухваћене и чувене битке на Сутјесци и Неретви, док се после рата, не либећи се напорног рада, определио за позив професионалног новинара, оставивши дубоке трагове у професији саздаој на многим неизвесностима и дугом трагању за актуелним и занимљивим текстовима.

Шиме је, за разлику од других војних новинара, имао срећу што је у новинарство ушао са значајним искуством ратног дописника сарајевског „Ослобођења“, јер је касније био најпре главни уредник „Народног борца“, гласила Сарајевске армијске области, а затим и „Фронта“, првог илустрованог листа у негдашњој нам заједничкој домовини Југославији. Шиметова је заслуга што је заједно са својом новом редакцијом успео да спасе „Фронт“ од гашења и тираж листа доведе до неслућених размера, тако да је крајем шездесетих година минулог столећа досегао невероватну бројку од близу 400.000 примерака.

Велика је, сем тога, Шиметова заслуга због тога што је „Фронт“ 1967. године почео да се штампа у боји, чиме је означена и нова ера у стасавању и развоју тог војног илустрованог листа, сатканог од мноштва добрих репортажа, истраживачких тема и здравог војничког хумора.

И на дужности директора Новинске установе „Народна армија“ оставио је неизбрисив траг у руковођењу сложеним и врло одговорним пословима везаним за војну издавачку делатност и остао упамћен због храбрих одлука које су водиле сталном обогаћивању садржаја војних листова и часописа, као и повећању њихових тиража.

Пуковник Шиме Кроња дипломирао је социологију новинарства. Међу бројним наградама је и Награда „Светозар Марковић“, веома престижно новинарско признање, а од мноштва одликовања за срце су му, кажу његови најближи, највише прирасли Орден за храброст и Орден рада са црвеном заставом. ■

В. РИСТИЋ



Рађање српске авијатике

Када је патрола српске војске од једног аустријског шпијуна, почетком 1908. године, на паробродској станици код Обреновца, запленила корпу са 17 голубова писмоноша, нико није ни слутио да ће тај догађај довести до формирања прве голубије станице у Нишу, а затим и стварања прве ваздухопловне јединице у српској војсци

38

1. септембар 2012.

Несумњиво је да интересовање човека за летење потиче још из праисторије. Та интересовања доводила су и до покушаја остваривања све јаче жеље за небеском пловидбом, али су проблеми везани за летење за тадашњег човека били непремостиви. Многбројне тешкоће које су га спречавале да лети и неуспех у остваривању тог сна, човек је у то време приписивао боговима као натприродним бићима. Они су, наиме, хтели да човека задрже на земљи, божанства су га онемогућавала да поседује њихове моћи. Уметничке творевине, које су сачуване до данас, приказују египатску богињу Изис и бога Ра са крилима, јер се веровало да лете.

Снови о летењу

Новије доба донело је много митских прича, сасвим у складу с неоствареном жељом за летењем. Бића која су могла да круже небом била су свемоћна, а њихове вешти-

не недоступне људима. Ипак, једна од свевремених митских прича, настала у грчко доба, узета је у обзир врло озбиљно. Грчки скулптор Дедал и његов син Икар направили су крила од перја и воска, како би побегли са Крита на којем су били заточени. Према том миту, Дедал је имао среће и долетео је до Сицилије, док се Икару од сунца истопио восак на саставима, па је пао у море. Антички Грци су, наиме, дозвољавали могућност да човек полети, али не и да се приближи Сунцу, том врховном божанству.

Претпоставља се да је та прича била једна од најутицајнијих у каснијем проучавању вештине летења и отклањању постојећих проблема у остваривању тог сна. Стремљење човека ка небу, од појаве Дедала и Икара, више није било незамисливо.

Легенда о Дедалу и Икару довела је до закључка да без крила не може да се лети. Зато их има и птица, краљица неба, зато мора да их има и човек. Без крила човек неће полетети, сматрали су творци античког мита.

НЕБЕСКИ ЛЕТАЧИ

Крајем 17. века физика је усмерила пажњу на проналажење материјала лакшег од ваздуха, који би, својом специфичном тежином, омогућио да машина, подигнута са земље, остане изнад ње. Први покушај да „преваре Земљину силу теже“ учинила су браћа Монголфије, који су у историји остали записани као први „небески летачи“. Не рачунајући, наравно, митске јунаке Дедала и Икара.

Нису само стари Грци од птица тражили помоћ у решавању проблема летења. Посматрајући и проучавајући птице, њихов лет и телесни састав, до извесних открића дошао је и чувени ренесансни уметник Леонардо да Винчи. Цртао је и пројектовао крила различитих облика, састава и величине, а затим и различита средства, односно машине за летење.

Браћа Монголфије успела су, 1878. године, да се вину у небо балоном који су израдили од хартије и платна. Даље савршавање довело је до квалитетнијих и сложенијих, а тиме и ефикаснијих летећих направа. Дирижабли, који су звани ваздушним лађама, били су следећи корак у развоју летења средством лакшим од ваздуха. Ову идеју француског официра Менијеа реализовао је Анри Жифар, који је израдио ваздушни брод и створио прототип балона с мотором. Наравно, не смемо заборавити ни нашег човека, Србина из Старог Бечеја у Банату, инжењера Огњислава Костовића, који је дошао на идеју да сагради чврсту летећу лађу, с оклопом од дрвета. Костовић је своје пројекте 1878. године наплаћивао руској влади.

Летење код Срба

Српске новине бр. 76 и 77 из 1884. године објављују текст Матије Бана који даје први писани траг о могућностима употребе ваздухоплова у миру и рату. Текст је опи-

сивао до тада израђене летеће справе, њихове принципе рада и начин коришћења, али је било речи и о потенцијалним направама и начину израде будућих ефикаснијих ваздухоплова.

Следећи визионарски текст, аутора Здравка Рајковића, „Ваздушна лопта с војног гледишта“ објављен је у листу „Ратник“ (претечи „Народне армије“, „Војске“ и „Одбране“). У том напису аутор је сагледавао будућност војног ваздухопловства резимирањем искустава у примени ваздушних балона у војне сврхе и разматрањем могућности које се називу. Иако тај текст, сам по себи, није донео ништа значајно за развој ваздухопловства, пошто је представљао, углавном, сумирање дотадашњег знања у тој области, он је изазвао појачано интересовање за летење и иницирао серију нових написа, и у „Ратнику“ и у осталим стручним часописима. После једног од њих, под називом „Аеростат за време опсаде Париза“, у Србији почиње да се развија свест и јачају идеје о стварању сопственог ваздухопловства. Наравно, најпре војног.

Прописи о ваздушној сили

Проћи ће готово десет година од првог написа о могућностима употребе ваздухоплова у рату, па до неких конкретних мера. Краљевина Србија, на светог Илију, 2. августа 1893, доноси пропис којим се, први пут, у војску уводи појам ваздушна сила. На основу тог прописа у свакој дивизији уводи се по једно балонско одељење, чиме су аеростати узели место и у нашем војном ваздухопловству.

За практичну реализацију и увођење те новине у јединице, било је нужно претходно стварање услова за набавку средстава, опремање и обуку људства. Затим је било неопходно донети војноправне основе, на којима би почивали будући прописи, правила, наредбе и одлуке. С тим у вези, био је неопходан „Закон о устројству војске“, који је краљ Александар Обреновић потписао у Нишу, на самом почетку 20. века, односно на светог Саву 27. јануара / 9. фебруара 1901. године.

ПИЛОТ СРПСКЕ ВОЈСКЕ

Решењем војног министра Милоша Васића, 5/17. јануара 1901. одређени су официри за допунско школовање у Русији. За ваздухопловно одељење био је одређен инжењеријски поручник Коста Милетић, који је на интерном конкурсима показао најбоље резултате. После многобројних и свестраних контрола и тестирања, 16. фебруара 1901. упућен је у Војково поље, близу Санкт Петербурга, у руски школски ваздухопловни парк. Коста Милетић биће први српски „слободни летач“, односно војни пилот.

Поручник Коста Милетић провео је годину дана на школовању, изучавајући основне стручне предмете, међу којима фотографисање и обуку управљања везаним и слободним балоном. Након савладавања теорије и реализаци-



Коста Милетић

је практичне обуке, поручник Милетић је добио звање слободног летача.

У метеролошком одељењу за ваздухопловство и голубијој станици провео је наредних шест месеци, слушајући предавања о метеорологији и радећи на метео-станици. У голубијој станици изучавао је организацију и практично коришћење голубова писмоноша.

У великим маневрима руске војске, септембра 1902. године, Коста је узео учешће као питамац, први пут управљајући балоном и организујући слање извештаја голубијом поштом. Прелетео је десетине километара, постижући највећу висину од 1.100 метара.

Као успешан питамац, с одличном оценама, вратио се у Србију крајем новембра 1902. године. Пун нових знања и елана, максимално утрениран, ипак није имао могућности да започне са формирањем ваздухопловства у српској војсци, јер су други родови имали приоритет.

Прва голубија станица

На паробродској станици код Обреновца, почетком 1908. године, патрола српске војске је од једног аустријског шпијуна запленила корпу са 17 голубова писмоноша. Како су, по обичају, у извору великих дела и достигнућа, заправо, мали, чак и небитни догађаји, тако је и овог пута велико интересовање војске за планирану употребу тих голубова изазвало непредвидиве и далекосежне последице. По јато шпијунских голубова писмоноша у обреновачку паробродску станицу дошао је први српски слободни летач, сада већ капетан, Коста Милетић. По налогу команде, он је прегледао голубове, испитао аустријског шпијуна о њиховим могућностима и написао извештај у којем је експлицитно навео да голубови припадају аустријским војним голубијим станицама у Петроварадину, Коморану

и Пешти. На то је тадашњи министар војни наредио Милетићу да у архиви одмах пронађе „Правила голубије поште“, остављена и заборављена у канцеларијској прабини неколико година раније, и започне с реализацијом давнашњег плана о стварању голубије станице у Нишу.

Након обезбеђивања потребних финансијских услова, октобра 1908. године, капетан Милетић креће за Медошевац код Ниша (данашњи аеродром) како би формирао голубије станице и упутио у посао јединицу, којом ће командовати инжињеријски поручник Лазар Костић. Изградњом голубарника и обуком, најпре припадника јединице, а затим и 17 заробљених аустријских голубова, прва голубија станица српске војске отпочела је с радом 1. новембра 1908. године.

Летелице теже од ваздуха

У међувремену, сва сазнања и проналасци водили су изналажењу решења за изградњу и ефикасну употребу у ваздуху средстава тежих од ваздуха. Тако се Клеман Адер, 9. октобра 1890, неколико метара од тла подигао парним аеро-планом. Следећи покушај учинио је Лилијентал и успео да се одржи у ваздуху планером (који је сам изумео). Додуше, његов покушај није био сасвим успешан, јер се, неколико десетина метара после полетања, са брега близу Берлина и срушио. Након тога, заљубљеници у летење, конструктори, истраживачи и научници су увидели да је за дужи одржавање у ваздуху потребан мотор.

После многобројних покушаја, практичну техничку победу однела су браћа Рајт, доказавши 17. децембра 1903. у Америци, да је летење средством тежим од ваздуха ипак могуће. Орвил Рајт је својим аеро-планом с мотором летео 12, а брат Вилбур 59 секунди. Њихови летови евидентирани су као почетак ваздухопловства у свету. Годину дана касније Орвил је већ направио и прве заокрете (лево и десно). Француски конструктор и пилот Сантос Димона је, 13. септембра 1906. извео први јавни лет, који је трајао 21 секунду, на даљини од 220 метара.

Куповина балона

У Србији су, после оснивања прве голубије поште у Нишу, одлучили да набаве и прве летеће машине. За куповину првих балона за српску војску био је задужен Коста Милетић, који је 1909. године добио задатак да формира прву балонску чету српске војске. Балонска чета имала је три одељења, за сваку армију по једно. Балони су купљени од фабрике „Аугуст Редингер“ из Аугзбурга. Купљен је један везани змај-балон „Дракен“ и два сферна балона. Један је добио име „Србија“, а други „Босна и Херцеговина“. Први лет једног српског ваздухоплова, са српским ознакама, збио се 19. априла 1909. када је капетан Коста Милетић, после преузимања летелице у Аугзбургу, одмах ставио српске ознаке и полетео балоном „Србија“. ■

(Насћавак у следећем броју)

ВЕРСКИ ПРАЗНИЦИ

1–15. септембра

Православни



- 4. септембар** – Свети мученик Агатоник
- 8. септембар** – Свети мученици Адријан и Наталија
- 11. септембар** – **Усековање главе Светог Јована Крститеља**
- 12. септембар** – Пренос моштију светог Александра Невског
- 14. септембар** – Преподобни Симеон Столпник – црквена Нова година

Римокатолички



- 8. септембар** – Рођење Блажене Дјевице Марије – Мала Госпа
- 14. септембар** – Узвишење Светог Кржжа

УСЕКОВАЊЕ ГЛАВЕ
СВЕТОГ ЈОВАНА КРСТИТЕЉА

У време цара Ирода Антипе, сина старог Ирода, убице вилејемске деце, проповедао је у Галилеји свети Јован Крститељ. Пошто је цар отерао своју закониту жену и узео жену свога живог брата Филипа Иродијаду, свети Јован устао је против тог безакоња и доспео у тамницу.

На једној свечаности, занесен игром Иродијадине кћери Саломије, цар јој обећа да ће јој испунити сваку жељу. Она, по наговору зле мајке, затражи светитељевоу главу, а пијани цар јој испуни жељу и посече светог Јована. Ученици светог Јована узели су ноћу његово тело и часно га сачували. Бесна Иродијада избола је иглом језик Јованов, а главу закопала.

Ускоро је све те злотворе стигла заслужена казна, па су скончали живот у беди и понижењу.

Смрт Јована Крститеља збила се пред Пасху, а празновање је установљено 29. августа (11. септембра по новом календару) на дан освећења цркве коју су над Јовановим моштима у Севастији подигли цар Константин и царица Јелена. ■

1. септембар

Почетак „персоналне године“ у Војсци. Тог дана се у Војсци Србије обележава Дан кадровске службе. Тада се реализују најважније активности – јављање на дужност ново-произведених старешина и упућивање на школовање.

1. септембар 1939.

Нападом нацистичке Немачке на Пољску почео је Други светски рат. После снажног удара немачке авијације, копнене снаге прешле су пољску границу и напале пољску војску, неприпремљену за одбрану. После 35 дана рат је завршен победом Немачке. Пољска је изгубила 620.000 војника, а Немачка 44.298 војника и 400 авиона. Два дана после напада на Пољску, Француска и Велика Британија објавиле су рат Немачкој.

2. септембар 1916.



Завршена битка код Вердена, на реци Мези. Немци су отпочели битку да би заузимањем Вердена отклонили могућност обухватног напада на њихове снаге између Мезе и Соме, а својим снагама отворили пут према Паризу. Резултати битке нису ни приближно били сразмерни ангажовању и губицима огромног броја људи и материјала. Немци су изгубили (рањени, погинули, нестали) око 600.000 људи, а Французи око 350.000.

4. септембар 1941.

У Београду почео други састанак између представника покрета пуковника Драже Михаиловића и Народноослободилачког покрета. Три дана касније одржан је следећи састанак, такође у Београду, у стану мајора Велимира Пилетића. Главни проблем односио се на обједињавање устанка под јединствену команду. У централној и западној Србији распаљивале су се борбе између српских устаника и немачких снага, али договор о заједничкој команди није постигнут.

5. септембар 1914.

Почела прва битка на реци Марни у Првом светском рату. У њеном сливу вођене су две велике битке између немачких и француско-британ-



ских снага. У првој бици, од 5. до 12. септембра 1914, немачка војска претрпела је неуспех. Офанзива је слоњена, чиме су пропали планови немачког Генералштаба о постизању муњевите победе. Битка на Марни сматра се прекретницом рата. Немачка је била принуђена да прихвати дуготрајно и исцрпљујуће вођење рата на два фронта.

7. септембар 1812.

У Наполеоновом походу на Русију, код села Бородина, на путу Смоленск – Москва, вођена је Бородинска битка између француских и руских снага. Руским снагама командовао је Михаил Кутузов, а француским Наполеон. Битка је остала нерешена, иако су оба противника прогласила победу. Наполеон није постигао циљ да уништи руску армију, а Кутузов је успео знатно да ослаби ударну моћ Наполеона. Бородинска битка је једна од најкрвавијих битака у XIX веку. Обе стране имале су огромне губитке.

8. септембра 1943.

Објављен акт о капитулацији Италије. Потписан је у Касибилеу на Сицилији 3. септембра, истог дана када се у Калабрији искрцала британска 8. армија. На јако утврђену немачку одбрану код Салерна искрцала се, 8. септембра, америчка 5. армија, која је наставила наступање са британском 8. армијом према Напуљу и Фођи. Нова италијанска влада маршала Пјетра Бадоља је, 13. октобра, објавила рат Немачкој. За то време Немци су ваздушним десантом на Гран Сасо, 12. септембра, ослободили интернираног Бенита Мусолинија, који је, уз сагласност Немаца, прогласио Италијанску Социјалну Републику на северу Италије.

14. септембар

У Војсци Србији овај дан се обележава као Дан интендантске службе. На тај дан 1885. године донета је наредба о Главном интендантству и администрацији Врховног штаба. ■

Приредио мр Миљан МИЉКИЋ

ОДБРАНА



Рат због разбијене

тестије

Почетком јуна 1862. године у Београду је избио сукоб између српске и турске полиције, који је резултирао општим ратом и истеривањем Турака из београдске тврђаве

Већ на почетку друге владавине кнеза Михаила Обреновића (1860–1868), Преображенска скупштина (1861) је, поред осталог, разматрала предлог Закона о Народној војсци и Закона о државном савету. Првим законом, како је кнез Михаило образложио, Србији се обезбеђује „сигурност и одбрана“, а другим „учвршћује самосталност“. Турска је, као одговор, предузела низ војних и дипломатских мера, вршећи притисак на Србију. Примећена су померања трупа које су се налазиле у градовима у унутрашњости, почев од Сокола и Ужица, где је дошло до првих инцидената.

Највише инцидената било је у Београду. Најизразитији је био онај који се догодио крајем маја 1862. код Стамбол-капије, непосредно пред догађај на Чукур-чесми и бомбардовање Београда. Председник владе и министар иностраних послова Илија Гарашанин посетио је енглеског конзула, доајена Лонгворта, с којим је разговарао о учесталим сукобима између Срба

и Турака у вароши, изложивши му да највећа опасност за ред и мир прети од београдских ерлија, па се могу очекивати озбиљнији сукоби „ако их Паша не разоружа“.

У недељу 3/16. јуна 1862. године дан је био ведар и сунчан. Већина Београђана налазила се на излету у ближој околини града (Врачару, Палилули, Булбудеру), неки су фијакером отишли до Топчидера, младеж је изашла на шеталиште у данашњој Улици кнеза Милоша и Калемегдану, где се налазила позната посластичарница „Код Швабе“. Испред Пашиног конака, на врху високог јарбола лепршала се црвена застава са полумесецом и звездом. Кнез Михаило је тада био ван Београда, у обиласку Подриња. Неки хроничари бележе да „можда није ни желео да тога дана буде у Београду“.

Сат на Сахат-кули показивао је пет часова поподне. То је време када се од најстаријих и најмлађих „опседају чесме“ да би се захватила вода, неопходна до сутрашњег дана. Протезали су се редови пред Делијском, Теразијском, Циганском, Чукур и другим чесмама у вароши. Код Чукур-чесме, на углу данашње Јевремове и Добрачине улице, налазио се и тринаестогодишњи Сава Петровић, шегрт код бакалина Алексе Николића. По природи набусит и нестрпљив дечак, Сава је једва ишчекао ред да захвати воду у своју позамашну тестију. Баш у том часу пред чесму су стала три турска низама (војника) и, не осврћући се на ред, један је одгурнуо Саву, који се померио у страну.

Други низам је отео тестију из Савиних руку, донекле је напунио и „натегао“ да се напије воде. Када је и трећи низам преузео тестију, нервозни Сава га је гурнуо. Љутит, са тестијом у руци, низам га је ударио по глави. Како је хроничар забележио, „тестија пуче, а Сава паде окрвављен крај чесме“. У насталом метежу, видевши крв која је текла из разбијене дечакове главе, „жене ударе у кукњаву и вику“, која је узнемирила околину.

Недалеко од Чукур-чесме управо је пролазила патрола српске полиције, коју је предводио поручник Сима Нешић. Да би избегао компликације, наредио је да се дечаку пружи помоћ, а низами да пођу у полицију. Спроводећи низаме, Нешић се успут срео са патролом турске полиције, коју је предводио јузбаша Ибрахим-ага. Он је позвао Нешића да дође у његову полицију и тамо „ствар расправе“. Када је Нешић то одбио, убрзо се нашао у окружењу бројнијих Турака. Немајући избора, упозорио је да ће пуцати ако га буду ометали у вршењу дужности. Када је однекуд, из непосредне близине одјекнуо пуцањ, Нешић и његови жандарми, мислећи да се на њих пуца, „потегоше своје кубуре и опалише у низаме“. Тада је један убијен, а други рањен. Када су и Турци запуцали Нешић је пао мртав, а Ђорђе звани „Нишлија“ тешко рањен. Тако је дошло до метежа и опште узбуне.

Маса Београђана јурнула је са Теразија према Стамбол-капији. Када су Турци „замандалили“ тешка окована врата, маса је кренула према Варош-капији. Српски министар–председник Илија Гарашанин и министар унутрашњих дела Никола Христић били су непотпуно обавештени о догађају и борбама које су се већ

расламсавале код Варош-капије. Кренули су одмах и стигли пред полицију. Таман када је Гарашанин био близу договора са турским старешином да војску врати у град, мајор Мехмед-ага пао је погођен у груди. Штитећи министре, погинуо је и официр из њихове пратње Ивко Протић. Био је то општи знак за борбу, поготово када се пронела нетачна вест да је дечак Сава „подлегао ранама“.

ИСЕЉАВАЊЕ ТУРАКА

Порта је била приморана да смени Ашир-пашу и на његово место постави Ахмед Вафик-ефендију, а за комесара Али-беја, који је имао задатак да руководи исељавањем турског становништва из Србије, с тим да Турци могу остати једино у неколико утврђених градова. Слобода Београда добијена је уз релативно мало жртава. Рањен је 21, а погинуло је 50 људи. Изгорело је 20, а оштећено 357 кућа.

Борба је трајала целе ноћи, а главну битку водили су српски бећари, који су ударили на Савску, Видин и Варош-капију. Варош-капија је заузета тек пред зору, када је разорено стовариште барута које се налазило близу ње. Најпре се развила жестока пушчана паљба, након чега се кренуло на јуриш. Како бележи хроничар, тада је наступила страховита олуја: „Намах се замрачи и ветар удари свом жестином, носећи, уз праскање громава, чак и кровове с кућа... Експлодирало је стовариште барута и пламен је обухватио остатке капије“.

Током идућег дана одвијале су се местимичне борбе, након којих је са Ашир-пашом потписана конвенција, по којој се Турци повлаче у град. Потпун ред успостављен је тек 4. јуна и трајао је само једну ноћ. Током 5. јуна, приликом спровода убијених официра Симе Нешића и Ивка Прокића, Турци су погазили договор. Ашир-паша је наредио да се из града изненадно отвори пушчана, а потом и топовска ватра. Загрмело је 56 тврђавских топова, просипајући танад на Београдску варош у правцу Стамбол-капије и Саборне цркве.

Бомбардовање је почело у часу када се спровод погинулих официра налазио пред данашњом Коларчевом улицом. Уплашени народ, свештеници, пратиоци и спроводници оставили су мртве и разбежали се на све стране, највише према Ташмајдану.

Кнез Михаило стигао је у Београд 6. јуна. Одмах је прогласио ратно стање и тиме Београд претворио у велики логор. Свуда су ницале барикаде и пушчана гнезда. На окупу се брзо нашло око 15.000 војника, довољно да се Турци у граду ликвидирају. Као и много пута раније, али и касније, велике силе настојале су да спор реше према својим интересима. У Каници код Цариграда одржан је састанак на којем су разматрани „нови односи“ између Србије и Турске. ■

Крсман МИЛОШЕВИЋ

МИНИСТАРСТВО ОДБРАНЕ РЕПУБЛИКЕ СРБИЈЕ
СЕКТОР ЗА ЉУДСКЕ РЕСУРСЕ
Управа за кадрове

расписује

ИНТЕРНИ
КОНКУРС

за пријем официра Војске Србије на докторске академске студије у Војној академији

У школској 2012/2013. години, у складу са Планом школовања и усавршавања кадра Министарства одбране и Војске Србије у 2012. години, биће извршен пријем официра Војске Србије на докторске академске студије у Војној академији, на следећим студијским програмима:

– Менаџмент у одбрани – 5 кандидата, ради стицања научног назива доктор наука из области менаџмента и бизниса,

– Војномашинско инжењерство – 5 кандидата, ради стицања научног назива доктор наука из области машинског инжењерства.

На конкурс се могу јавити кандидати који испуњавају следеће услове:

а) Општи услови конкурса:

– да су држављани Републике Србије;

– да се против њих не води кривични поступак или поступак због кривичног дела за које се гони по службеној дужности, односно да нису осуђивани за таква дела казном затвора у трајању дужем од шест месеци;

– да су здравствено и психо-физички способни за војну службу, што утврђује надлежна војнолекарска комисија.

б) Посебни услови конкурса:

– за пријем на докторске академске студије може конкурисати официр који је завршио Војну академију или основне академске студије у трајању од најмање четири године са просечном оценом 8,00 и вишом и студије II степена, по следећем:

а) мастер академске студије са просечном оценом 8,00 и вишом,

б) специјалистичке академске студије и стекао стручни назив специјалисте,

в) стекао назив магистра наука и да није пријавио докторску дисертацију;

– који у току службе има просек оцена најмање „врло добар“ односно „истиче се“, а за последња два периода оцењивања има службене оцене „одличан“ односно „нарочито се истиче“;

– који познаје један од светских језика на нивоу 2-2-2 STANAG 6001 или на нивоу другог степена према критеријуму Војне академије;

– који у 2012. години није старији од 50 година;

– који у претходном периоду није упућиван на школовање и усавршавање истог нивоа.

Између кандидата који испуњавају услове за упућивање на студије, предност под једнаким условима има кандидат:

– који је дуже вршио дужност у мултинационалним операцијама и другим активностима у иностранству, у складу са законом којим се уређује употреба Војске Србије ван граница Републике Србије;

– који има објављене стручне или научне радове у области у којој конкурише;

– који има склоности ка научно-истраживачком раду.

НАЧИН КОНКУРИСАЊА:

Конкурс је отворен од 1. до 15. септембра 2012. године.

Кандидати за пријем на студије молбе достављају претпостављеним командама, јединицама и установама ранга бригаде и вишег, односно организационим јединицама Министарства одбране, најкасније до 15. септембра 2012. године.

Уз молбу за пријем на студије кандидат прилаже следећа документа:

– попуњен Упитник за школовање (допуњен и оверен потписом старешине организационе јединице Министарства одбране и Војске Србије надлежне за пријем молби), прилог из Уредбе о стањима у служби професионалних војних лица и о унапређивању официра и подофицира;

– попуњен и оверен „Преглед података за рангирање кандидата за школовање-усавршавање“ (образец преузети од органа за људске ресурсе у јединици – установи);

– оверену копију уверења о држављанству Републике Србије;

– изјаву, оверену од стране претпостављеног старешине, да се против њега не води кривични поступак или поступак због кривичног дела за које се гони по службеној дужности, односно да није осуђиван за таква дела казном затвора у трајању дужем од шест месеци;

– оверену копију дипломе – уверења о завршеној Војној академији или основним академским студија (ако у дипломи – уверењу нема просечне оцене успеха, прилаже се извод из предметних оцена);

– оверену копију дипломе – уверења о завршеном претходном школовању и стеченом звању мастер, специјалиста или магистар;

– валидан сертификат према стандарду STANAG 6001, односно уверење Војне академије о степену познавања једног од светских језика;

– потврду издату од стране органа за људске ресурсе из матичне јединице кандидата, којом се потврђује да

кандидат у претходном периоду није упућиван на школовање и усавршавање истог нивоа;

– библиографију објављених радова.

Препоруку (мишљење) претпостављеног старешине (ранга бригаде и вишег), о кандидату.

Сертификат о степену познавања страног језика према стандарду STANAG 6001 издат у Републици Србији има важност 3 године, а уверење Војне академије 18 месеци од дана стицања.

Органи за људске ресурсе у матичним јединицама извршиће контролу комплетности конкурсне документације кандидата према наведеном списку. Након извршене контроле ажурности података о кандидатима у бази података КаИС и израде Електронске пријаве кандидата за школовање, комплетирани молбе достављају претпостављеним командама за пријем молби, најкасније до 21. септембра 2012. године.

Организационе јединице Министарства одбране (сектори и самосталне управе), посебних организацијских јединица (Секретаријат Министарства, Кабинет министра одбране, Генералштаб Војске Србије и Универзитет одбране) и органа у саставу Министарства (Инспекторат одбране, Војнобезбедносна агенција и Војнообавештајна агенција) доставиће Управи за кадрове Сектора за људске ресурсе, најкасније до 24. септембра 2012. године, Електронске пријаве кандидата за школовање на електронску адресу Управе за кадрове РАМКО: skolovanje.zemlja@uzk.slrj.mo. Састави који, због техничких услова, нису у могућности да електронске пријаве доставе путем РАМКО, потребно је да исте доставе директном поштом на CD-у у назначеном року. Молбе свих кандидата са комплетном документацијом, попуњеним и овереним обрасцем са прегледом из КаИС-а за рангирање у писаном и електронском облику (на CD-у) и осталим потребним документима из службених евиденција достављају Управи за кадрове Сектора за људске ресурсе Министарства одбране најкасније до 28. септембра 2012. године.

Копије докумената које се прилажу морају бити оверене од стране надлежног старешине. Непотпуне и некомплетне молбе неће се узимати у разматрање. Управа за кадрове неће враћати документа кандидатима који нису изабрани.

Процес селекције кандидата за упућивање на школовање одвијаће се по следећем редоследу:

– Провера физичких способности (реализоваће се искључиво на Војној академији, само за оне кандидате који испуњавају услове конкурса, а према списку који достави Управа за кадрове).

– Процена психолошких капацитета (реализоваће се на ВМА, само за оне кандидате који испуњавају услове конкурса и који са позитивним успехом положе проверу физичких способности, а према списку који достави Управа за кадрове).

– Утврђивање здравствене способности кандидата за школовање (на систематске лекарске прегледе биће упућени само они кандидати, који након седнице

Кадровске комисије МО буду предложени министру одбране за упућивање на школовање).

– Провера физичких способности биће организована на Војној академији. Спискове кандидата са тачним датумом реализације провере израдиће Управа за кадрове, у складу са бројем пријављених кандидата и капацитетима Војне академије. Исти ће бити објављени на интернет сајту Војне академије: www.va.mod.gov.rs и на сајту Управе за кадрове РАМКО.

Приликом доласка на проверу физичких способности у Војну академију, кандидати са собом обавезно носе потребну спортску опрему и здравствену књижицу. Непосредно пре доласка на проверу физичких способности, кандидат је у обавези да у гарнизонској амбуланти у месту службовања обави редован лекарски преглед, како би му се издала потврда о способности кандидата за приступ и вршење провере физичких способности. Војна академија није обавезна да омогући полагање провере физичких способности лицима која немају обављен општи – редован лекарски преглед у Гарнизонској амбуланти у месту службовања.

Приликом приступа провери физичких способности и процени психолошких капацитета, кандидат код себе мора имати лична документа.

Упућивање на школовање и усавршавање официра, реализоваће се сходно Уредби о стањима у служби професионалних војних лица и о унапређењу официра и подофицира („Службени гласник РС“, број 35/12).

Подаци о проверама (термини, распоред и услови) биће накнадно објављени на сајту Војне академије: www.va.mod.gov.rs. Остала обавештења у вези са конкурсом могу се добити у Управи за кадрове Сектора за људске ресурсе Министарства одбране (на тел. 23-701, односно 011/3201-701). ■

МИНИСТАРСТВО ОДБРАНЕ РЕПУБЛИКЕ СРБИЈЕ СЕКТОР ЗА ЉУДСКЕ РЕСУРСЕ

Управа за кадрове

расписује

ИНТЕРНИ КОНКУРС

за пријем официра Војске Србије на мастер академске студије у Војној академији

У школској 2012/2013. години, у складу са Планом школовања и усавршавања кадра Министарства одбране и Војске Србије у 2012. години, биће извршен пријем официра Војске Србије на мастер академске студије у Војној академији, на следећим студијским програмима:

– Војномашинско инжењерство – 20 кандидата, ради стицања академског назива мастер инжењер машинства,

– Војноелектронско инжењерство – 30 кандидата, ради стицања академског назива мастер инжењер електротехнике и рачунарства.

На конкурс се могу јавити кандидати који испуњавају следеће услове:

а) Општи услови конкурса:

- да су држављани Републике Србије;
- да се против њих не води кривични поступак или поступак због кривичног дела за које се гони по службеној дужности, односно да нису осуђивани за таква дела казном затвора у трајању дужем од шест месеци;
- да су здравствено и психо-физички способни за војну службу, што утврђује надлежна војнолекарска комисија.

б) Посебни услови конкурса:

– за пријем на мастер академске студије може конкурисати официр који је завршио Војну академију или основне академске студије у трајању од најмање четири године са просечном оценом 8,00 и вишом;

– који у току службе има просек оцена најмање „врло добар“ односно „истиче се“;

– који је у војној служби провео најмање пет година ефективне службе, а изузетно три године ако је основне академске студије завршио са просечном оценом 9,00 и вишом;

– који познаје један од светских језика најмање на нивоу 1-1-1-1 STANAG 6001 или на нивоу првог степена према критеријуму Војне академије;

– који у 2012. години није старији од 42 године;

– који у претходном периоду није упућиван на школовање и усавршавање истог нивоа.

Између кандидата који испуњавају услове за упућивање на студије, предност под једнаким условима има кандидат:

– који је дуже вршио дужност у мултинационалним операцијама и другим активностима у иностранству, у складу са законом којим се уређује употреба Војске Србије ван граница Републике Србије;

– који има објављене стручне или научне радове у области у којој конкурише;

– који има склоности ка научноистраживачком раду.

НАЧИН КОНКУРИСАЊА:

Конкурс је отворен од 1. до 15. септембра 2012. године.

Кандидати за пријем на студије молбе достављају претпостављеним командама, јединицама и установама ранга бригаде и вишег, односно организационим јединицама Министарства одбране, најкасније до 15. септембра 2012. године.

Уз молбу за пријем на студије кандидат прилаже следећа документа:

– попуњен Упитник за школовање (допуњен и оверен потписом старешине организационе јединице Министарства одбране и Војске Србије надлежне за пријем

молби), прилог из Уредбе о стањима у служби професионалних војних лица и о унапређивању официра и подофицира;

– попуњен и оверен „Преглед података за рангирање кандидата за школовање-усавршавање“ (образац преузети од органа за људске ресурсе у јединици – установи);

– оверену копију уверења о држављанству Републике Србије;

– изјаву, оверену од стране претпостављеног старешине, да се против њега не води кривични поступак или поступак због кривичног дела за које се гони по службеној дужности, односно да није осуђиван за таква дела казном затвора у трајању дужем од шест месеци;

– оверену копију дипломе – уверења о завршеној Војној академији или основним академским студија (ако у дипломи – уверењу нема просечне оцене успеха, прилаже се извод из предметних оцена);

– валидан сертификат према стандарду STANAG 6001, односно уверење Војне академије о степену познавања једног од светских језика;

– потврду издату од стране органа за људске ресурсе из матичне јединице кандидата, којом се потврђује да кандидат у претходном периоду није упућиван на школовање и усавршавање истог нивоа,

– библиографију објављених радова.

Препоруку (мишљење) претпостављеног старешине (ранга бригаде и вишег), о кандидату.

Сертификат о степену познавања страног језика према стандарду STANAG 6001 издат у Републици Србији има важност 3 године, а уверење Војне академије 18 месеци од дана стицања.

Органи за људске ресурсе у матичним јединицама извршиће контролу комплетности конкурсне документације кандидата према наведеном списку. Након извршене контроле ажурности података о кандидатима у бази података КаИС и израде Електронске пријаве кандидата за школовање, комплетирани молбе достављају претпостављеним командама за пријем молби, најкасније до 21. септембра 2012. године.

Организационе јединице Министарства одбране (сектори и самосталне управе), посебних организацијских јединица (Секретаријат Министарства, Кабинет министра одбране, Генералштаб Војске Србије и Универзитет одбране) и органа у саставу Министарства (Инспекторат одбране, Војнобезбедносна агенција и Војнообавештајна агенција) доставиће Управи за кадрове Сектора за људске ресурсе, најкасније до 24. септембра 2012. године, Електронске пријаве кандидата за школовање на електронску адресу Управе за кадрове РАМКО: skolovanje.zemlja@uzk.slj.rmo. Састави који, због техничких услова, нису у могућности да електронске пријаве доставе путем РАМКО, потребно је да исте доставе директно поштом на CD-у у назначеном року. Молбе свих кандидата са комплетном документацијом, попуњеним и овереним обрасцем са прегледом из КаИС-а за рангирање у писаном и електрон-

ском облику (на CD-у) и осталим потребним документима из службених евиденција, достављају Управи за кадрове Сектора за људске ресурсе Министарства одбране најкасније до 28. септембра 2012. године.

Копије докумената који се прилажу морају бити оверене од стране надлежног старешине. Непотпуне и некомплетне молбе неће се узимати у разматрање. Управа за кадрове неће враћати документа кандидатима који нису изабрани.

Процес селекције кандидата за упућивање на школовање одвијаће се по следећем редоследу:

- Провера физичких способности (реализоваће се искључиво на Војној академији, само за оне кандидате који испуњавају услове конкурса, а према списку који достави Управа за кадрове).

- Процена психолошких капацитета (реализоваће се на ВМА, само за оне кандидате који испуњавају услове конкурса и који са позитивним успехом положе проверу физичких способности, а према списку који достави Управа за кадрове).

- Утврђивање здравствене способности кандидата за школовање (на систематске лекарске прегледе биће упућени само они кандидати, који након седнице Кадровске комисије МО буду предложени министру одбране за упућивање на школовање).

- Провера физичких способности биће организована на Војној академији. Спискове кандидата са тачним

датумом реализације провере израдиће Управа за кадрове, у складу са бројем пријављених кандидата и капацитетима Војне академије. Исти ће бити објављени на интернет сајту Војне академије: www.va.mod.gov.rs и на сајту Управе за кадрове РАМКО.

Приликом доласка на проверу физичких способности у Војну академију, кандидати са собом обавезно носе потребну спортску опрему и здравствену књижицу. Непосредно пре доласка на проверу физичких способности, кандидат је у обавези да у гарнизонској амбуланти у месту службовања обави редован лекарски преглед, како би му се издала потврда о способности кандидата за приступ и вршење провере физичких способности. Војна академија није обавезна да омогући полагање провере физичких способности лицима која немају обављен општи – редован лекарски преглед у Гарнизонској амбуланти у месту службовања.

Приликом приступа провери физичких способности и процени психолошких капацитета, кандидат код себе мора имати лична документа.

Упућивање на школовање и усавршавање официра, реализоваће се сходно Уредби о стањима у служби професионалних војних лица и о унапређењу официра и подофицира („Службени гласник РС“, број 35/12).

Подаци о проверама (термини, распоред и услови) биће накнадно објављени на сајту Војне академије: www.va.mod.gov.rs. Остала обавештења у вези са конкурсом могу се добити у Управи за кадрове Сектора за људске ресурсе Министарства одбране (на тел. 23-701, односно 011/3201-701). ■

SPORT VISION OUTLET

ŠTEDITE KUPUJUĆI PUTEM ADMINISTRATIVNE ZABRANE NA 6 RATA

LEKCIJA BR.1 POENTA JE U IZBORU

AKCIJA TRAJE DOK TRAJU ZALIHE.

ADMIRAL SHOES DIMA WMN 1255 1.490 din	ADIDAS GOLETTO III IN J 1.990 din	ADMIRAL SHOES ADEN JOG UN 1255 1.990 din	NIKE - DART 7 GT 1.490 din	SERGIO TACCHINI URAGANO 2.490 din
ADIDAS - FURANO 3 M 2.990 din	NIKE - WMNS DART 9 LEATHER 3.990 din	NIKE - SV SMU SKY FORCE 88 MID 3.990 din	ADIDAS TOP X PURPLE 2.990 din	NIKE THE OVERPLAY VI 3.990 din

WWW.SPORTVISION.RS

ОДБРАНА

SAJAM – BUL. VOJVODE MIŠIĆA 10 /// ARENA – BUL. ARSENIJA ČARNOJEVIĆA 97A /// GALENIKA – BATAJNIČKI DRUM
IMMO OUTLET - GANDIJEVA 21 /// SV OUTLET BULEVAR – BULEVAR KRALJA ALEKSANDRA 391 /// KRAGUJEVAC 3 – DR ZORANA DJINDJIĆA 10



РЕПУБЛИКА СРБИЈА
МИНИСТАРСТВО ОДБРАНЕ
СЕКТОР ЗА ЉУДСКЕ РЕСУРСЕ
Управа за традицију, стандард и ветеране

ПРЕГЛЕД ПРИЈАВЉЕНИХ СТАНОВА У ЗАКУП ЗА РАСПОДЕЛУ

23/08/2012

Р.бр.	МЕСТО / Гарнизон	НАМЕНА / СТАТУС	СТРУКТУРА							СВЕГА	
			0,5	1,0	1,5	2,0	2,5	3,0	3,5		4,0
1	БЕОГРАД / Београд	има кандидата на ранг листама	3	2	1	74		60	5		145
2	БЕЛА ЦРКВА / Панчево			1							1
3	БОГОВАЋА / Ваљево					1					1
4	ГОРЊИ МИЛАНОВАЦ / Горњи Милановац			1		2					3
5	КРУШЕВАЦ / Крушевац			2		1					3
6	КРАЉЕВО / Краљево					1					1
7	НИШ / Ниш			1							1
8	ПАРАЋИН / Зајечар					1					1
9	ЛЕСКОВАЦ / Лесковац			1							1
10	СОМБОР / Сомбор			1							1
11	СМЕДЕРЕВО / Пожаревац			1							1
12	ЧАЧАК / Краљево					1					1
СВЕГА ЗАКУП - ИМА КАНДИДАТА НА РЛ			5	8	1	81		60	5		160
1	АЛЕКСИНАЦ / Ниш	нема кандидата на ранг листама		1							1
2	ВРАЊЕ / Врање			1							1
3	ГОРЊИ МИЛАНОВАЦ / Горњи Милановац			4						1	5
4	КЊАЖЕВАЦ / Зајечар				1						1
5	ПАРАЋИН / Зајечар			3	4	4					11
6	НЕГОТИН / Зајечар			1							1
7	ПОЖАРЕВАЦ / Пожаревац			1							1
8	СУБОТИЦА / Бачка Топола			1							1
9	ЂАЛА / Бачка Топола							1			1
10	КРАЉЕВО / Краљево			1							1
11	КУРШУМЛИЈА / Прокупље			1							1
12	БЕЗДАН / Сомбор					1					1
СВЕГА ЗАКУП - НЕМА КАНДИДАТА НА РЛ			11	6		4		1		1	26
СВЕГА СТАНОВА У ЗАКУП			16	14	1	85		61	5	1	186

Управа за инфраструктуру Сектора за материјалне ресурсе, доставила је Управи за традицију, стандард и ветеране, пријаве и преглед за расподелу 186 станова у закуп на неодређено време у гарнизонима, односно местима, наведеним у Прегледу станова у закуп за расподелу. Од 145 станова пријављених у Београду, 137 станова се налазе на локацији „Војвода Степа Степановић“ на Вождовцу.

У наведеном Прегледу станова за расподелу пријављено је за поделу и 26 станова у закуп које није могуће поделити у складу са одредбама Правилника, јер у моменту објављивања ове информације није било стамбених интересената у местима из наведеног Прегледа.

Право на доделу наведених станова имају лица која остварују право на доделу стана у закуп на неодређено време, сагласно одредбама члана 2. Правилника о решавању стамбених питања у Министарству одбране („СВЛ“ бр. 38/05, 16/08, 26/08 и 39/08 – у даљем тексту Правилник).

У смислу члана 19. Правилника, лицу из члана 2. овог правилника може се дати у закуп и стан мањи од стана који му припада по одредбама члана 18. овог правилника, ако се са тим писмено сагласи.

Напомињемо да се у смислу прописаног чланом 26. Правилника, стан у закуп на неодређено време даје лицу из члана 2. став 1. овог правилника (професионалном официру, професионалном подофициру и цивилном лицу) у гарнизону односно месту службовања, а лицу из члана 2. став 2. и 3. овог правилника (пензионисаном официру, пензионисаном подофициру, пензионисаном цивилном лицу и члановима породичног домаћинства погинулог или умрлог лица из става 1. и 2. овог члана), стан се даје у било ком гарнизону односно месту на територији Републике Србије.

Сходно наведеном, лица, која желе прихватити доделу конкретног стана, морају дати писану изјаву, оверену у јединици – установи у којој су на служби, а пензионисана лица у општини или суду, да се одричу доделе структурно припадајућег стана и прихватају доделу понуђеног односно структурно мањег стана, као коначно решење свог стамбеног питања.

У датој изјави лица се морају децидно изјаснити само за један од понуђених станова, а уколико се изјасне за више станова, у обзир ће се узети само један стан у првонаведеном месту.

По достављању изјава од стране заинтересованих лица, донеће се нови закључци на основу којих ће се према укупном збиру бодова извршити рангирање кандидата, а станови ће бити додељени лицима који за одређени гарнизон или место у коме конкуришу за стан, буду рангирани на одговарајућем месту коначне ранг листе у складу са Одлуком о расподели станова.

Напомињемо да су стамбени интересенти у обавези да доставе (уколико претходно нису доставили) доказе надлежног органа који се односе на њихов стамбени статус (право на поврат станова у отцепљеним републикама, признавање болести по налазу Више војно лекарске комисије и пребивалиште за носиоца права и чланове његовог породичног домаћинства, пореско задужење за стан-кућу за носиоца права и чланове његовог породичног домаћинства), јер ће се у супротном њихови захтеви за решавање стамбеног питања сматрати непотпуним и неће бити разматрани.

Предлогом Одлуке о расподели станова биће обухваћени сви расположиви станови, које до дана доношења Одлуке о расподели станова, пријави надлежна организацијска јединица Министарства надлежна за инфраструктуру.

Заинтересована лица треба да доставе изјаве, да се одричу доделе структурно припадајућег стана и прихватају доделу понуђеног односно структурно мањег стана, као коначног решења свог стамбеног питања најкасније до 14.09.2012. године, који је одређен као дан пресека стања за доношење Одлуке о расподели станова, Одељењу за стамбене послове Управи за традицију, стандард и ветеране Сектора за људске ресурсе МО, ул. Немањина бр. 15 Београд. ■



**SIMBOL
BEOGRADA**



ИЗАБРАНА ПАРТИЈА

ОКРШАЈ БИВШИХ ПРВАКА ЈУГОСЛАВИЈЕ

Чебало – Павловић
Бил, 2003.

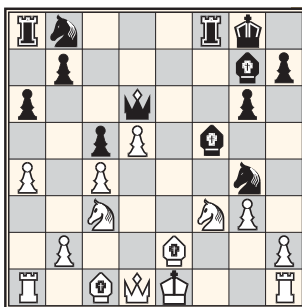
1. д4 Сф6 2. ц4 г6 3. Сц3 Лг7 4. е4 д6
5. ф4

Краљеви индијску одбрану примењује Милош Павловић, бивши првак Југославије, а противник му је такође бивши југословенски првак и репрезентативац, Хрват Мишо Чебало. Он гради пун пешачки центар, што је, разуме се, врло опасно за црног. Кренуло му је добро, остварио је слободњака у центру, али се црни узда у напад.

5...ц5 6. д5 0-0 7. Сф3 а6 8. а4 е5 9. фе5 Сг4 10. ед6 ф5 11. еф5 Лф5 12. Ле2 Дд6

Партију преносимо без коментара (отварање је добро познато, игра се према најновијем слову теорије, играчи су се тек загрејали), али је очигледно да бели сада прави грешку:

13. г3?



Бели: Ке1, Дд1, Та1, Тх1, Лц1, Ле2, Сц3, Сф3, а4, б2, ц4, д5, г3, х2

Црни: Кг8, Дд6, То8, Тф8, Лф5, Лг7, Сб8, Сг4, а6, б7, ц5, г6, х7

Бели је планирао да путем 14. Лф4 отклони опасност од напада, што би му с пешаком вишка омогућило игре на победу, али је уследила неочекивана жртва, која је Павловићу омогућила победу у минијатури.

13...Сх2!!

Ова жртва се мора прихватити.

14. Тх2 Дг3 15. Тф2 Сд7

Црни има иницијативу.

16. Дд2 То8 17. Сд1 Лг4 18. Та3 Лд4
19. Дг5 Лф2 20. Сф2 Тф3 21. Тф3 Дф3
0:1

КОЊИЋЕВ СКОК

Крените од обележених поља, као скакач у шаху, по путањи у облику слова Г, тако да добијете две народне пословице.

Да	-јет	ко-	
-ли-	-вао.	би	гла-
сви-	је	ла-	-жи
	-ко	-до-	не
	-жи,	ра-	је

С	зли-	дру-	
-гом	на	а	-јем
са	до-	сви-	-јем
пир.	при-	ни	-та,
	-је-	-бри-	-ко

Решење судоку из прошлог броја – водоравно: 9, 4, 3, 1, 8, 5, 2, 6, 1, 4, 7, 3, 1, 3, 2, 8, 6, 5, 9, 8, 7, 5, 9, 2, 3, 1, 1, 6, 3, 8, 4, 4, 3, 5, 7, 2, 9, 6, 7, 2, 4, 9, 6, 3, 5, 6, 5, 1, 3, 7, 9, 8, 9, 8, 1, 5, 4.

УКРШТЕНЕ РЕЧИ

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
17								18							19	
20									21							22
23			24							25						
26					27							28				
29							30							31		
32								33							34	
35		36								37						
38				39							40					
41					42							43				
44								45						46		
47									48							
49			50							51						

РЕШЕЊЕ ИЗ ПРОШЛОГ БРОЈА ВОДОРАВНО: Првослав, мржа капа, баш, р, ритати се, аналогни, к, Еха, одометар, накрајко, фитап, меланом, раскол, имапати, иританси, ЕАРС, рурализам, Марковац, ЕК, уз, ротатори, Макаранка, Били, Амависка, очитати, инулин, пасторах, Јидак, Катилина, тарирање, ено, о, есејиста, асанатор, н, нар, Рајконен, Накамура.

Припремио Жарко ЂОКИЋ

ВОДОРАВНО:

17. Најдужа река Северне Америке, 18. Скуп људи, збор, 19. Мазиво, 20. Отпорност на болести, имуност, 21. Јурити један другог, гонити се, 23. Филмски режисер, Дејвид, 24. Месо рака, 25. Заповедник чете од сто људи, 26. Институт за писмено и усмено превођење и међународне односе из Стразбура, 27. Неправилан (грч.), 28. Врста афричке роде, 29. Јединица цијана са металом, 30. Они који исплаћују (лат.), 31. Муслимански свештеник, 32. Двоструко женско име, 33. Екавски изговор, 34. Иницијали песника Ерића, 35. Иницијали интелектуалца Елијадеа, 36. Немачки филозоф чешког порекла, 37. Пловило са два трупа, 38. Мађарски песник, Јанош, 39. Женско име, 40. Имеци, имања, 41. Јестиви морски пужић, нанар, 42. Човек обузет еротоманијом, 43. Белешка (лат.), 44. Становник Драча, 45. Острвска држава у Тихом океану, 46. Очеви, 47. Пуњење ваздухом, надувавање, 48. Учестали глагол (лат.), 49. Нарав, природа, 50. Неслагање речи (грч.), 51. Мале линије.

УСПРАВНО:

1. Освајачица златне медаље за Србију на ОИ у Лондону, 2. Низак округао сто (турц.), 3. Иницијали одбојкаша Миљковића, 4. Држава у Јужној Америци, 5. Инослава одмила, 6. Чувени трг у Лондону, 7. Град у Енглеској, 8. Процена (стр.), 9. Стагив, 10. Показна заменица, ове, 11. Stil у музици у Средњем веку, 12. Шав на женској чарапи, 13. Учене атомиста, 14. Букећић цвећа, 15. Највећа река у Тајланду, 16. Зацрвенети се, 18. Оживљавач успомена (лат.), 19. Име бивше државнице Бандаранаике, 20. Опис пута (лат.), 21. Нарезивати, 22. Становник Абадана (у Ирану), 24. Коштани део раменице, 25. Минерал из Атакаме, 27. Становник Ирига, 28. Одрпанци, 30. Римски песник, Децим Јуније, 31. Окамењени главоношци, 33. Северноамерички индијанац, 34. Мочваре, баре, 36. Индијски шахист, Вишванатан, 37. Име бивше глумице Деј, 39. Радомир одмила, 40. Име морепловца Тасмана, 42. Индустија меса и конзерви (скр.), 43. Племићка титула у Шкотској, 45. Седмнаесто и 10. слово азбуке, 46. Суседна слова азбуке.





РЕПУБЛИКА СРБИЈА
МИНИСТАРСТВО ОДБРАНЕ

СВЕЧАНА ПРОМОЦИЈА НАЈМЛАЂИХ ОФИЦИРА ВОЈСКЕ СРБИЈЕ



Субота, 8. септембар 2012. у 17.30 часова
испред Дома Народне скупштине

www.mod.gov.rs





YUGOIMPORT
SDPR J.P.



Bulevar umetnosti 2, 11150 Beograd
Tel.: 011/ 222 4444 • Faks: 011/ 222 4599
e-mail: fdsp@eunet.rs • www.yugoimport.com

ОДБРАНА
СПЕЦИЈАЛНИ ПРИЛОГ 80



Аеромитинг
БАТАЈНИЦА 2012



C295 je proverena vrednost na bojnem polju. To se potvrdilo u Iraku, Avganistanu, Čadu, Haitiju, Sudanu i drugde. Avion je dokazao svoju interoperativnost, upotpunjavajući misije Chinook i C-130 u okviru vojne avijacije NATO-a širom planete. Kao transportna letelica srednjeg obima, on ima prioritarnu ulogu u 13 zemalja. **C295 NE SLUŽI SAMO U SVRHU VOJNOG AVIO TRANSPORTA. ON UVELIKO OPRAVDAVA INVESTICIONE TROŠKOVE.** Veće iskorišćenje i raspoloživost aviona C295 u odnosu na slične letelice, čine ga neuporedivo efikasnijim čak i nakon 100.000 akumuliranih sati letenja. Flota od deset aviona C295 tokom svog radnog veka, u odnosu na deset aviona konkurencije, može da uštedi poreskim



obveznicima najmanje 250 miliona eura. U današnjem nesigurnom svetu, C295 je provereno i isplativo rešenje. Dodatne informacije o njegovom uticaju na vaš vojni budžet se nalaze na internet sajtu



airbusmilitary.com

 **AIRBUS MILITARY**

IRITEL a.d. BEOGRAD

www.iritel.com

Tel: 011 3073-555, Fax: 011 3073-434

info@iritel.com

**Optički
sistemi
prenosa**

NG SDH



**ODS2G5
155/622/2G5**

**Pristupni
sistemi
prenosa**



**Multiservisni
pristupni
multiplexer**

Savremena rešenja
za povezivanje
korisnika na
telekomunikacionu
mrežu
(govor, podaci,
Internet, IPTV)



**Energetska
elektronika**



Sistemi napajanja

**Radio
komunikacije**



NG SDH



**OTSs
155/622 Mbit/s**

**KTP/KFE
Konvertori interfejsa**

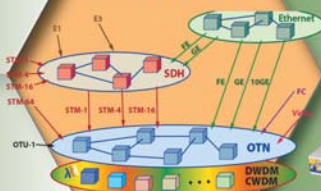


SDNU



**Digitalni
radarski
prijemnik**

**OTN/DWDM
40 x 10 Gbit/s**



**TDM preko IP
Ethernet preko TDM**



**Uređaji za nadzor
i upravljanje**



WDM/CWDM/OADM



do 40 kanala

**Uređaj za
kripto zaštitu**



DC UPS



**Zaštita
VIP korisnika**

**Neprekidno
napajanje**



**Proizvodnja
i montaža
elektronskih sklopova
za sopstvene potrebe
i uslužno**

**Inženjering
u oblasti
radio i fiksnih
komunikacija**

**HF-VHF-UHF
antenski
distribicioni
sistem**

Специјални прилог
магазина "Одбрана"

Број 80

Директор
Медија центра "Одбрана"

Потпуковник
Славољуб Марковић

Главни и одговорни уредник
Раденко Мутавцић

Аутор текстова
на странама 10-49
Игор Салингер

Фотографије
Игор Салингер
Димитрије Остојић
Горан Станковић
Јово Мамула
Даримир Банда
Александар Радић

Уредник фотографије
Стефана Савић

Технички уредник
Станислава Струњаш

Штампа
Штампариија „Политика“

Тираж
20.000



АЕРОМИТИНГ

САДРЖАЈ

- 06** Програм аеромитинга
- 08** План аеродрома и сервисне информације
- 10** АУСТРИЈА
Блек хоук, САБ
- 12** БУГАРСКА
Сјаршан С-27Ј
- 13** ДАНСКА
Ф-16 фајџинг фалкон
- 15** ИТАЛИЈА
Еурофајџер џајфун, Сјаршан С-27Ј
- 19** МАЂАРСКА
Гријен
- 20** РУМУНИЈА
ІАR 99 Soim, ІАR 330 M
- 22** РУСИЈА
МиГ-29, Ан-12, К 32, Груја Сјрижи, Іл-76
- 28** САД
Ф-16 Фајџинг фалкон, КС-135
- 30** СЛОВЕНИЈА
Пилајтус 9, Еурокојштер кугар
- 32** ТУРСКА
Ц-160 шрансал
- 33** ФРАНЦУСКА
Алфаџеџ

БАТАЈНИЦА 2012

- 34** ВиПВО Војске Србије
- 36** СРБИЈА
 - Ласџа, Уџва 75*
 - Ан-2, Ан-26*
 - Газела, Ми8/Ми17*
 - Г-2, Г-4, Орао*
 - МиГ-21, МиГ-29*
 - Јак-40, Дорнијер*
 - Нева, Куб*
- 50** Распоред ваздухоплова на статичном делу изложбе
- 52** Ваздухопловни савез Србије
- 54** Галеб Г-4 Нови Сад
 - Галеб Београд
- 55** Авио сервис МУП Србије
 - Контрола лета СЦГ
- 56** Изложба одбрамбених технологија
- 57** Музеји ваздухопловства
- 58** Историја аеромитинга у Србији
- 60** План линија јавног превоза до Батајнице

Спектакл достојан јубилеја

Аеромитинг „Батајница 2012“ је централни догађај у оквиру обележавања јубилеја – 100 година српског војног ваздухопловства. Поносни на столетни јубилеј, ваздухопловци Војске Србије позивају грађане Србије и пријатеље из земље и иностранства на велики празник летења, 2. септембра на аеродрому Батајница.

Посетиоци ће моћи да уживају у приказу борбене способности и летачког умећа припадника Ваздухопловства и ПВО, да се увере у оспособљеност пилота и маневарске могућности авиона МиГ-29, Орао, МиГ-21, Супергалеб, хеликоптера Газела, Ми-8 и Ми-17.

У летачком програму и статичком делу изложбе учествоваће ваздухоплови из 11 земаља (Аустрија, Бугарска, Данска, Италија, Мађарска, Русија, Румунија, САД, Словенија, Турска, Француска), а гости на аеромитингу биће и делегације Црне Горе и Украјине.

Летеће најсавременији вишенаменски борбени авиони као што су Еурофајтер (из Италије), Грипен (из Мађарске) и МиГ-29М којег ће представити пилоти из корпорације РСК „МиГ“ из Русије. Изузетан програм имају и авиони F-16 из Данске, Pilatus PC-9M из Словеније, IAR-99 Soim из Румуније, SAAB-105 из Аустрије и Spartan C-27) који долази из Италије.

У овом водичу кроз аеромитинг представили смо све авионе који учествују на аеромитингу. Ту је и план летачког програма, детаљна мапа са приказом аеродрома на Батајници и корисним информацијама за посетиоце, приказ статичког дела изложбе ваздухоплова, карта саобраћаја за долазак и одлазак на аеродром...

Уз поштовање свих сигурносних мера које су предузете, аеромитинг Батајница 2012 остаће у најлепшем сећању на још један велики догађај у столетној историји српског војног ваздухопловства.

Добродошли на Мађународни аеромитинг Батајница 2012!

ЛЕТАЧКИ ПРОГРАМ НА АЕРОМИТИНГУ „БАТАЈНИЦА 2012“

Блок 1

Р. бр.	Ваздухоплов	Активност
1	Макетари	Ваздухопловни савез Србије и Контрола летења СЦГ
2	Ултралаки авиони	
3	Падобранци	
4	Cesna C-172 (3) Вршац	

Свечано отварање аеромитинга 10.50–11.00 часова

Р. бр.	Ваздухоплов	Активност
1	Ан-26	Скокови падобранаца Центра за летна испитивања и Специјалне бригаде

Почетак дефилеа снага ВиПВО 1. ешалон

Р. бр.	Ваздухоплов	Активност
2	Ласта (4-5)	Формација стрела
3	Утва (2-4)	Формација пар – стрела
4	Ми-8/Ми-17 (1) Газела (4)	У пратњи Ми-8/Ми-17 иду 4 газеле
5	Гама (4)	Група хеликоптера (формација клин или степен)

2. ешалон

Р. бр.	Ваздухоплов	Активност
6	Орао (3-4)	Група орлова (у формацији стрела или степен)
7	МиГ-29 (2-3) Миг-21 (1)	У формацији ромб (или стрела)
8	Г-4 (3-4)	Димни траг (тробојка)

Секвенца 1: Ловачко-бомбардерска авијација / Ловачка авијација

Р. бр.	Ваздухоплов	Активност
1	Орао (4) Г-4 (6)	Имитација напад на замишљени објекат дејства уз коришћење ИЦ мамаца
2	МиГ-29 (2)	Ловачка заштита групе ЛБА

Блок 2

Р. бр.	Ваздухоплов	Активност
1	Орао	Србија, соло програм
2	SAAB 105	Аустрија
3	F-16	Данска
4	Газела	Србија, соло програм

2. СЕПТЕМБРА 2012. ОД 9.00 ДО 17.00 ЧАСОВА

Блок 3

Р. бр.	Ваздухоплов	Активност
1	МиГ-29 „Стрижи“	Руска Федерација, акрогрупа
2	C-27J Spartan	Италија
3	Gripen	Мађарска, соло програм
4	Г-4	Србија, соло програм

Блок 4

Р. бр.	Ваздухоплов	Активност
1	Eurofighter 2000	Италија, соло програм.
2	Гама (4)	Србија, група
3	МиГ-29 М-2	Руска Федерација, РСК МиГ
4	IAR-99 SOIM	Румунија
5	Ласта	Србија, соло програм

Секвенца 2: ЛА (МиГ-21 и МиГ-29)

Р. бр.	Ваздухоплов	Активност
1	МиГ-21 (1), МиГ-29 (2)	Приказ елемената ваздушне борбе

Блок 5

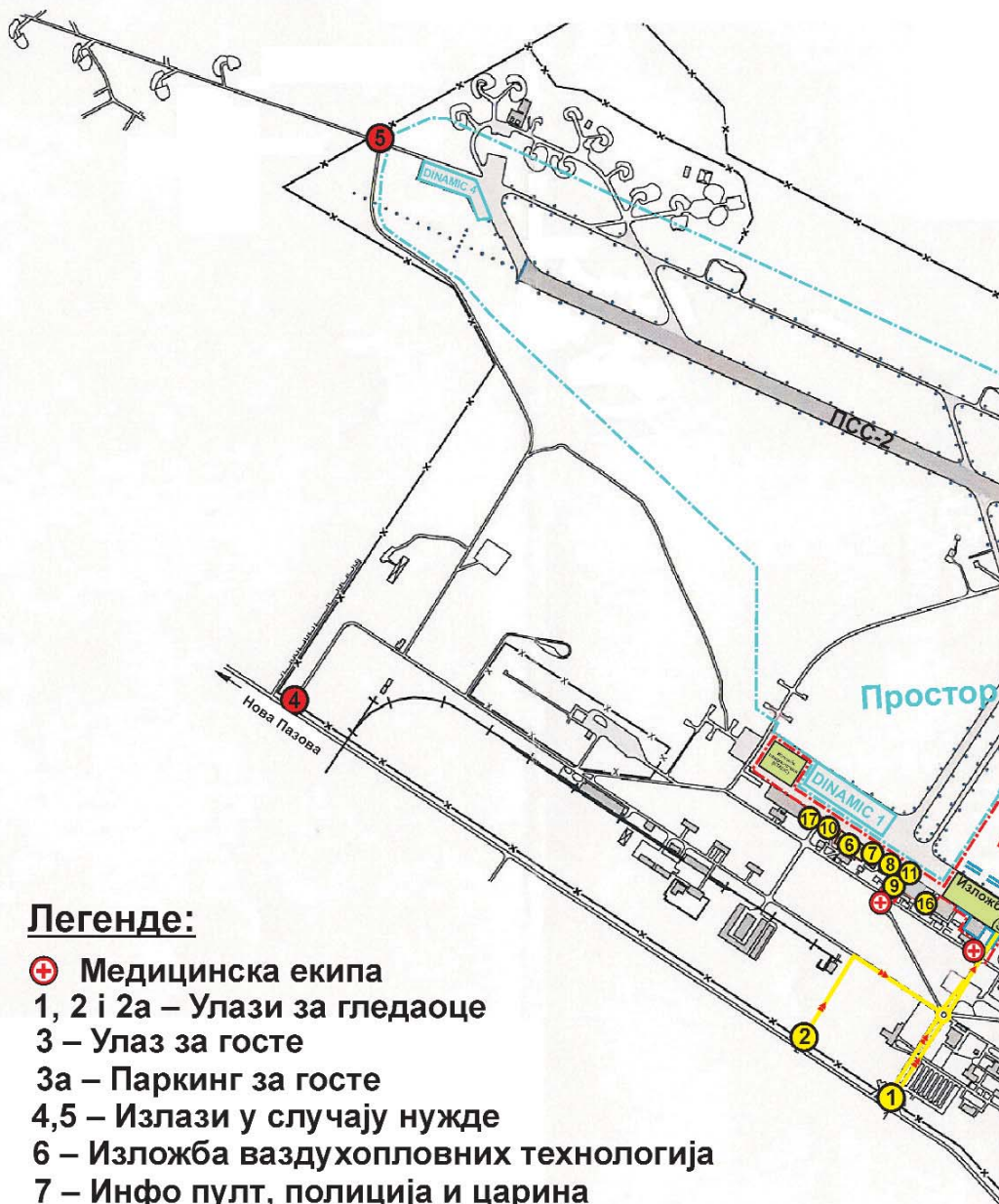
Р. бр.	Ваздухоплов	Активност
1	Пилатус PC-9Swift	Словенија
2	Робинсон Р-22	Helimaster
3	Zlin 526 F	MAG-PLASTIC d.o.o.
4	Г-2	АК „Галеб“ Г-4 Нови Сад

Секвенца 3: Гашење пожара

Р. бр.	Ваздухоплов	Активност
1	Ми-8 (2)	Имитација гашења пожара
2	Дромадер М-18 (3)	ЈАТ привредна авијација. Имитација гашења пожара.

Блок 6:

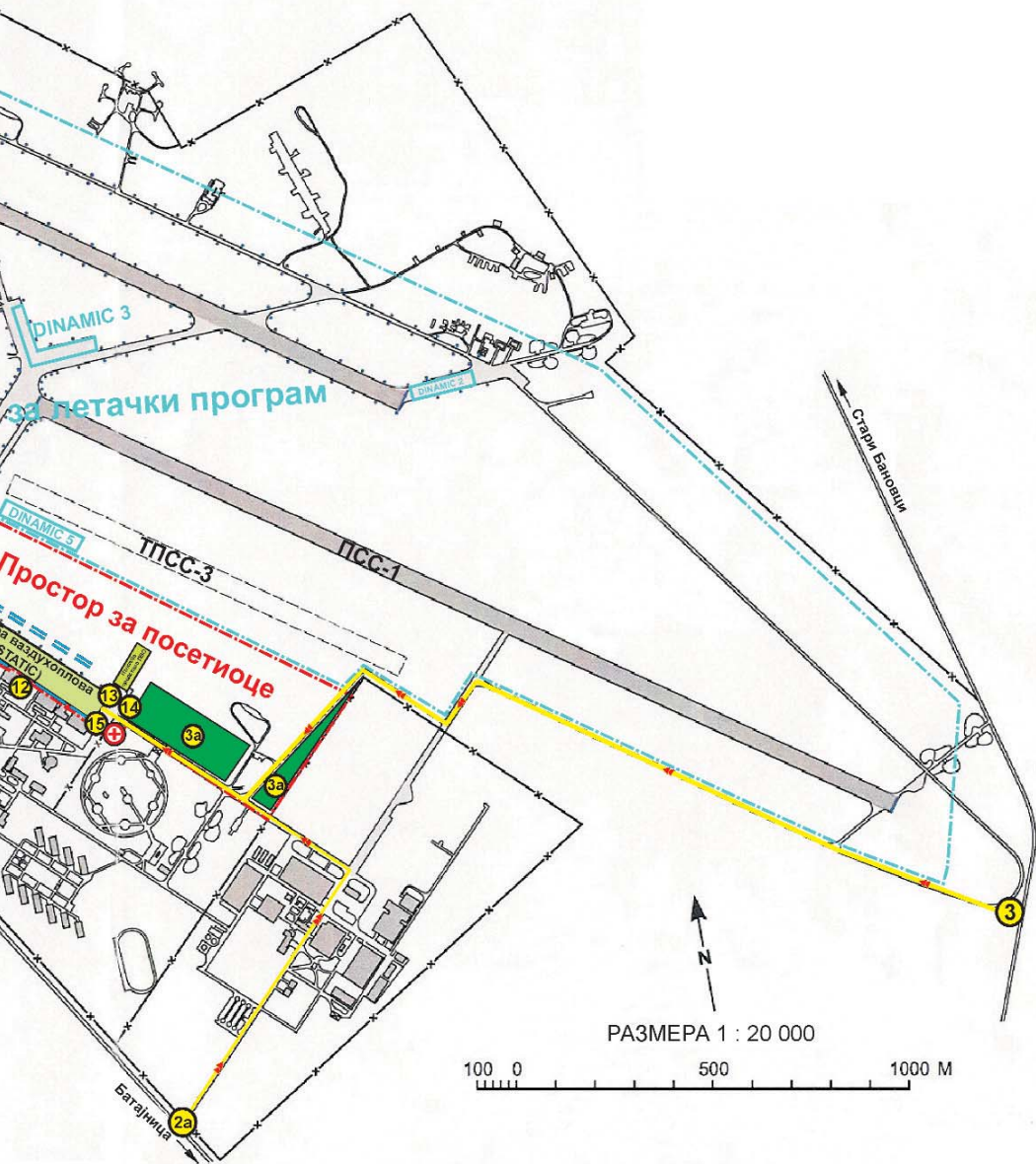
Р. бр.	Ваздухоплов	Активност
1	Г-2 Крагуј	АК „Галеб“ Београд
2	Beechcraft King Air 350	Контрола летења СЦГ
3	Cesna C-310 (1)	
4	Zlin 526 F	СОКО
5	Falcon 50 (1)	Авио сервис



Легенде:

- ⊕ Медицинска екипа
- 1, 2 и 2а – Улази за гледаоце
- 3 – Улаз за госте
- 3а – Паркинг за госте
- 4,5 – Излази у случају нужде
- 6 – Изложба ваздухопловних технологија
- 7 – Инфо пулт, полиција и царина
- 8 – Прес центар
- 9 – Штанд за изгубљено-нађено
- 10,11,12,13 – Вода за пиће
- 14,15,16,17 – Тоалети
- Комерцијални простор

ПЛАН АЕРОДРОМА БАТАЈНИЦА СА СЕРВИСНИМ ИНФОРМАЦИЈАМА





АУСТРИЈА

ÖSTERREICHISCHE
LUFTSTREITKRÄFTE



Сикорски С-70А блек хок (црни соко) (Sikorsky S-70A Black Hawk)

Са више од 4.000 произведених примерака „црни соко“ један је од најраспрострањенијих средњих вишенаменских хеликоптера на западној хемисфери. Дизајниран од стране фабрике која носи име Игора Сикорског, изумитеља модерног хеликоптера, овај двомоторни хеликоптер са четворокраким главним ротором, у основној транспортној варијанти може понети, уз два пилота, 14 војника са пуном опремом или шест рањеника на носилима или до четири тоне терета.

Направљена је цела плејада варијанти означених УН-60 у војној и S-70 у комерцијалној терминологији, укључујући оне за подр-

шку специјалним снагама, борбено трагање и спасавање, морнаричке верзије, хеликоптере за председнички транспорт, електронско радовање и друге. На носачима („крњим крилима“) може носити различито наоружање, попут ракета „хидра“ (Hydra) од 70 mm, вођених пројектила „хелфајер“ (AGM-114 Hellfire) или контејнера са митраљезима или топовима калибра 7,62, 20 или 30 милиметра.

Аустројско ваздухопловство набавило је почетком 2010. године девет хеликоптера овог типа и они су у саставу Ваздухопловног винга за подршку (Luftunterstützungsgeschwader – јединица ранга бригаде).



Посада : два члана
Пречник главног ротора: 16,36 m
Дужина: 19,7 m
Висина: 5,13 m
Плафон лета: 5.800 m
Долет (са допунским резервоарима): 2.200 km
Борбени радијус: 600 km
Највећа полетна маса: 10.660 kg
Погонска група: два „генерал електрик“ (General Electric T700-GE-701C) мотора, снаге по 1.410 kW / 1.890 КС



Саб 105 ОЕ (Saab 105 OE)

Аустријско ваздухопловство прославило је прошле године, у бази Целтвег, стогодишњицу постојања великим аеро-митингом „Ерплауер 2011“, на коме су учествовали и припадници Војске Србије са авионима „антонов“ Ан-26 и „супергалеб“ Г-4 на изложбеном делу манифестације.

Модерна историја ваздушних снага Аустрије почела је убрзо по проглашењу неутралности 1955. године. Први послератни аустријски пилоти обучавали су се на неколико авиона „јаковљев“ Јак-11 и Јак-18 које је оставила (према неким изворима донирала) Црвена армија када се повлачила из Аустрије.

Касније су у оквиру МАП програма (Mutual Air Plan) за номинални један долар од америчке војске купљени лаки авиони „цесна бирд дог“ (Cessna L-19A Bird Dog). Занимљиво је да је Аустрија касније постала један од највернијих купаца шведских авиона. Прво су набављени „сабови 29“ и „сабови 105“, а затим и „саб дракен“ (Saab J35 Draken), коришћен је у улози ловца-пресретача.

Тренажни/лаки борбени авион Саб 105 ОЕ (Saab 105 OE) је млазни висококрилац са два пилотска седишта у тзв. тандем распо-

Посада: два члана
Распон крила: 9,5 m
Дужина: 10,8 m
Висина: 2,7 m
Плафон лета: 9.144 m
Долет: 2.300 km
Највећа брзина: 970 km/h
Погонска група: два „џенерал електрик“ (J85-17B turbojet) мотора, потиска по 7,49 kN

реду (пилоти седе један до другог). То је авион који је обележио послератни развој аустријског ваздухопловства. Развијен почетком шездесетих година у кооперацији „Саба“ и шведског ваздухопловства, ушао је у употребу 1967. године. Око 150 авиона направљено је за шведско ратно ваздухопловство и 40 за аустријско.

Примарно авион за обуку, за шта се и даље користи у аустријском ваздухопловству, Саб 105 и данас, на смену са најмодернијим „еурофајтером“, има улогу дежурног авиона за заштину аустријског ваздушного простора. Користи се и као платформа за извиђање. На шест подвесних тачака може да носи вођене и невођене пројектиле ваздух-ваздух, ваздух-земља, бомбе или митраљеске контејнере.

На Саб 105 лете и аустријске акробатске групе „Каро ас“ и „Силвер вингс“ (Silver Wings – сребрна крила).



БУГАРСКА

Военновъздушни
сили – ВВС



Спартан (C-27J Spartan)

Бугарска има веома дугу ваздухопловну традицију. Још крајем XIX века на међународном сајму у Пловдиву двојица бугарских официра летела су дирижаблом „Ла Франс“ (Le France). У априлу 1906. године основано је ваздухопловно одељење које је користило балоне за извиђање. У намери да модернизује транспортне потенцијале ваздухопловних снага, који су се од краја Другог светског рата до пада „гвоздене завесе“ ослањали на совјетске авионе „антонов“ Ан-24, Ан-26 и један Ан-30, Бугарска је 2006. године наручила од италијанске „Аленије“ (Alenia Aeronautica) пет најсавременијих средњих транспортера „спартан“ (C-27J Spartan). Први је испоручен у новембру 2007, други годину дана касније, а трећи и последњи (у међувремену је одлучено да буде купљено само три) почетком прошле године. У смеру

Распон крила: 28,7 m
Дужина: 22,7 m
Висина: 9,64 m
Максимална маса у полетању: 30.500 kg
Користан терет: 11.500 kg
Гориво: 12.320 kg
Носивост: укупно 11.500 kg терета или 68 опремљених и наоружаних војника, или 46 падобранаца или 36 рањеника на носилима и шест болничара или до 9.000 kg терета за десантирање или два НММВВ возила
Дужина полетне стазе (максимална тежина, ниво мора): 580 m
Плафон лета: 9.144 m
Долет са 10.000 kg терета: 1.852 km
Долет са 6.000 kg терета: 4.260 km
Погонска група: два „ролс-ројс“ мотора (Rolls Royce AE 2100-D2), по 3.640 kW

приближавања западу (Бугарска је члан НАТО) набављени су и школски авиони „пилатус“ (Pilatus PC-9) из Швајцарске, од „Еурокоптера“ (Eurocopter) су купљени средњи вишенаменски хеликоптери „кугуар“ (AS532 Cougar) за ваздухопловство и „пантер“ (AS565 Panther) за морнарицу и школски лаки хеликоптери „џет ренџер“ (Bell B206 Jet Ranger) из САД.

Бугарски „спартани“ лете у 1/16 транспортној авио-бази из Софије.





ДАНСКА

FLYVEVÅBNET



Локид Мартин Ф-16 фајтинг фалкон (Lockheed Martin F-16 Fighting Falcon)



Краљевско данско ратно ваздухопловство је од почетка осамесетих набавило укупно 78 „фајтинг фалкона“ (eng. Fighting Falcon – борбени соко) као замену за „локид старфајтере“. Дански Ф-16 склапани су у погонима „Фокера“ у Холандији и САБ-ЦА (SABCA) у Белгији. Данас су у употреби авиони који су модернизовани на МЛУ (MLU) стандард, са новом опремом и наоружањем које сада укључује ваздух-ваздух ракете „амрам“ (AIM-120 AMRAAM), вођене пројектиле за дејство по земљи „меверик“ (AGM-65G Maverick), „јдам“ (JDAM) и ласерски вођене бомбе, као и „лантрин“ (LANTRIN) навигационо/нишански контејнер.

Укупно 4.500 наручених примерака доказу да су инжењери „Дженерал дајнамикса“ (General Dynamics), где је Ф-16 развијен, и „Локид Мартина“, који је преузео његову производњу и стално усавршавањем, погодили оно што треба веома изабриљивом тржишту борбених летелица, односно прави однос цене и могућности. Прототип је полетео 1974. године, а зелено светло за производњу добијено је две године касније.

Поред америчког ваздухопловства и Националне гарде, који су постали најбројнији корисници, Ф-16 постао је основни ловац у већини ваздухопловстава земаља НАТО савеза. Користи се и на Блиском и Далеком истоку и Јужној Америци.

Посада: 1 (Ф-16А) или 2 (Ф-16Б) члана
Размах крила: 9,45 m
Дужина: 15,03 m
Висина: 5,09 m
Маса празног авиона: 6.607 kg
Максимална полетна маса: 14.968 kg
Користан терет: 6.894 kg
Максимална брзина (на висини): 2.124 km/h
Максимална брзина (на нивоу мора): 1.472 km/h
Долет (са допунским резервоарима): 3.890 km
Погонска група: турбовентилаторски мотор „џенерал електрик“ (General Electric F110-GE-100), потиска 64,9 kN са додатним сагоревањем 105,7 kN
Наоружање: шестоцевни топ „вулкан“ М61А1 20 mm са 511 граната, до 6.894 kg убојних средстава и опреме на поткрилним, подтрупним и носачима на крајевима крила

ПОТПУНО ПАРТНЕРСТВО



www.eurofighter.com

Постављање нових стандарда супериорности

Тајфун: Најнапреднији вишенаменски борбени ваздухоплов нове генерације. Као заједнички подухват водећих компанија европске ваздухопловне и војне индустрије, Тајфун пружа технолошке и индустријске погодности свим потенцијалним клијентима. Пројектован по већ опробаном моделу увођења нових технологија, Еурофајтер Тајфун је отворена платформа која нуди индустријско партнерство, заједнички развој и логистичка решења по приступачној цени.



BAE SYSTEMS



**Eurofighter
Typhoon**

nothing comes close



ИТАЛИЈА

AERONAUTICA
MILITARE ITALIANA



Еурофајтер Тајфун (Eurofighter Typhoon)

Вишенаменски борбени авион четврте генерације „Еурофајтер тајфун“ Eurofighter Typhoon развијен је у сарадњи италијанске «Аленије» (Alenia Aeronautica данас Alenia Aermacchi), „Бритиш ероспејса“ (BAe Systems) и европског међународног конзорцијума EADS и својеврсна је сублимација искуства из неколико концепата и пројеката напредног авиона који су разматрани на старом континенту седамдесетих и осамдесетих година.

За координацију пројекта основана је фирма „Еурофајтер Гмбх“ са седиштем у Немачкој. Главни корисници безмало 500 наручених авиона су британско, немачко, италијанско и шпанско ваздухопловство, а извезен је и у Аустрију и Саудијску Арабију.

Први лет прототипа обављен је 27. марта 1994. године. Серијске «Еурофајтере» свака држава чланица програма склапа за себе од делова чија је производња подељена између „Аленије“, „Бритиш ероспејса“, EADS Немачке и EADS Шпаније.

Планирано је да „ЕурофајтериС“ замене најмање осам различитих типова авиона у

земљама корисницама, у ловачкој, ловачко-бомбардерској и извиђачкој улози. Зависно од намене, „Тајфун“ може на чак 13 подвесних тачака носити до 7.500 kg вођених средстава и опреме. Конструкција са предкрилима (канардима), коришћење материјала базираних на угљеничним влакнима и пластици за више од 80 посто авиона и мотори EJ200 омогућавају „Тајфуну“ завидне перформансе: лет на надзвучним брзинама чак и без додатног сагоревања горива, полетно-слетну стазу краћу од 700 метара у конфигурацији ловца, полетање за осам секунди и убрзање до брзине звука за 30 секунди.

Размах крила: 10.95 m
Дужина: 15.96 m
Висина: 5.28 m
Маса празног авиона: 11.000 kg
Максимална полетна маса: 23.500 kg
Максимална брзина: 2.495 km/h
Крстарећа брзина: Mach 1.1 – 1.5
Плафон лета: 19.812 m
Долет: 2.900 km
Долет (са допунским резервоарима): 3.790 km
Погонска група: два турбомлазна мотора «еуроџет» EJ200 (Eurojet) потиска по 60 kN без додатног сагоревања; 90 kN са додатним сагоревањем
Наоружање: топ «маузер» BK-27 (Mausер) калибра 27 mm са 150 граната, до 7.500 kg наоружања и опреме на 13 спољних подвесних тачака.



Katsuhiko TOKUNAGA / Alenia

Еурофајтер Тајфун

Произведен у Европи

Еурофајтер Тајфун је врхунски одбрамбени систем пројектован да испуни строге захтеве за перформансама од стране четири европске нације које су га произвеле. Испуњење ових захтева резултирало је у форми тренутно најнапреднијег вишенаменског борбеног ваздухоплова на планети.



Изванредне перформансе

Тајфун је најпоузданији вишенаменски борбени авион четврте генерације. Доказан у глобалним операцијама и развијен у међународној кооперацији. Поверено му је да осигура напредне перформансе, политичко и индустријско партнерство.

Доказан на бојишту

Тајфун пружа супериорне могућности у кључним профилима дејства борбеног ваздухоплова: ваздух-ваздух и ваздух-земља. Тренутно се налази у активној служби у 17 ескадрила код 6 ратних ваздухопловстава широм планете. Тајфун је борбено доказан током војне операције у Либији.

Партнерство без премца

Тајфун заједнички производе Немачка, Велика Британија, Италија и Шпанија. Европско партнерство које пружа подједнак приступ заједничком процесу производње, развоја и стварања дугорочних политичких и индустријских односа.

У кокпиту

Борбени пилоти су укључени у развојни тим Тајфуна од самог почетка. На овај начин интrefејс пилота и машине је оптимизован да пружи једноставан приступ великој количини информација доступних у сваком тренутку.



 **Eurofighter
Typhoon**

За разлику од борбених ваздухоплова старије генерације, пилот Тајфуна не мора активно водити рачуна о ограничењима енvelope лета и може се потпуно посветити свом задатку.

Пилот Тајфуна у току борбе води рачуна о мисији. Пилот ловца старије генерације води рачуна о ваздухоплову у којем лети!

По већ опробаном моделу увођења нових технологија, Еурофајтер Тајфун дизајниран је као отворена платформа која нуди индустријско партнерство, заједнички развој и исплатива логистичка решења.

- 707 уговорених, 559 наручених и преко 330 испоручених летелица. Преко 150.000 сати налета. Ефектан, проверен и поуздан.

Неприкосновено партнерство у једнакости, снази и безбедности за Србију.

Посетите Еурофајтер штанд

МАРКЕТИНГ





ИТАЛИЈА

AERONAUTICA
MILITARE ITALIANA



C-27J спартан (Spartan)

Спартан (C-27J Spartan) је транспортни авион настао у сарадњи италијанске „Аленије“ (Alenia Aeronautica, данас Alenia Aermacchi) и америчког „Локид Мартина“ (Lockheed Martin). Модернизација италијанског транспортера G.222 са тзв. стакленом пилотском кабином, опремљеном вишефункционалним показивачима, преузетим са „суперхеркулеса“ C-130J, савременим електронским уређајима и новим моторима постала је нови авион назван C-27J „спартан“.

Посада: 1 (Ф-16А) или 2 (Ф-16Б)
Размах крила: 9,45 m
Дужина: 15,03 m
Висина: 5,09 m
Маса празног авиона: 6.607 kg
Максимална полетна маса: 14.968 kg
Користан терет: 6.894 kg
Максимална брзина (на висини): 2.124 km/h
Максимална брзина (на нивоу мора): 1.472 km/h
Долет (са допунским резервоарима): 3.890 km
Погонска група: турбовентилаторски мотор „џенерал електрик“ (General Electric F110-GE-100), потиска 64,9 kN са додатним сагоревањем 105,7 kN
Наоружање: шестоцевни топ „вулкан“ M61A1 20 mm са 511 граната, до 6.894 kg убојних средстава и опреме на поткриним, подтрупним и носачима на крајевима крила



Katsuhiko TOKUNAGA / Alenia

Како је C-27J постао интерна конкуренција суперхеркулесу, када је ушао у надметање за нови транспортни авион америчких оружаних снага, „Локид Мартин“ се повукао из посла, а италијанска компанија је са новим партнерима L-3 добила уговор за испоруку 78 авиона америчкој војсци, ваздухопловству и Националној гарди. Ипак, државна администрација САД је прво смањила број поручених, а потом се и потпуно одрекла „спартана“ у корист домаћег авиона.

„Спартане“ користе ваздухопловства Италије, Грчке, Бугарске, Марока, Мексика, Литваније и Бугарске, а десет комада очекује аустралијско ваздухопловство од 2015. године.

Потенцијалне купце авиона C-27J произвођачи виде и у државама чији се транспортни капацитети заснивају углавном на летелицама совјетског порекла, којима упркос осавремењавању истиче век употребе. За авион своје величине „спартан“ има изузетну агилност и маневарске способности.

Италијанско ваздухопловство је прве C-27J примило крајем 2006. године. Дванаест авиона лети у 46. ваздухопловној бригади (46^a Brigata Aerea) из Пизе. „Спартани“ се користе за превоз и десантирање људства и терета, санитарни транспорт за војне и цивилне потребе као и за специјалне операције.



МАЂАРСКА

MAGYAR
LÉGIERŐ



Грипен (Gripen)



Размах крила: 18, 4 m
Дужина: 14,1 m
Висина: 4,5 m
Маса празног авиона: 6.800 kg
Максимална полетна маса: 14.000 kg
Максимална брзина: 2 маха
Максимална брзина на нивоу мора: 1,2 маха
Плафон лета: 17.000 m
Долет: 3.000 km
Погонска група: турбовентилаторски мотор „Волво” РМ12 (Волво РМ12), потиска 54 kN, без додатног сагоревања, а 80,5 kN са додатним сагоревањем
Гориво (унутрашњи резервоари): 3.000 kg
Гориво (спољни резервоари): 3.300 kg
Наоружање: топ маузер БК-27 (Mauser) калибра 27 mm, 4.000 kg убојних средстава на седам спољних носача



Грипен (Gripen) је први вишенаменски борбени авион нове генерације који је ушао у оперативну употребу. Развијен је у шведском „Сабу” (Saab), са основним задатком замене ловачких, јуришних и извиђачких варијанти „вигена”. За разлику од претходника, у „грипену” су обједињене све три улоге, без потребе за развојем засебних подваријанти. У развој, подршку и маркетинг за страна тржишта касније се укључила једна од највећих ваздухопловних корпорација на свету „Бритиш ероспејс” (British Aerospace).

Конструкција са предњим крилима (канардима), комбинована са мотором потиска 80,5 kN, уз додатно сагоревање, омогућавају изузетну окретност и завидне перформансе, попут надзвучне брзине на свим висинама и кратке полетно-слетне стазе. По традиционалним захтевима домаћег наручиоца, „грипен” је оптимизован за употребу у ратним условима са помоћних летишта и

аутопутева, уз минималну или чак и без подршке са земље.

Уз шведско ваздухопловство, које је прве „грипене” почело да преузима 1997. године, авиони тог типа, на основу офсет-уговора са националним економијама, испоручени су на лизинг Чешкој и Мађарској (по 14 авиона), а купце је нашао и у Јужноафричкој Републици и Тајланду.

„Грипен интернешнал” тренутно и на Балканском полуострву води маркетиншку и политичку битку за продају „грипена” које би врло радо видели као замену за дотрајале авионе у инвентару бугарског, румунског и хрватског ваздухопловства.

Мађарски „грипени” лете у 59. вингу у бази Кечкемет, здруженој тактичкој јединици ранга бригаде. Заменили су ловачке авионе МиГ-29, које је мађарска набавила у СССР-у пре почетка деведесетих година прошлог века.



РУМУНИЈА

FORȚELE
AERIE NE ROMÂNĀE



ИАР-99 соим (соко) (IAР-99 Soim)



Corneliu BALAN

После успешне лиценцне производње авиона и хеликоптера, као и пројеката у кооперацији попут ИАР-93 „вултур“ (IAР-93 Vultur) са Југославијом, односно Ј-22 „орао“, румунска послератна ваздухопловна индустрија самостално је направила, изузимајући мотор „ролс ројс вајпер“ израђен по британској лиценци и израелску електронику, свој првенац, школско-борбени млазни авион „соим“ (IAР-99 Soim).

Развој авиона почео је средином седамдесетих година, а први прототип полетео је 1985. године. До краја декаде румунском ваздухопловству је испоручено 17 авиона.

ИАР-99Ц/IAР-99С, како је означена модернизована верзија, има тзв „хотас“ систем управљања (HOTAS – Hands on Throttle and Stick – руке на гасу и палици), приказивач податка кроз видно поље пилота (HUD – Head Up Display), по два вишефункционална дисплеја дијагонале 7.5 cm у обе кабине, као и могућност ношења и источног и западног наоружања, укључујући и ракете ваздух-ваздух

Посада: два члана
Размах крила: 9,85 m
Дужина: 11,01 m
Висина: 3,9 m
Маса празног авиона: 3.200 kg
Максимална полетна маса: 5.560 kg
Максимална брзина: 865 km/h
Плафон лета: 12.900 m
Долет: 1.100 km
Борбени радијус (јуришна улога): 385 km
Погонска група: један млазни мотор „ролс ројс вајпер“ (Rolls-Royce Viper Mk632-41M) потиска 17,8 kN
Наоружање: до 1.000 kg на четири подвесне тачке испод крила и једној испод трупа

Р-60, „питон 3“ (Python 3) или „мажик 2“ (R-550 Magic II).

Иако је прво поручено 40 модернизованих авиона, број је смањен касније на 12. Румунско ваздухопловство данас има десет „сокола“ основне варијанте и дванаест модернизованих ИАР-99Ц/IAР-99С. Производе се фабрици у Крајови.

ИАР-330 пума

(Aerospatiale/IAR-330 Puma)



Посада: три члана
 Пречник главног ротора: 16,2 m
 Дужина: 15 m
 Висина: 4,7 m
 Плафон лета: 4.800 m
 Долет: 550 km
 Максимална брзина 263 km/s
 Највећа полетна маса: 7.400 kg
 Носивост: 1.000 kg
 Погонска група: два „турбомека турмо“
 мотора (Turboméca Turmo IVB), снаге
 по 1.044 kW/1.400 КС

Румунија је и током блоковске поделе Европе имала завидан ниво самосталности у војно-економској сфери. Одличан пример за то је и ваздухопловна индустрија, која је упркос „гвозденој завеси“ успешно сарађивала са западом и по лиценци производила хеликоптере „алует“ (SA316 Alouette), „пума“ (SA330 Puma), чак и путнички авион „бак 1-11“ (BAC 1-11).

Средњи транспортни хеликоптер „пума“ полетео је први пут 1965. године, а непуних девет година касније Румунија је откупила лиценцу и почела да га производи под домаћом ознаком ИАР-330Л (IAR-330L). Више од 100 хеликоптера испоручено је румунском ваздухопловству, а извезен је и у УАЕ, Обалу Слоноваче, ДР Конго, Кенију, Либан, Пакистан и Судан.

У саставу румунских снага већина ових, у основи транспортних хеликоптера, опремљена је да може понети различито наоружање, укључујући невођена ракетна зрна, митраљезе, топове и противтенковске ракете.

Средином деведесетих година потписан је уговор са израелском индустријом за програм модернизације хеликоптера „пума“ на стандард SOCAT (Sistem Optronice de Cercetare si Anti-Tanc – оптоелектронски извиђачки и противоклопни систем). Поред савремене нападно-навигационе опреме, интегрисано је и ново наоружање попут „спјакер-ЕР“ (RAFAEL Spike-ER) вођених противтенковских ракета.

У послу вредном 150 милиона евра, до 2005. године 25 хеликоптера модернизовано је на стандард IAR-330 SOCAT, а још два наест на IAR-330M.

Једна занимљивост: у холивудском акционом хиту „Рамбо 2“, са Силвестером Сталонеом у главној улози, управо овај тип хеликоптера, модификован и адекватно офарбан, представљао је совјетску летећу топовњачу Ми-24 која главног јунака јури по авганистанским беспућима.

ИАР-330 се производи у Брашову.



РУСИЈА

Военно-воздушне сили
Росии - ВВС



МиГ-29 / МиГ-35

МиГ-29М2 и МиГ-35 су вишенаменски борбени авиони настали усавршавањем МиГ-29, совјетског ловачког авиона који је представљао, како у аеродинамичком тако и технолошком смислу, праву сензацију када се појавио почетком осамдесетих година. Изузетна окретност, захваљујући великом односу снаге и потиска, и нишански систем спрегнут са кацигом пилота у комбинацији са ефикасним ракетама воздух-воздух, учинили су МиГ-29 авионом који респектује сваки потенцијални противник.

После мање од десет година од када је уведен у употребу, воздухопловство СССР почело је да добија прве примерке знатно модернизованог авиона, интерно означеног као верзија 9.13. Уследила је варијанта МиГ-29С (9.13С) са новим радаром и усавршеним варијантама ракете Р-73. МиГ-29СМТ карактеристичан је по повећој „грби“ иза пилотске кабине, повећани су му резервоари за још 1.000 литара горива (уз опцију допунских за 1.800 литара), а за улогу јуришника инте-

Посада: 1 или 2
Размах крила: 12 m
Дужина 17.3 m,
Висина: 4.7m
Највећа полетна маса: 29.700 kg
Највећа брзина: 2400 km/h (2.2M)
Плафон лета: 15.500 m
Борбени радијус: 1.000 km
Долет (са три додатна резервоара): 3.100 km
Наоружање: 30 мм топ ГШ-30 са 150 граната, до 7.000 kg наоружања на осам подвесних тачака, девета подвесна тачка се користи само за допунски резервоар за гориво.

грисано је савремено вођено наоружање за дејство по циљевима на земљи.

МиГ-29М2 варијанта, у којој је од окретног ловаца за премах у ваздушном простору МиГ-29 посто вишенаменска борбена платформа за борбу против циљева у ваздуху и на копну, дању и ноћу и у свим временским условима. Има повећан долет, побољшане моторе РД-33МК потиска по 88.26 kN, а број подвесних тачака је повећан на чак осам. За иностране кориснике опционо може да интегрише наоружање и опрему западног или другог порекла. Ради лакшег одржавања, 95 посто система и склопова је заједничко са МиГ-29К, морнаричком варијантом прилагођеном употреби са носача авиона. МиГ-29ОВТ је експериментални авион, израђен у једном примерку, са усмеривим погоном, односно векторисаним потиском, што му даје изузетну окретност у ваздуху. Настао на основу искустава са МиГ-29М2, МиГ-35 је по руском произвођачу „борбени авион четврте плус генерације“ и први пут је представљен 2007. године. Максимална полетна маса је повећана за чак 30 процената у односу на прве МиГ-29.



Антонов Ан-12

Ан-12 је четворомоторни елисни транспортни авион, понекад називан и „со-вјетским херкулесом“ због сличности у изгледу и перформансама са америчким транспортним авионом С-130. Два Ан-12 су била у саставу РВиГВО некадашње Југославије, а користе га поред руског, белоруског, кинеског и других ваздухопловства, бројне хуманитарне организације и комерцијалне компаније. РСК МиГ има на располагању Ан-12 за превоз логистичке подршке и транспорт авиона и делова од и до корисника авиона МиГ.

Посада: пет (два пилота, инжењер лета, навигатор и радиотелеграфиста), Размах крила 38 m, дужина 33,1 m, висина 10.53m, највећа полетна маса 61.000 kg, крстарећа брзина 670 km/h, долет (са највећим теретом) 1,945 km.

МИНИСТЕРСТВО РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ПО ДЕЛАМ ГРАЖДАНСКОЙ ОБОРОНЫ,
ЧРЕЗВЫЧАЙНЫМ СИТУАЦИЯМ И ЛИКВИДАЦИИ ПОСЛЕДСТВИЙ СТИХИЙНЫХ БЕДСТВИЙ-МЧС РОССИИ

Камов Ка 32

Камов 32 је вишенаменски хеликоптер препознатљив по дуплим тзв. коаксијалним роторима (главним „елисама“), смештеним један изнад другог, који му дају стабилност и искључују потребу за репним ротором. Настао је развојем морнаричког противподморничког хеликоптера Ка-27 и Ка-28, који је коришћен и у Југославији.

Већ другу годину за редом, Министарство за ванредне ситуације Руске Федерације шаље током лета у Србију хеликоптере и авионе као помоћ МУП и Војсци Србије у сузбијању пожара.

Погоне га два мотора Климов ТВ-117А снаге од 1.633 kW сваки. Максимална брзина је 260km/h, крстарећа 240km/h, долет 1.135 km, највећа полетна маса око 11.000kg.



Стрижи (Ласте) Акробатска група

Групно акробатско летење представља сам врх обучености пилота који управљају ваздухопловима, неретко одвојеним по само метар или два један од другог, и сведочи о савршеној хармонији човека и технике, али и човека и човека. Стога није нимало изненађујуће да се пилоти акробатских група у својој земљи третирају са посебним поносом. Место пилота акробатске групе је по правилу резервисано само за врхунске пилоте у зениту каријере и то су најчешће искусни наставници летења или опитни пилоти. По томе ни руска акробатска група Стрижи није изузетак, шта више за разлику од већине других група које лете на школским или школско-борбеним авионима, Стрижи то чине на двомоторним ловцима високих перформанси МиГ-29.

Стрижи за датум оснивања имају 6. мај 1991. године, када су први пут насту-

пили под тим називом и са атрактивно обојеним авионима МиГ-29. Стрижи, као и друга акробатска група ВВС Руски витезови, који лете на авионима Су-27, део су 237. гардијског центра за приказивање ваздухоплова из базе Кубинка, недалеко од Москве.

Одмах по добијању тада најсавременијих ловаца МиГ-29, тада гардијски ловачки пук из Кубинке почео је формирање групе авиона за приказивање, под вођством потпуковника А.Н. Кутузова. Појављивање управо ових „мигова“ у финској бази Рисала 1986. године, тек три године по увођењу у наоружање новог и на западу веома мало познатог авиона, изазвало је праву сензацију у стручној јавности. Гардијски ловачки пук је 1989. године под своје окриље примио и „сухоје“, ловце-



Максим БРЯСКИ

бомбардере Су-17, тактичке бомбардере Су-24 и јуришнике Су-25 и тако постао 234. мешовити авио пук, да би 13. фебруара 1992. године био трансформисан у 237. гардијски центар за приказивање ваздухоплова. Годину дана касније, два дана по смрти славног совјетског pilota који је оборио 64 немачка авиона, центар је назван по маршалу авијације Ивану Никитовичу Кожедубу.

Марина МИСЦЕВА

Стрижи су током деведесетих, осим пред домаћом публиком, наступали у Француској, Швајцарској, Белгији, Тајланду, Монголији, Вијетнаму, Малезији, Бугарској, Кини, САД и на тај начин више него успешно демонстрирали врхунско умеће али и отварање Русије према свету.

После 2000. године Стрижи су веома ретко виђани ван Руске Федерације – наступили су само у Чешкој републици 2005. и Уједињеним Арапским Емиратима. Запажени су и заједнички наступи група Стрижи и Руских витезова у комбинованој формацији МиГ-29 и Сухоја Су-27. Зависно од ситуације, Стрижи наступају у формацији од четири до шест авиона, једноседа и двоседе МиГ-29УБ.

Иљушин Ил-76

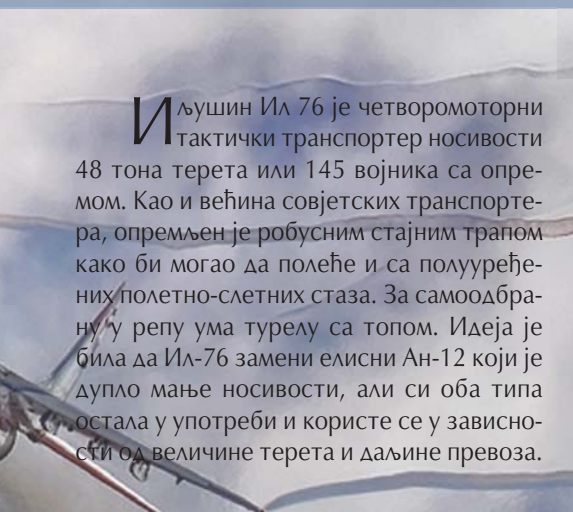


Иљушин Ил 76 је четворомоторни тактички транспортер носивости 48 тона терета или 145 војника са опремом. Као и већина совјетских транспортера, опремљен је робусним стајним трапом како би могао да полеће и са полууређених полетно-слетних стаза. За самоодбрану у репу ума турелу са топом. Идеја је била да Ил-76 замени елисни Ан-12 који је дупло мање носивости, али си оба типа остала у употреби и користе се у зависности од величине терета и даљине превоза.

Произведено је око 950 авиона у фабрици у Узбекистану који се користе у ВВС и код бројних комерцијалних корисника. Због своје носивости и робусности Ил-76 је авион који је скоро увек виђен при хуманитарним операцијама, дотура помоћи и евакуацији унесрећених.

Министарство за ванредне ситуације (МЧС) Руске Федерације користи ове авионе и у улози „воденог бомбардера“ за гашење пожара, а под називом „скалпел“, постоји верзија летеће цистерне, као и систем за рано откривање и навођење (колоквијално назван „авакс“) А-50. Један Ил-76 се користи за обуку астронаута тако што контролисаним понирањем симулира услове бестежинског стања. Најновија варијанта ИЛ-76МФ опремљена је економичнијим и снажнијим моторима ПС-90А.

Размах крила 50.5 m, висина 14.76 m, највећа полетна маса 172.000 kg, највећа брзина 850 km/h, плафон лета 15,500 m, долет (са највећим теретом) 4.200 km, погонска група: четири мотора Авиадвигатељ / Соловјев Д-30КП потиска по 117,7 kN.





СЈЕДИЊЕНЕ АМЕРИЧКЕ ДРЖАВЕ

UNITED STATES AIR FORCE - USAF

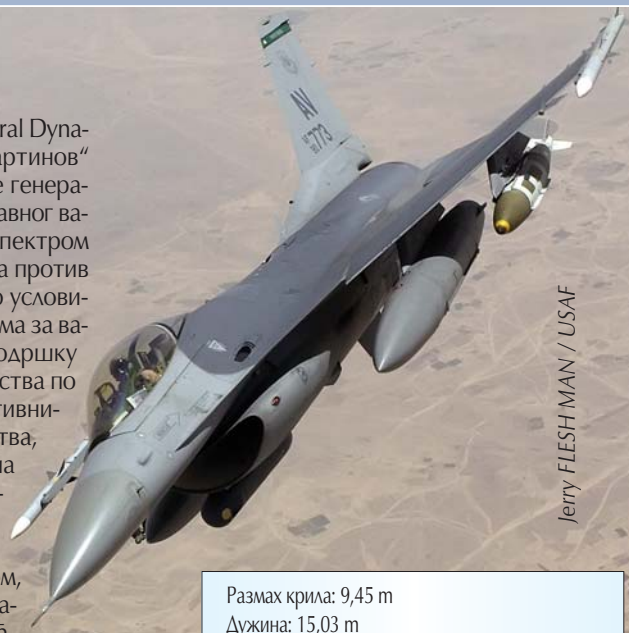


Lockheed Martin F-16C/D Fighting Falcon

Фајтинг фалкон (борбени соко)

Ценерал дајнамиксов“ (General Dynamics), данас „Локид Мартинов“ (Lockheed Martin), авион Ф-16 друге генерације постао је, од релативно једноставног ваздухоплова са уско дефинисаним спектром задатака (првенствено блиска борба против циљева у ваздуху у повољним метео условима) вишенаменска борбена платформа за ваздушну борбу, непосредну подршку копненим јединицама, прецизна дејства по циљевима на земљи, сузбијање противникове ПВО, противелектронска дејства, тактичко извиђање и навођење на циљ, са могућношћу употребе и дању и ноћу и у свим метеоролошким условима.

У поређењу са претходником, једносед Ф-16Ц и двосед Ф-16Д, имају јачи мотор, већу носивост и могућност интеграције савременог наоружања и опреме. Основно средство за борбу у ваздуху постала је ракета „амрам“ (AIM-120 AMRAAM). За напад на земаљске циљеве Ф-16Ц носи противрадарску ракету „харм“ (AGM-88 HARM), АГМ-154 и ласерски и ГПС/GPS (сателитском навигацијом) навођење бомбе. За извиђање и обележавање циљева неки авиони носе подвесни контејнер „лантрин“ (LANTRIN – Low Altitude Navigation Targeting Infra Red for Night) у коме се налази радар за праћење конфигурације терене при ниском лету, инфрацрвени уређај, сензор за захватање циља, ласерски даљиномер и обележивач мете. „Лантрин“ види циљ на 18 километара удаљености.



Jerry FLESH MAN / USAF

Размах крила: 9,45 m
Дужина: 15,03 m
Висина: 5,09 m
Маса празног авиона: 8.663 kg
Максимална полетна маса: 19.187 kg
Максимална брзина: 2.124 km/h
Максимална брзина (на нивоу мора): 1.472 km/h
Глафон лета: 15.240 m
Долет (са допунским резервоарима): 3.890 km
Погонска група: турбовентилаторски мотор „џенерал електрик“ Ф110-ГЕ-100 (General Electric F110-GE-100), потиска 122.7 кN са додатним сагоревањем
Наоружање: шестоцевни топ „вулкан“ М61А1 20 mm са 511 граната, до 6.500 kg убојних средстава на поткрилним, подтрупним и носачима на крајевима крила



Aaron ALLMON II / USAF

Боинг стратотанкер (Boeing KC-135R Stratotanker)

Концепт допуне борбених и других ваздухоплова горивом у ваздуху једна је од неизоставних карика глобалног војног присуства. Пилоти америчких авиона широм света више од пола века користе услуге поузданих летећих цистерни „стратотанкера“ (Boeing KC-135 Stratotanker).

На основу једног од најпознатијих путничких авиона на свету, „боинга 707“ (Boeing 707) од 1956. године у фабрици у Сијетлу направљено је више од 700 летећих цистерни „стратотанкера“ разних варијанти и ознака.

После првих авиона који су имали турбомлазне моторе J57 (Pratt&Whitney J-57-P-59W), познате по директном убризгавању воде на полетању што је за њима остављало велики облак паре, KC-135E добио је средином осамдесетих година турбовентилаторске моторе ТФ 33 (Pratt&Whitney TF-33-PW-102).

Данашња варијанта KC-135R опремљена је модерним моторима CFM International CFM56 (војна ознака F108-CF-100). У „летећу бензинску станицу“, како понекад зову ове авионе, може стати до 92 тоне горива. Један број „стратотанкера“ има подкрилне подве-

Посада: три члана (два пилота, оператор система за претакање)
Размах крила: 39,88 m
Дужина: 41,53 m
Висина: 12,70 m
Маса празног авиона: 44.663 kg
Максимална полетна маса: 146.000 kg
Максимална брзина: 933 km/h
Плафон лета: 15.200 m
Долет (са 68.000 kg горива за претакање): 2.420 km
Највећи долет (у прелету): 17.766 km
Погонска група: 4 мотора CFM International CFM56 (F108-CF-100) потиска 96,2 kN сваки

снике за претакање горива који су компатибилни и са авионима америчке морнарице и других земаља НАТО. Поред америчког ваздухопловства које је најбројнији корисник, „стратотанкер“ за допуну горива у ваздуху користе и оружане снаге Турске, Сингапура, Француске и Чилеа.

Ваздухопловство Националне гарде Охаја у бази Рикенбакер има две ескадриле са „стратотанкерима“, 145. (145th Air Refueling Squadron) и 166. (166th Air Refueling Squadron) које су у саставу 121. винга (121st Air Refueling Wing).



СЛОВЕНИЈА

BRIGADA ZRAČNE
OBRAMBE IN LETALSTVA



Пилатус ПЦ-9М худоурник (ластивица) (Pilatus PC-9M Hudournik)

Швајцарски школски авион „пилатус“ ПЦ-9 као основну намену има да будућим пилотима борбених авиона омогући обуку у летењу и руковању савременим системима. Због тога је конструисан тако да што више симулира понашање знатно јачих, већих и скупљих ваздухоплова, што је један од највећих продајних адута швајцарског произвођача летелица.

Прототип је полетео 1984. године, а нови авион је већ наредне године сертификован за употребу. Иако споља подсећа на претходника ПЦ-7, ПЦ-9 је потпуно нов авион, са мало наслеђених делова конструкције, пространом пилотском кабином и степенасто распоређеним седиштима – инструктор седи иза и више од ученика.

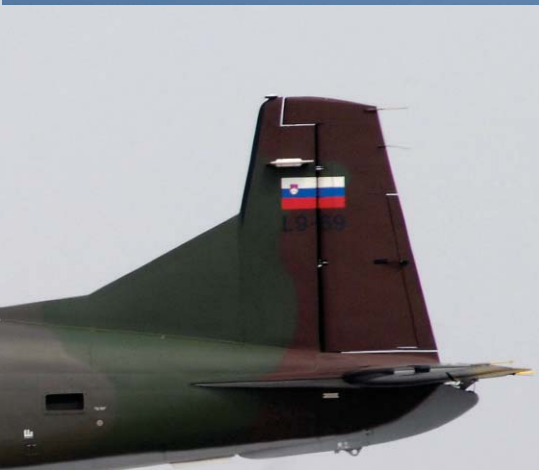
Посада: 1-2 члана
Дужина: 10,70 m
Распон крила: 10,12 m
Висина: 3,26 m
Маса празног авиона : 1.725 kg
Максимална полетна маса: 3.200 kg
Максимална брзина: 593 km/h
Долет: 1.642 km
Плафон лета: 11.580 m
Дужина полетања (прелетање препреке од 15 m): 400 m
Брзина крстарења (на нивоу мора): 502 km/h
Брзина крстарења (на 3.000 m): 552 km/h
Погонска група: „Прат и Витни Канада“ (Pratt&Whitney Canada) ПТ6А-62 турбоелисни мотор снаге 857 kW (ограничен на 708 kW)
Наоружање: до 1.040 kg



У региону ПЦ-9 користе Словенија, Хрватска и Бугарска. Словеначко ваздухопловство опремило је у Израелу своје „пилатусе“ нападно-навигационим уређајима и борбеним комплетом, чиме су постали једини борбени авион у њеном ваздухопловству. Интересантно је да су словеначки „пилатуси“ том приликом уз наоружавање добили и камуфлажно бојење, заменивши дотадашњу бело-плаво-црвену „школску“ одору.



Еурокоптер кугар (Eurocopter AS532 Cougar)



Посада: два пилота + летач механичар
Носивост: до 29 војника или 4.650 kg
Дужина: 15,53 m
Пречник главног ротора: 15,6 m
Висина: 4,92 m
Маса празног авиона: 4.350 kg
Максимална полетна маса: 9.350 kg
Максимална брзина: 278 km/h
Брзина крстарења: 262 km/h
Долет: 618 km
Плафон лета: 4.100 m
Трајање лета: 3 часа 20 мин.
Погонска група: два „турбомека макила“
1А1 мотора (Turbomeca Makila), снаге по
1.185 kW
Наоружање: топ ГИАТ М621 калибра
20 mm или два митраљеза 7,62 mm или два
лансера са по 22 невођених зрна 68 mm

Еурокоптер кугар (Eurocopter Cougar) настао је као модернизација француско-енглеског транспортног хеликоптера SA330 „пума“ (SA330 Puma). Под називом „суперпума“ полетео је први пут 1977. године. У односу на претходника опремљен је савременим електронским уређајима. Конструкција је ојачана и олакшана употребом композитних материјала и има снажније моторе „Турбомека макила“. Варијанте са ознаком А (longeur – фр. дугачак) у називу, имају продужени труп, у који се може сместити до 29 војника или

шест рањеника на носилима, уз још десет људи.

Развијени су и „кугари“ АС532СЦ, опремљени за противбродску и противподморничку борбу, наоружани ракетама „егзосе“ (Exocet) или вођеним торпедима и платформом „хоризон“ (Horizon) за осматрање са радаром, који се спушта из задњег дела трупа.

Словеначке оружане снаге имају четири „кугара“ и они лете у 15. хеликоптерском батаљону који базира на аеродрому Брник између Љубљане и Крања.



ТУРСКА

TÜRK HAVA
KUVVETLERİ 

Ц-160 трансал (C-160 Transall)

Авион Ц-160 „трансал“ (C-160 Transall) један је у низу заједничких пројеката ваздухопловних индустрија западноевропских држава, у овом случају Француске и Немачке. Првенствено је замисљен као замена за француски „норд норатлас“, транспортни авион из педесетих година, упадљив по двотрупној конструкцији.

Прототипови су полетели 1963. године, а од 1967. почеле су испоруке 110 авиона Ц-160Д за Немачку, 50 авиона Ц-160Ф за Француску и осам авиона Ц-160З за Јужноафричку Републику.

Французи су своје транспортере склапали у „Аероспатиалу“ (Aerospatiale), а Немци у фабрици „Месершмит-Блоков-Блом“.

Посада: пет чланова
Носивост: 16.000 kg терета или 80 наоружаних војника
Дужина: 32,40 m
Распон крила: 40,00 m
Висина: 12,36 m
Маса празног авиона: 30.000 kg
Максимална полетна маса: 49.150 kg
Максимална брзина: 513 km/h
Долет: 1.850 km
Плафон лета: 8.230 m
Погонска група: два „Ролс-Ројс“ (Rolls Royce Tu-ne 22) турбоелисна мотора, снаге по 4,225 kW

Француско ваздухопловство осамдесетих година почело је да добија C-160NG (нове генерације), а деценију касније прошли су програм модернизације и добили ознаку Ц-160Р (C-160R, Renove – обновљени).

Немци су своје „трансале“ модернизовали у „Бритиш ероспејсу“ (British Aerospace). Неколико примерака опремљено је за комуникацију са подморницама и електронско ратовање, а добили су ознаке Ц-160Х (C-160H) и Ц-160Г (C-160G, габријел).

Уз Француску, Немачку и Турску, „трансале“ употребљава и неколико цивилних корисника.

Adrian PINGSTONE





ФРАНЦУСКА

ARMÉE DE L'AIR



Алфа џет (Alpha Jet)



Посада: два члана
Размах крила: 9,16 m
Дужина: 11,85 m
Висина: 4,19 m
Маса празног авиона: 3.515 kg
Максимална полетна маса: 7.250 kg
Максимална брзина: 994 km/h
Плафон лета: 14.000 m
Долет: 2.780 km
Погонска група: два турбомлазна мотора „турбомека лазарк“ (Чесма Turbomeca Lazarc 04-06) потиска по 13,2 кN
Наоружање: топ маузер БК-27 (Mauser) калибра 27 mm, до 2.500 kg убојних средстава на пет спољних носача

или деташирана, поред домицилних аеродрома, и у Цибутију, Габону, Сенегалу, Чаду, Француској Полинезији, Француској Гвајани и Уједињеним Арапским Емиратима.

Француско-немачки „алфа џет“ (Alpha Jet) развијен је шездесетих година због потребе да се замени школски млазњак прве генерације „локид“ Т-33 (Lockheed Т-33) и „фуга мажистера“ (Fouga Magister). Алфа џет заједнички је производ „Дасоа“ (Dassault), „Брегеа“ (Breguet) и „Дорнијера“ (Dornier).

Авион је први пут полетео у октобру 1973. године. У Француској су одлучили да „алфа џет“ користе првенствено за обуку пилота, за шта је и данас у употреби, док је немачко ваздухопловство у новом авиону видело потенцијал за непосредну ватрену подршку и замену „ђине“, фиата Г91. Због различите опреме у носном делу, француски и немачки авиони визуелно се могу разликовати управо по том делу конструкције.

„Алфа џет“ нашао је купце и у Белгији, Египту, Португалу, Нигерији, те у цивилним фирмама које се баве испитивањима у ваздуху, али и приватним власницима.

Француска је једна од држава са најдужом ваздухопловном традицијом и прва земља која је применила кружну ознаку – ронделу на својим авионима и тако успоставила стандард означавања војних летилица.

Са близу 60.000 цивилних и војних припадника и око 800 ваздухоплова различитих типова, од тога око 250 борбених, данас се Француска убраја у државе са једним од најбројнијих ваздухопловстава на свету. Глобално присуство француска авиација одржава захваљујући базирању појединих јединица



СРБИЈА



ВАЗДУХОПЛОВСТВО И ПВО ВОЈСКЕ СРБИЈЕ

Ваздухопловство и противваздухопловна одбрана је вид Војске Србије у чијем саставу су, поред команде, 204. и 98. ваздухопловна бригада, 250. ракетна бригада за ПВД и 126. бригада ВО-ЈИН. Ту су и Ваздухопловни завод „Мома Станојловић“ и Музеј ЈРВ. Командант ВиПВО је генерал мајор Ранко Живак.

Дан ВиПВО је 24. децембар. Тог дана 1912. године, на основу Одлуке српског Војног министарства и Главног ђенералштаба, војвода Радомир Путник је донео Решење о формирању Ваздухопловне команде са седиштем у Нишу. У састав команде ушли су Аеропланско и Балонско одељење, Водоничка централа и Голубија пошта (сви сегменти тадашњег ваздухопловства).

У то време Србија је била једна од 15 земаља у свету која је имала војно ваздухопловство и међу првих пет земаља у

свету која је употребила ваздухоплове у борбеним дејствима.

Непосредни организатор аеромитинга Батајница 2012. је 204. ваздухопловна бригада чију основну организацијску структуру чине јединице ранга ескадрила, батаљон – дивизион. Команда јединице је на војном аеродрому Батајница. Командант 204. ваздухопловне бригаде је бригадни генерал Предраг Бандић.

Опремљена је авионима МиГ 21 и 29, ЈАК 40, Супергалеп Г-4, Дорниер 28 и Утва 53, као и хеликоптерима Ми-8, Ми-17 и Газела.

Поред команде у саставу бригаде су 101. ловачка авијацијска ескадрила, 252. школско тренажна авијацијска ескадрила, 138. транспортна авијација и 890. мешовита хеликоптерска ескадрила. Уз њих бригаду чине и 24. ваздухопловно технички батаљон, 17. батаљон за обезбеђење аеродрома и 177. артиљеријско ракетни дивизион.





**Letimo bezbedno i brzo,
naša usluga je profesionalna,
diskretna i luksuzna!**

ADRESA:
Jove Ilića 13
11000 Beograd
Republika Srbija
www.airpink.com

KONTAKTI:
E-mail: info@airpink.com
Tel:+381 11 39 10 100
Tel:+381 11 39 10 101
Fax:+381 11 30 98 940

**Opustite se, tokom leta, u jednom od naših
5 CESSNA JETS aviona...**



**...na Vašem putovanju u Evropu, Istočnu Evropu, Severnu
Afriku, Srednji istok, Ujedinjene Arapske Emirate...**



СРБИЈА

ВАЗДУХОПЛОВСТВО
И ПРОТИВВАЗДУХОПЛОВНА ОДБРАНА



Ласта



У години у којој слави век од свог оснивања, у ВиГВВО Војске Србије улази први ваздухоплов произведен у домаћим фабрикама од распада бивше југословенске федерације – школски авион „ласта“, производ панчевачке „Утве“, а развијен у Војнотехничком институту.

„Ласта“ је пројекат клипног школског авиона који вуче корене из осамдесетих. Првобитно је замишљен тако да у процесу школовања пилота буде између авиона

за основну обуку („утве-75“ у домаћем случају) и млазног авиона за напредну обуку („супергалеба“). Направљена су два прототипа и шест предсеријских авиона.

Данашња „ласта“ настала је по редефинисаним захтевима који предвиђају коришћење и за селективну и основну обуку.

Подстицај за наставак развоја и серијску производњу први српски авион добио је наруџбином за извоз 20 примерака у Ирак. Први лет је обављен 5. фебруара 2009. године.

„Ласте“ улазе у састав 252. школско тренажне ескадриле на аеродрому Батајница и у њима ће своја прва летачка знања стицати будуће генерације пилота српског ваздухопловства.

Летне особина авиона „ласта“, укључујући и акробатске елементе, приказаће мајор Саша Грубач из Центра за летна испитивања Техничког опитног центра.

Размах крила: 9,7 m
Дужина: 7,97 m
Маса празног авиона: 888 kg
Максимална брзина: 387 km/h
Крстарећа брзина: 221 km/h
Плафон лета: 6.400 m
Погонска група: шестоцилиндрични мотор „лајкминг“ (Lycoming AEIO-540-L1.B5D) снаге 225 kW или Lycoming AEIO-580-B1A1 снаге 220 kW

Утва- 75

Утва -75 (војна ознака В-53) је школски авион за селективну и основну обуку у пилотирању, произведен у панчевачкој фабрици авиона. У 252. школско тренажној ескадри на аеродрому Батајница на „утвама- 75“ своја прва летачка искуства стичу студенти Војне академије смера авијације.

Први примерак полетео је 1976. године. Током серијске производње од 1979. до 1985. године израђено је 136 примерака основне варијанте, и по један прототип пољопривредног авиона, четвороседа и „утве-78“ са промењеним крилом.

По потреби се може наоружати лансерима невођених ракетних зрна или митраљеским контејнерима.

Посада: два члана
Маса празан: 685 kg
Максимална тежина у полетању: 960 kg
Дужина: 7,11 m
Висина: 3,149 m
Размах крила: 9,73 m
Максимална брзина: 215 km/h
Брзина крстарења: 165 km/h
Врхунац лета: 4.000 m
Долет: 800 km
Трајање лета: 6 h 30 минута
Погонска група: клипни мотор Avco Lycoming IO-360-B1F, снаге 134 kW



АНТОНОВ АН-2

Будући пилоти српског ваздухопловства пре него што почну студије на Војној академији морају два пута да скоче из авиона, и то најчешће раде из двокрилаца Ан-2 који се користи за обуку у падобранским скоковима на аеродрому Ниш. По свом изгледу подсећа на авионе из периода између два светска рата, иако је први примерак полетео 1947. године, када су дупло крило и платнена оплата били увелико превазиђени. Ипак, захваљујући традиционалној совјетској робустности, произвођен је у хиљадама примерака у СССР, Пољској и Кини, а многи примерци и данас лете.

За РВ и ПВО бивше Југославије 1976. године набављено је осам Ан-2 од фабрике „Миелец“ (PZL Mielec) из Пољске. Данас ВиПВО Србије има само један Ан-2ТД.

Посада: два члана
Маса празан: 3.450 kg
Максимална тежина у полетању: 5.500 kg
Дужина: 12,74 m
Висина: 6,10 m
Размах горњег крила: 18,18 m
Размах доњег крила: 14,24 m
Максимална брзина на висини од 1.750 m: 258 km/h
Врхунац лета: 4.400 m
Долет: 900 km са теретом од 500 kg
Носивост: 1.000 kg терета или десет падобранаца или шест рањеника на носилима са два санитарска пратиоца
Погонска група: један клипни мотор Asz-621R (лицензно израђен Швецов АШ-62), снаге 746 kW (1.000 КС).



Антонов 26 настао је на основу путничког авиона „антонов“ Ан-24, који је развијен у другој половини педесетих као одговор на потребу да се боље повежу



Антонов Ан-26



мањи локални аеродроми раштркани широм СССР.

На први поглед основна разлика у односу на путничког „старијег брата“ је рампа за утовар и истовар терета у задњем делу авиона. Промењена је и кабина која је од путничке добила војну намену и прилагођена је за превоз људства (уграђена су склопива седишта), десантирање до 40 падобранаца или 5,5 тона терета, превоз терета или до 24 рањеника на носилима уз пратеће медицинско особље.

Као и већина совјетских транспортних авиона, Ан-26 је предвиђен у секундарној бомбардерској улози и на четири носача са доње стране трупа може понети бомбе од по 500 килограма.

СФРЈ је за потребе опремања транспортних ескадрила РВиПВО 1976. године

Број чланова посаде: пет чланова
Дужина: 23,8 м
Размах крила: 29,2 м
Висина: 8,575 м
Маса празан: 15.900 kg
Максимална носивост терета: 5.500 kg
Максимална брзина у хоризонталном лету: 460 km/h
Плафон лета: 7.500 м
Долет: 2.550 km (са максималном количином горива), 1.100 km (са максималним оптерећењем)
Погонска група: два турбоелисна мотора Прогрес / Ивченко АИ-24ВТ снаге 2x 2103 kW, плус додатни Сојуз/Тумански РУ19А-300 потиска 7,85 kN

набавила 14 авиона Ан-26, који су распоређени на аеродроме у Нишу и Плесо поред Загреба, а средином осамдесетих набављен је и петнаести авион. Домаћа ознака је Т-70.

Авионима Ан-26, које данас користи Војска Србије, ремонтом је продужен радни век до 2015. године.

Газела СА342Л

(Soko / Aerospatiale SA341H / SA342L Gazelle)



Пречник ротора: 10,50 m
Дужина трупа: 9,53 m
Висина: 3,18 m
Маса празног хеликоптера: 975 kg
Максимална полетна маса: 2.000 kg
Максимална брзина: 310 km/h
Брзина крстарења: 238 km/h
Долет: 755 km/h
Погонска група: мотор „турбомека астазу“ (Turbomeca Astazou XIV), снаге 631 kW / 845КС
Наоружање: четири вођене ракете 9М14М маљутка и две ракете ваздух-ваздух 9М32М „стрела 2М“

Газела је лаки вишенаменски хеликоптер, пројектован у сарадњи француског „Аероспатиала“ (Aerospatiale) и британског „Вестланда“ (Westland). Прототип је полетео 1967. године. Један од новитета у то време био је и фенестрон, репни ротор који се налази у самом вертикалном стабилизатору хеликоптера. Бројни корисници употребљавају „газеле“ различитих варијанти за обуку пилота, везу, извиђање, противоклопну борбу и ватрену подршку.

Старија варијанта СА341 има мотор „астазу“ III (Turbomeca Astazou), снаге 440 kW / 590 КС, док новију СА342 (SA342) погони мотор „астазу“ XIV, снаге 631 kW/845 КС.

После прве серије хеликоптера увезених из Француске, југословенско РВиПВО опремљено је са сто хеликоптера лиценцно израђених у мостарском „Соколу“.

У ВиПВО Војске Србије у употреби су „газеле“ интерне ознаке Х-42 и Х-45. За противоклопну борбу намењена је варијанта „гама“ ХН-42М, односно ХН-45М, наоружана са четири вођене ракете 9М14М „маљутка“ и две ракете ваздух-ваздух 9М32М „стрела

2М.“ Извиђање и корекција ватре задатак је посада хеликоптера ХИ-42 „хера“.

Српске „газеле“ базирају на Батајници, Лађевцима и Нишу и попуњавају 890. мешовиту хеликоптерску ескадрилу Пегази, 714. противоклопну хеликоптерску ескадрилу Сенке и 119. мешовиту хеликоптерску ескадрилу Змајеви.

Маневарске способности „гаме“ посетиоцима аеро-митинга *Бајтајница 2012* приказује мајор Саша Николић из 714. похе Сенке са аеродрома Лађевци код Краљева.

Групу хеликоптера „гама“ из 98. ваздухопловне бригаде предводиће потпуковник Предраг Николић, први пратилац је мајор Момчило Кубурић, вођа пара мајор Срећко Држајић и други пратилац мајор Владан Богићевић.

Ми-8 / Ми-17

Од када је први пут полетео почетком шездесетих, фабрике у Казану и Улан Удеу испоручиле су више од 10.000 хеликоптера из породице Ми-8. Од почетка осамдесетих у понуди су модерне варијанте под комерцијалном ознаком Ми-17, опремљене снажнијим моторима и пакетом опреме, у зависности од потреба и куповне моћи наручиоца.

Војни хеликоптери Ми-17 споља се разликују од претходника по оклопним плочама које штите посаду, већим носачима за наоружање (сада по три са сваке стране) и уређају који скреће и хлади издувне гасове из мотора како би се смањило топлотни одраз летелице.

Иако није примарно борбени хеликоптер, Ми-8/Ми-17 може се опремити митраљезима, невођеним ракетним зрнима и противтенковским пројектиlima. Своју борбену употребљивост доказао је у бројним сукобима и операцијама широм света. Један од доказа издржљивости руског хеликоптера у

Посада: три члана (два пилота и техничар летач)
Носивост: до 4.000 kg унутар трупа, или 4.500 споља
Дужина трупа: 12,66 m
Дужина са роторима: 18,21 m
Пречник ротора: 21,29 m
Висина: 4,75 m
Маса празан: 7.055 kg
Максимална брзина (пуно оптерећење): 230 km/h
Брзина крстарења: 210 km/h
Плафон лета: 4.500 m
Долет (на висини 500 m): 695 km
Долет са допунским резервоарима: 1.225 km
Наоружање: до 1.500 kg на шест спољних носача

екстремним климатским условима јесте и набавка хеликоптера тог типа за операције америчких снага у Авганистану под цивилним регистрацијама.

Неколико рементованих Ми-8Т и два модернија Ми-17 користи ВиПВО на аеродромима Батајница и Ниш, у 890. и 119. мешовитој хеликоптерској ескадрили. Поред војног транспорта што им је основна намена, ВиПВО своје „осмице“ и „седамнастице“ користи и за трагање и спасавање, подршку специјалним снагама, гашење пожара, превоз рањеника за цивилне и војне потребе и многе друге намене.



Г-2 галеб



Размах крила: 11,62 m
Дужина: 10,34 m
Висина: 3,28 m
Маса празног авиона: 2.670 kg
Максимална полетна маса: 4.280 kg
Максимална брзина: 788 km/h
Плафон лета: 12.000 m
Долет: 1.240 km
Погонска група: један турбомлазни мотор
„Ролс-Ројс Вајпер“ (Rollce Royce Viper 11
Мк 22-6) потиска 11,1 кN
Гориво: 1.069 kg
Наоружање (уклоњено): два митраљеза
12,7 mm са по 160 метака, до 360 kg убој-
них средстава на поткрилним носачима

Са временском дистанцом од пола века од првог лета, „галеб“ се може сматрати првим великим успехом домаћих конструктора у периоду после Другог светског рата. Развој је почео у другој половини педесетих, а први лет прототипа Г-1 обављен је 1961. године. Управо тај авион, „галеб“ бр. 23001, тренутно се рестаурише и после завршетка тих радова биће изложен у Музеју југословенског ваздухопловства.

За РВиПВО бивше Југославије израђена су три прототипска примерка Г-1, Г-2 и Г-3 и 132 авиона из серијске производње са званичном ознаком Н-60. Са јачим мотором израђивани су „јастребови“ – 121 журишник Ј-21 (укључујући два прототипа), 38 извиђача ИЈ-21 и 18 двоседа ИЈ-21.

„Галебови“ су извезени у Либију, Замбију, један примерак у Индонезију, а рестаурисани примерци лете у цивилству на скоро свим континентима.



Г-4 супергалеб

Г-4 „супергалеб“ (домаћа ознака Н-62) је школско-борбени авион, последњи и по многима најуспешнији производ ваздухопловне индустрије бивше Југославије. У његовом развоју, који је почео средином седамдесетих година, примењена су искуства и технологије освојене у пројектовању и производњи „галеба“, „јастреба“ и „орла“.

Намењен је за школовање и борбену обуку пилота, који су до увођења „супер га-

Размах крила: 9,88 м
Дужина: 11,34 м
Висина: 4,28 м
Маса празног авиона: 3.250 kg
Максимална брзина: 910 km/h
Крстарећа брзина (на 6.000 m): 845 km/h
Плафон лета: 14.200 m
Долет: 1.700 km
Долет (са допунским резервоарима): 2.500 km
Погонска група: један турбомлазни мотор „Ролс Ројс Вајпер“ (Rollce Royce Viper Mk 632-46) потиска 17,8 kN
Наоружање: двоцевни топ ГШ-23 калибра 23 mm, до 1.200 kg убојних средстава на четири поткрилна носача



леба“ у употребу прелазили директно са „Галеба“ на борбене „Мигове“ или „Орлове“.

У развоју су израђена два прототипа и шест предсеријских авиона, који су касније модификовани у тегљаче мета Н-62Т за увежбавање цевне противваздухопловне одбране.

Од 1984. до 1991. године у фабрици „Соко“ у Мостару израђена су 77 „супергалеба“ за РВ и ПВО, а шест примерака је извезено у Мијанмар.

Данас у ВиПВО „супергалебови“ лете у 252. школског тренажног ескадрили „Курјаци са Ушћа“ на аеродрому Батајница, у којој се обучавају и студенти Војне академије смера авијације и у 241. ловачко-бомбардерској ескадрили „Тигрови“ на аеродрому Лађевци.

У плану је ремонт и модификација ових авиона на стандард Г-4МД модерном инструментацијом, вишенаменским показивачима и нападно-навигационом опремом што ће, кад се спроведе, омогућити „супергалебу“ дугорочну каријеру на српском небу.

На авионима Г-4 „супергалеб“ на аеромитингу Батајница 2012 наступиће пилоти потпуковник Зоран Еркић као вођа одељења, у другој кабини је мајор Саша Јосифљевић. Први пратилац је мајор Бобан Вучковић, а у другој кабини је капетан Владимир Крстић. Вођа пара је мајор Роберт Јелен, у другој кабини је мајор Дарко Јефтић и пратилац је потпуковник Бојан Милосављевић, а у другој кабини је мајор Симеун Кузмановић.

Самостални приказ летних особина авиона „супергалеб“ извешће мајор Горан Савић, пробни пилот Центра за летна испитивања Техничког опитног центра. Завршио је Ваздухопловну војну академију 1997. године. Има око 900 сати налета.

J-22 орао

Орао је јуришни авион развијен у сарадњи југословенске и румунске авиоиндустрије. Пројектован је у Ваздухопловнотехничком институту у Београду. Производња је подељена између мостарског „Сокола“, панчевачке „Утве“ и румунског ИАв-а (IAv), те бројних коопераната.

Погоњен је са два мотора „Ролс-Ројс Вајпер“, чију су производњу по британској лиценци освојили ВЗ „Орао“ из Рајловца и румунска „Турбомеханика“. Прва два прототипа полетела су готово истовремено у Мостару и у Румунији 30. октобра 1974. године.

Поред два уграђена топа калибра 23 mm, на четири поткрилна носача може понети невођене бомбе и ракете, ТВ навођене ракете меверик, касетне бомбе и бомбе за дејство по полетно-слетним стазама.

Авионима „орло“ наоружана је 241. ловачко-бомбардерска ескадрила „Тигрови“ на аеродрому Лађевци код Краљева. У саставу 2. извиђачког авијацијског одељења на истом аеродрому налазе се „орлови“ варијанте ИЈ-22 и ИНЈ-22.

На аеро-митингу *Бајрајница 2012*, у летачком делу програма наступиће три орла 241. ескадриле за чијим ће коман-



Посада: један члан
Размах крила: 9,62 m
Дужина: 14,9 m
Висина: 4,5 m
Маса празног авиона: 5.700 kg
Максимална полетна маса: 11.200 kg
Максимална брзина: 1.260 km/h
Плафон лета: 13.200 m
Борбени радијус: 160 km
Погонска група: два турбомлазна мотора „Ролс-Ролс Вајпер“ Mk 633-41 (Rolls Royce Viper), потиска 17.79 kN, без допунског сагоревања, 22.24 kN са допунским сагоревањем
Наоружање: два двоцевна топа ГШ-23Л, калибра 23 mm до 2.800 kg убојних средстава на поткрилним носачима.

дама бити пилоти потпуковник Дејан Васиљевић, вођа у двоседу у чијој је другој кабини мајор Иван Пантић. Први пратилац је мајор Бојан Стојановић, вођа пара је потпуковник Зоран Продановић, а пратилац потпуковник Милан Обреновић.

Потпуковник Миодраг Ристић, опитни пилот Сектора за летна испитивања Техничког опитног центра приказаће маневарске способности овог авиона у атрактивном самосталном наступу. Потпуковник Ристић своје летачко умеће приказује на обојеном „орлу“ 25207, који је по његовим наступима познат и ван граница Србије.



МиГ-21



Посада: један члан
Празан: 5.843 kg
Максимална тежина у полетању: 10.400 kg
Дужина: 14,1 m
Висина: 4,12 m
Размах крила: 7,15 m
Максимална брзина на висини 11.000 m:
2.175 km/h
Почетна брзина пењања: 225 m/s
Врхунац лета: 17.500 m
Максимални долет (са резервоаром
за гориво од 800 l): 1.505 km
Наоружање: двоцевни топ ГШ-23Л,
калибра 23mm са 200 граната, 1.500 kg
убојних средстава на четири поткрилна
носача
Погонска група: турбомлазни мотор Со-
јуз Р-25-300, потиска 40,3 kN, без додат-
ног сагоревања (ДС) и 69,65 kN са ДС,
краткотрајно у ванредном режиму
97,30 kN

Ове године навршава се пола века од када су први авиони МиГ-21Ф ушли у састав ловачких јединица некадашње Југославије. Савременије варијанте, МиГ 21бис и двоседи за преобуку МиГ 21УМ данас лете у саставу 101. ловачке ескадриле „Витезови“ 204. ваздухопловне бригаде на аеродрому Батајница.

Два МиГ- 21бис наоружани ракетама и опремљени додатним резервоарима дежурају 24 часа за случај повреде ваздушног простора.

МиГ-21 одликује једноставност коришћења и робусност. Захваљујући односу снаге мотора и тежине може да лети и брзином двоструко већом од брзине звука. По потреби, за развијање додатне снаге пилот може на 30 секунди укључити посебан режим рада мотора који даје потисак више од два пута већи од редовног.

Прве варијанте МиГ-21 као лаког ловца-пресретача биле су наоружане топом 30 милиметара. Убрзо су „балалајке“ (назив је добио по визуелној сличности са руским националним инструментом) опремљене и ракетама и наоружањем за дејство по копну.

У ВиПВО Војске Србије стандардно наоружање МиГ-21бис за ловачке задатке су ракете ваздух-ваздух Р-60 и двоцевни топ ГШ-23Л калибра 23 mm, са 200 граната.

Са више од 10.000 направљених примерака, не рачунајући лиценцну производњу у Чехословачкој и Индији, као ни кинеске копије и деривате, МиГ-21 је најбројнији борбени авион у периоду после Другог светског рата. У Европи га уз Србију и даље користе Румунија, Бугарска и Хрватска.

На аеро-митингу *БаШтајница 2012* у двоседу МиГ-21 биће пилоти потпуковник Ђурица Марић и мајор Мирослав Чеман.

МиГ-29

МиГ-29 је ловачки авион треће генерације совјетске производње. Конструисан је у бироу који носи назив Микојана и Гуревича, који је стекао светско признање управо по развоју породица ловачких авиона. Први прототип је полетео 1977. године.

Основна намена МиГ-29 је заштита ваздушног простора, односно вођење ваздушне борбе изнад фронта и у позадини. Наоружан је ракетама ваздух-ваздух Р-73, Р-27 и Р-60. Нишански систем спрегнут је са кацигом пилота који покретањем главе захвата циљ. Може се употребити и за дејство по циљевима на копну и мору.

РВиПВО набавило је крајем осамдесетих у СССР тада најмодерније ловце: 14 једноседих МиГ-29 који су означени А-18 и два двоседа МиГ-29УБ који су добили ознаку НЛ-18.

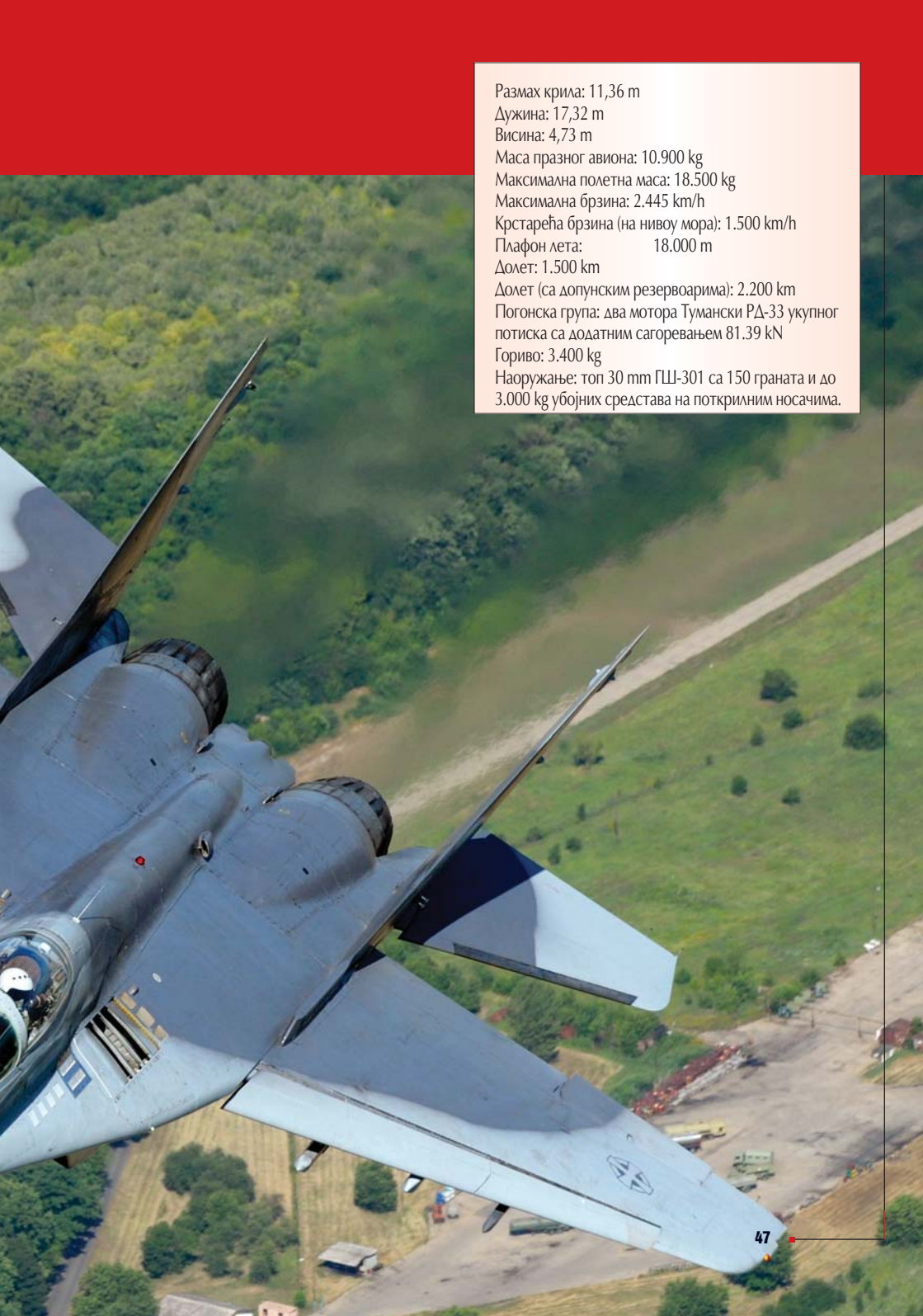
У пролеће 1999. године пилоти 127. ескадриле „Витезови“ полетели су у сусрет вишеструко бројнијем и технолошки надмоћнијем непријатељу. Два пилота, пуковник Миленко Павловић и мајор Зоран Радосављевић погинули су у својим „двадесетдеветкама“ у покушају да се супротставе агресији међународне коалиције.

Средствима Националног инвестиционог плана ремонтвано је и опремљено савременим навигационим и комуникационим уређајима пет авиона, чиме им је век продужен за још десет година или 700 часова налета.

Тренутно су три А-18 и један НЛ-18 у саставу 101. ловачке авијацијске ескадриле 204. ваздухопловне бригаде на аеродрому Батајница. Пилоти 101. ескадриле су на својим авионима током прошле године извели прво бојево гађање циљева у ваздуху, изнад полигона Шабла на Црном мору, у Бугарској.

На аеро-митингу *Батајница 2012* на авионима МиГ-29 наступиће потпуковник Александар Пипоски, командант 101. ескадриле као вођа пара и мајор Миломир Миљковић у улози пратиоца.





Размах крила: 11,36 m
Дужина: 17,32 m
Висина: 4,73 m
Маса празног авиона: 10.900 kg
Максимална полетна маса: 18.500 kg
Максимална брзина: 2.445 km/h
Крстарећа брзина (на нивоу мора): 1.500 km/h
Плафон лета: 18.000 m
Долет: 1.500 km
Долет (са додатним резервоарима): 2.200 km
Погонска група: два мотора Тумански РД-33 укупног потиска са додатним сагоревањем 81.39 kN
Гориво: 3.400 kg
Наоружање: топ 30 mm ГШ-301 са 150 граната и до 3.000 kg убојних средстава на поткрилним носачима.

Јаковљев Јак-40 (Јаковљев ЈК-40)

Мали тромоторни путнички Јак-40 (ЈК-40) настао је као одговор конструкторског бироа Јаковљева на захтев националног превозника Аерофлота за малим робусним авионом, који би повезивао удаљене аеродроме, са кратим пистама (до 700 метара), често без бетонске пресвлаке.

Јак-40 се може сматрати претходником данас веома популарне категорије млазних путничких авиона који су познати под називом „регионални цветови“. Совјетски Аерофлот је прве примерке добио 1968. године.

СФРЈ је набавила шест авиона који су коришћени углавном за превоз високих државних и војних службеника. На бројном стању 138. транспортне ескадриле на аеродрому Батајница остала су три авиона овог типа.

Посада: три члана
Маса празан: 8.580 kg
Највећа маса у полетању: 13.700 kg
Дужина: 20,36 m
Висина: 6,40 m
Размах крила: 25 m
Максимална брзина: 600 km/h
Врхунац лета: 12.000–14.000 m
Долет: 1.600 km
Носивост: 28 путника или 990–2.720 kg терета
Погонска група: два турбовентилаторска мотора ЗМКБ Прогрес (Ивченко) Ал-25
потиска 3 x 14,71 kN



Дорниер До-28Д2 (Dornier Do-28D2 Skyservant)

Дорниер До-28Д2 је двомоторни латки транспортни авион предвиђен за полетање и слетање са кратких писта, произвођен у Немачкој од краја педесетих. На-

стао је из једномоторног До-27. Два примерка су коришћена у Југославији од 1975. године за фотограметрију, односно снимање земљишта за потребе израде географских карата за цивилну и војну намену.

За исте потребе набављен је 2011. године „пајпер сенека“ (Piper Pa 34 Seneca), што „дорниерима“ значи заслужену пензију.

Дужина 11,41m, распон крила 15,55 m, највећа полетна тежина 9.590 kg, мотори два елисна „лајкоминг“ (Lycoming IGSO-540-A1E) потиска по 285 kW (380 КС).



C-125M нева - М

C-125M нева-М је ракетни систем за уништавање циљева у ваздуху. На лансеру се може поставити до четири ракете са бојевом главом, у којој има око 4500 фрагмената. Ракете се радарски наводе на циљ, а може гађати циљеве до 17 km удаљености (25 km у долазном правцу).

Током рата 1999. године припадници 250. ракетне бригаде овим ракетним системом оборили су „невидљиви“ Ф-117А и један Ф-16С. Суфикс „М“ у називу неве означава модификовани модел.



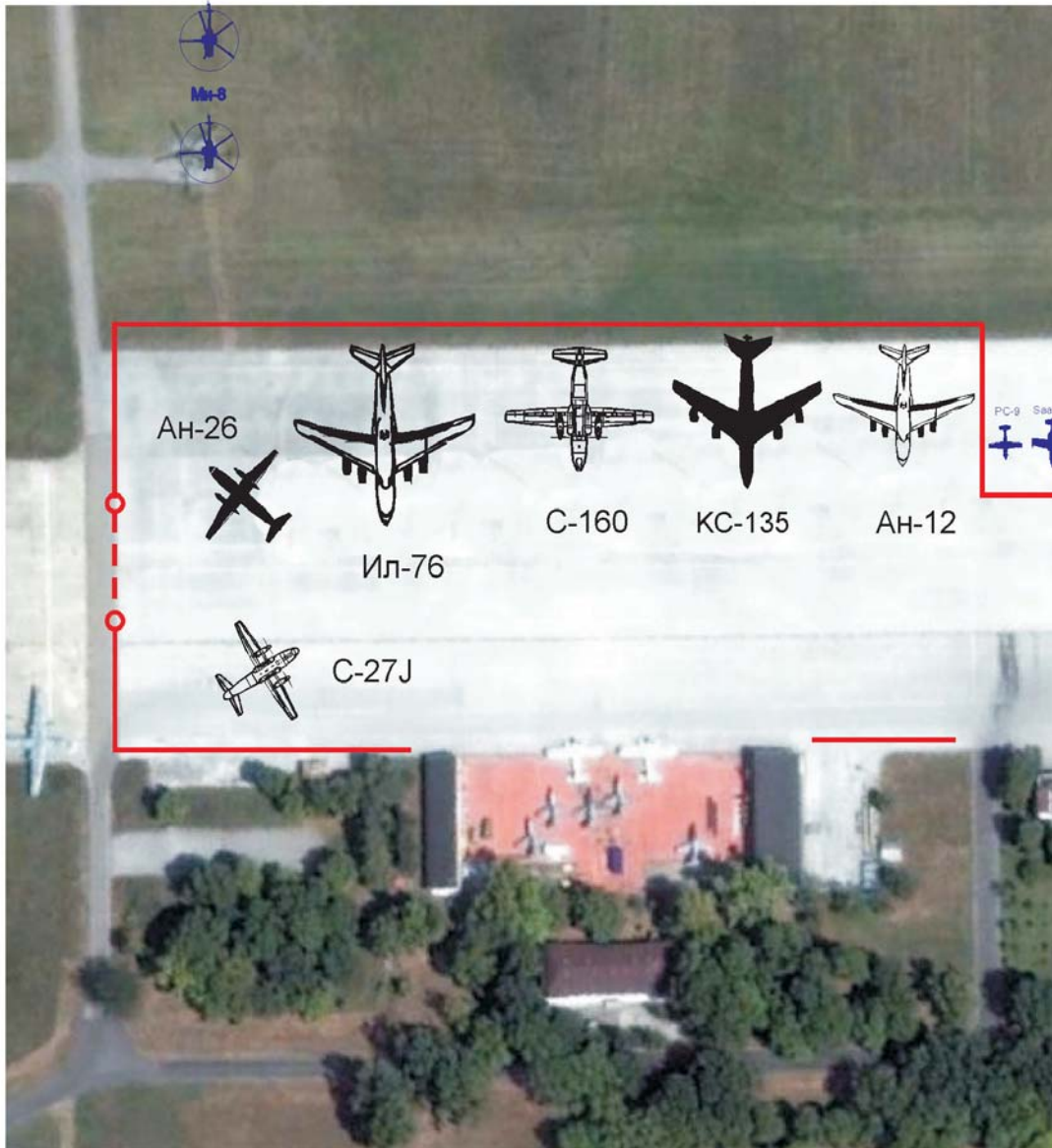
Куб-М

Куб-М је самоходни ракетни противваздухопловни систем и то је управо његова највећа предност – лансери, радари и командна возила су или на гусеницама или на точковима, што омогућава брзо и ефикасно мењање положаја.

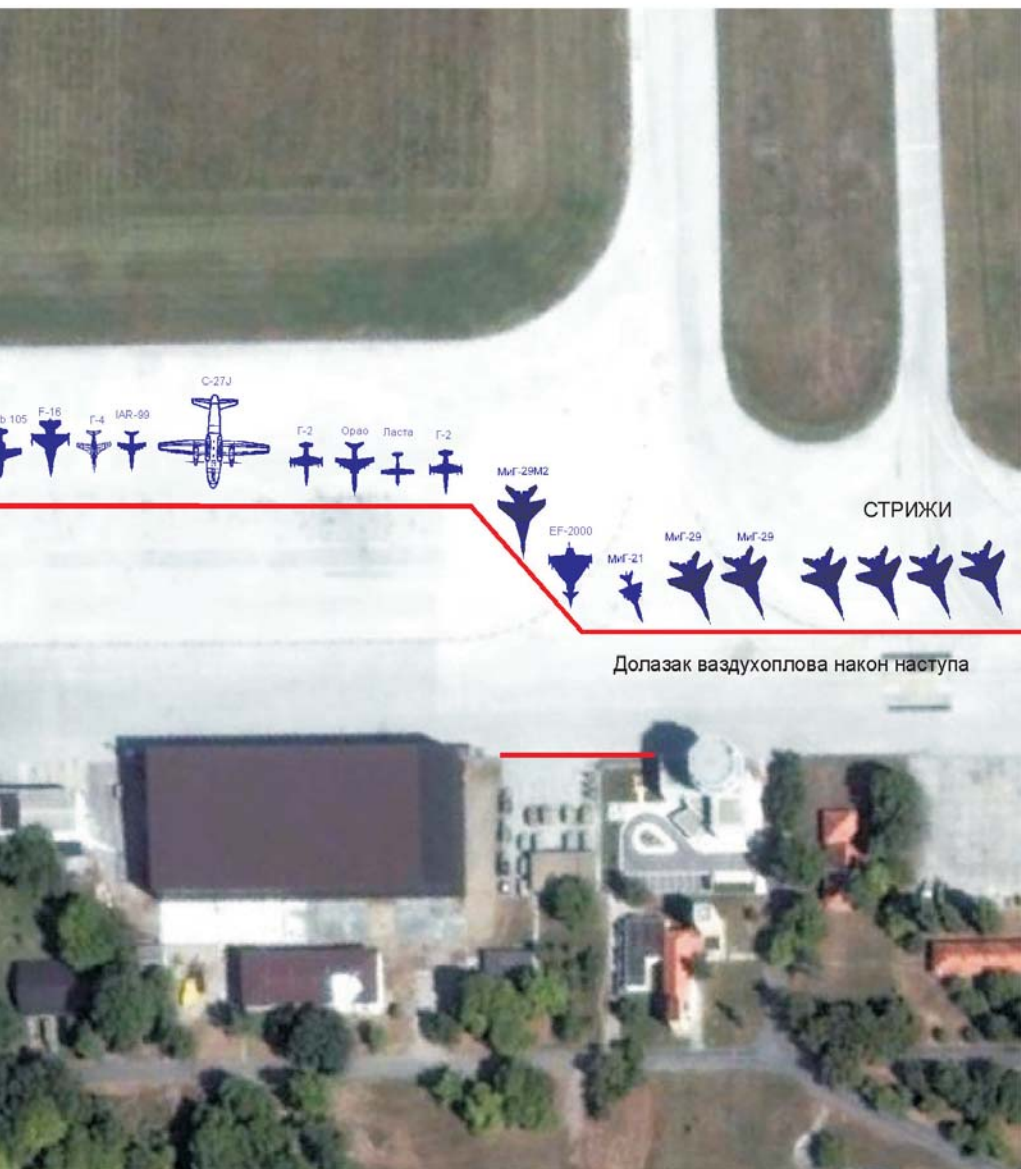
Циљ открива на даљинама до 60 km, а може гађати до 10 km висине и 25 km даљине. Пројектил лети брзином до 930 метара у секунди и има 57 kg експлозивног пуњења.



РАСПОРЕД ВАЗДУХОПЛОВА У



СТАТИЧНОМ ДЕЛУ ИЗЛОЖБЕ



ВАЗДУХОПЛОВНИ САВЕЗ СРБИЈЕ



У летачком и изложбеном делу аеро-митинга *Батајница 2012.* цивилну авијацију представљаће Ваздухопловни савез Србије, национални аеро клуб са традицијом дугом близу 80 година. Овај савез негује развој једриликарства, моторног летења, падобранства, параглајдинга, ракетног и ваздухопловног моделарства, балонарства и ултраког летења, те сваке године организује неколико десетина такмичења у земљи, и пошаље десет српских репрезентација у различитим спортовима на такмичења ван земље. Моторни авиони, ултралаки авиони, једрилице, балони, падобранци и пилоти параглајдера, само су неке од занимљивости које ће посетиоци моћи да виде.

Злин 526 је део надалеко познате акробатске фамилије авиона која је почела да се ствара још у предратној Чешкој, као део познате обућарске компаније „Бата“. Направљен је средином шездесетих година, а први пут је полетео 1965. године. Овим авионом управља један од наших најiskusнијих пилота, Миладин Стевановић Цакан, који лети од 1961. године.

Моторни параглајдер (или парамотор) којим се врши прелет је типа adventure m4,

француске производње. На митингу у Батајници гледаоци ће имати јединствену прилику да посматрају прелет парамотора са крилом „катана“, површине само 14 метара квадратних, што изводи свега неколико пи-





лота парамотора у свету! Слободан Николић Џони из Београда управља овим параглајдером, а иначе је опитни падобранац у Техничком опитном центру.

Piper Twin Comanche PA-39 који ће посетиоци аеро-митинга имати прилику да ви-



де је двомоторни авион за општу употребу са шест путничких седишта. Ово је једина америчка летелица која је два пута учествовала у трци око целог света. Овога пута биће приказан петоминутни лет на мањој висини са различитим конфигурацијама – са увученим и извученим стајним трапом, на минималној и максималној брзини. Овом летелицом управља авиоинжењер Милош Ристивојевић, инструктор једриличарства који на различитим летелицама има 1.335 сати налета.

Једрилице Standard Cirrus је од 1979. године правили Ваздухопловни технички центар у бившој Југославији, а сада ће гледаоци имати могућност да у овој једрилици виде Владана Тојагића, дипломираног инжењера машинства (ваздухопловни смер) који лети од 1977. године и до сад има 280 сати лета на различитим типовима једрилица.

Скокови падобранаца изводиће се из авиона Ан-2, који носи надимак кукурузник и из авиона „цесна“, који ће полетети са спортског аеродрома „Лисичијијарак“.

Милица КЉАЈИЋ

Аеро-клуб „Галеб Г4“



Новосадски аеро-клуб „Г4 галеб“ познат је и ван граница Србије по акробатској групи „Звезде“ (Stars), која је у оквиру аеро-клуба формирана 2007. године.

Прву поставу чинила су четворица некадашњих припадника „Летећих звезда“ РВиПВО: потпуковници Саша Ристић, Иштван Канас, Драган Злокас и мајор Саша Грубач, а годину дана касније придружио им се и потпуковник Томислав Бећаговић на петом авиону. Последњи наступ група је имала на аеро-митингу *Бањајница 2009.* године.

После тога један „галеб“ из „Звезда“, у самосталном акробатском наступу, учествовао је на ваздухопловним манифестацијама у Србији и региону, укључујући и веома атрактивне летове изнад мора у Задру на „Адрија ер рејсу“ и аеро-митингу у Кавали у Грчкој.

За потпуни визуелни доживљај, Г-2 „галеб“ је атрактивно „акробатски“ офарбан у плавој, белој и црвеној боји, са великом звездом на доњој страни авиона и „димним“ трагом који оставља за собом на небу.

Аеро-клуб „Галеб“

Школско-борбени „галеб Г-2“, лаки јуришник „крагуј“ и транспортна „утва-66“, са петокракама из доба СФРЈ, радо су и често виђени на аеромитинзима у Србији, Чешкој, Словачкој, Мађарској, Великој Британији, Бугарској...

Ваздухопловци окупљени око АК „Галеб“ већином су пензионисани и прекаљени пилоти и техничари, ветерани РВиПВО, ваздухопловних завода и цивилне авијације. Пред стотинама хиљада гледалаца током више од десет година, рестаурисане „галебове“, „крагује“, „утве“ и „злина“ приказивали су Марјан Јелен, Миша Менђан, Мирко Анжел, Даворин Павловић, Миљко Стефановић, Новак Новаковић, Славко Станишић, Владимир Бојовић, Саша Аћимовић, Предраг Вукашиновић, Саша Ристић, Томислав Бећаговић, Љубиша Павловић, и многи други, а међу њима су и најпознатија имена ваздухопловства на нашим просторима. Један од пројеката АК „Галеб“, је рестаурација првог прототип Г-1 галеба бр 23001 из Музеја ваздухопловства.

На аеро-митингу *Бањајница 2012* на „галебу“ и „крагују“ летеће пилоти Мирко Анжел, Саша Ристић, Владимир Бојовић и Љубиша Павловић. Пуковник у пензији Мирко Анжел носиоц је Златног летачког знака, највишег признања у југословенском ваздухопловству.



Авио-служба Владе Србије

МУП Србије



Приказаће авион „фалкон 50“ (Falcon 50) који се првенствено користи за превоз председника Републике, премијера, министара и других високих државних службеника. Слободни капацитети на располагању су и трећим лицима под комерцијалним условима. У удобну кабину „фалкона“ може се сместити до девет путника, дужина авиона је 18,52 м, распон крила 18,86 м, има три млазна мотора „гарет“ (Garrett TFE731-3-1C) потиска по 16,5 кН, максимална брзина 915 км/х, долет 6.480 километара.

МУП Србије има хеликоптерску јединицу опремљену хеликоптерима „агуста бел 212“ (AB212), „бел џет ренџер“ (Bell 206В) и „газела“ (SA341/2 Gazelle).

„Агуста бел 212“ може да превезе до 14 путника, хеликоптером управљају два пилота, дужина 17,43 м, пречник ротора 14,64 м, највећа брзина 223 км/х, крстарећа брзина 185 км/х, долет 440 километара.

„Џет ренџер“ В206В може да превезе до четири путника уз једног пилота, дужина 12,11 м, пречник ротора 10,16 м, највећа брзина 224 км/х, долет 700 километара.



Агенција за контролу летења СЦГ

На аеромитингу се представља са двомоторним турбопропелерским путничким авионом „бичкрафт кинг ер 350“ (Beechcraft King Air 350), капацитета од девет до 11 путника. Најчешће се користи као пословни авион и последњи је из велике „Бичкрафтове“ породице која је почела да се производи још шездесетих година. Један авион овог типа, са посебном опремом, користи Агенција за контролу летења Србије и Црне Горе за калибражу, односно подешавање навигационих инструмената на земљи.



Максимална брзина 580 км/х, долет са четири путника 3.174 км, највећа висина лета 10,668 м, дужина 14,22 м, распон крила 17,65 метара.

ИЗЛОЖБА ОДБРАМБЕНИХ ТЕХНОЛОГИЈА

У оквиру аеромитинга Батајница 2012 биће приређена изложба одбрамбених технологија, јединствена смотра ваздухоплова, ваздухопловних технологија и наоружања и војне опреме у ваздухопловству.

Изложбу заједно организују Министарство одбране и Београдски сајам на аеродрому у Батајници на 2.000 квадратних метара изложбеног простора.

Учешће су потврдили Airbus, Eurofighter, MBDA, Eurocopter и Thales, из Министарства одбране и Војске Србије - Војнотехнички институт, Ваздухопловни завод „Мома Станојловић“, Ваздухопловни-медицински институт из Београда, Медија центар Одбрана.

„Југоимпорт СДПР“ ће се и овом приликом представити у улози интегратора и извозника производа домаће одбрамбене индустрије са већим бројем коопераната и сарадника.

Самостално ће учествовати ЈАТ-техника, Ваздухопловна академија, Производња „Миле Драгић“, „Пупин Телеком“ и Dat Cop.

На манифестацији ће бити промовисан наредни Сајам наоружања и војне опреме „Партнер 2013“.

ЈУГОИМПОРТ-СДПР

Учешће „Југоимпорт-СДПР“ на аеромитингу је у складу с непрекидном реализацијом две, од три, мисије тог предузећа.

У складу с мисијом интеграције наше одбрамбене индустрије за наступ на иностраном тржишту, биће приказани производи из области развојног програма ваздухопловства „Утве“, „Петолетке“, „Телеоптика“ и неколико мањих предузећа.

Кад је реч о другој мисији, односно о развојним програмима и могућностима модернизације, биће приказани авион „кобац“, и средњи хеликоптери, уз демонстрацију напада на навигацијски систем летелица. На штанду СДПР биће представљени оптоелектронски системи и вођено и невођено наоружање.

АУТОГУМЕ И ДЕЛОВИ ЗА СВА ВОЗИЛА

БЕЗ УЧЕШЋА ЖИРАНАТА ЧЕКОВА КАМАТА

ПРОДАЈА НА РАТЕ ЗА ПРИПАДНИКЕ ВОЈСКЕ СРБИЈЕ И ВОЈНЕ ПЕНЗИОНЕРЕ ПУТЕМ АДМИНИСТРАТИВНЕ ЗАБРАНЕ

Напомена:

- образце административне забране достављамо поштом
- могућа организована испорука по договору



КОТИК д.о.о

Панчево, Жарка Зрењанина 14
Телефони: 013/344-321,
063/370-138
Телефакс: 013/345-930
E-mail: kotikdoo@gmail.com

НОВИ ПРОИЗВОД
Мислите на зиму!



- БИЦИКЛИ, КАЦИЈЕ, РЕЗЕРВНИ ДЕЛОВИ, ПРАТЕЋА ОПРЕМА
- АУТОМОБИЛСКЕ ГУМЕ, АКУМУЛАТОРИ, МОТОРНА УЉА...
- АУТО-ДЕЛОВИ ЗА СВА ВОЗИЛА
- ПРОГРАМ „VILLAGER“, КОСИЛИЦЕ, ТРИМЕРИ, МОТОРНЕ ТЕСТЕРЕ
- ЕЛЕКТРИЧНИ РУЧНИ АЛАТ
- РАЧУНАРИ И РАЧУНАРСКА ОПРЕМА
- БЕЛА ТЕХНИКА И ТЕЛЕВИЗОРИ
- БРИКЕТИ ЗА ЛОЖЕЊЕ



МУЗЕЈИ ВАЗДУХОПЛОВСТВА

Музеј ваздухопловства Београд и Музеј југословенског ратног ваздухопловства на аеро-митингу *Башајница 2012* представиће се заједничком поставком у духу великог јубилеја који се обележава ове године.

Аеромитинг пружа још једну могућност да се шири јавност боље упозна са развојем домаћег ваздухопловства кроз читав век. Припремљена је поставка „Српска авијатика“ посвећена првим корацима у развоју војног ваздухопловства Србије, а изложбу ће пратити разноврсне макете из збирке музеја, које осликавају различите периоде у развоју авијације.

Уз изложбени део, на штанду Музеја југословенског ратног ваздухопловства биће широк асортиман сувенира, који ће гости моћи да купе као успомену на посету аеро-митингу *Башајница 2012*.



Република Србија

Висока школа струковних студија
БЕОГРАДСКА ПОЛИТЕХНИКА

Основана 1959. године

Основне струковне студије ОДЕЉЕЊА ЗА ТЕХНОЛОГИЈЕ

Графичка технологија
Безбедност и здравље на раду
Заштита животне средине
Менаџмент квалитетом
Рециклажне технологије

Основне струковне студије ОДЕЉЕЊА ЗА ДИЗАЈН

Графички дизајн
Дизајн индустријских производа
Модни дизајн производа од коже

Специјалистичке струковне студије ОДЕЉЕЊА ЗА ТЕХНОЛОГИЈЕ

Графичка производња
Оцењивање усаглашености производа
Заштита на раду

Пријављу-
вање кандидата
за други уписни
рок 3. и 4.
септембар
2012.



Више од пола века традиције у школовању технолога, менаџера и дизајнера. Са 2.100 студената међу највећим високим школама струковних студија у Србији. До сада школовање завршило преко 4.700 студената. Запосленост свршених студената је преко 80%.

Школа је успоставила и сертификовала QMS у складу са захтевима стандарда SRPS ISO 9001.

Београдска политехника

Београд, Бранкова 17, Катарине Амброзић 3
Телефони: (011) 24 11 630 / 24 10 990 / 26 33 127
Факс: (011) 38 09 731
www.politehnika.edu.rs
e-mail: zstjelja@politehnika.edu.rs
dzarkovic@politehnika.edu.rs



ISO 9001

Аеро-митинзи у Србији

Уочи велике смотре ваздухоплова, ваздухопловне индустрије и ваздухопловног умећа пилота авиона и хеликоптера на небу изнад батајничког аеродрома, прилика је да се подсетимо досадашњих аеро-митинга одржаних у Београду од почетка 20. века.

Пред нама је још један аеро-митинг, својеврсни празник ваздухопловства, величанствена представа вештина, храбрости и знања пилота, али и достигнућа у развоју ваздухопловне индустрије и технологије.

У Србији је до сада одржано десетак великих летачких манифестација, националног и међународног карактера. Први приказ пилотских вештина и акробација у Србији реа-

лизован је само годину дана после аеро-митинга током 1909. године, у Француској и још неким европским земљама. Крајем 1910. године неколико хиљада Београђана имало је прилику да на Бањици посматра пилотирање Рудолфа Симона и Бориса Масленикова. Био је то увод у серију будућих ваздухопловних манифестација у главном граду Србије и Југославије.

Први велики приказ летења над Београдом извели су пилоти 25 ловачких авиона „девоатин Д-27“ 1927. године, поводом отварања аеродрома испод Бежанијске косе.

Десетак година касније, реализован је и први Међународни аеро-митинг, уз учешће

БАТАЈНИЦА 2009

На међународној смотри ваздухоплова одржаној септембра 2009. године, поред припадника Војске Србије и цивилних пилота, учествовали су и пилоти Аустрије, Бугарске, Велике Британије, Грчке, Данске, Италије, Немачке, Француске, Мађарске, Румуније, САД, Словеније, Турске, Шпаније и Чешке.

Ратно ваздухопловство Аустрије представило је једномоторни хеликоптер „алует“ СА 316, док су Бугари на аеро-митинг дошли са авионом „спартан“ С 27Ј и хеликоптером „еурокоптер кугуар“. Велика Британија је приказала школско-борбени авион „хоук“ Т1/Т1А, Грчка „мираж 2000“, Данска Ф-16 АМ „фајтинг фалкон“ и „челенџер 604“, Италијани су приказали „еурофајтер тајфун“, из Немачке је долетео „трансал С-160“, а из Француске „алфа џет“. Мађари су демонстрирали летачке карактеристике авиона „грипен“ и хеликоптера Ми-24, симбола некадашњег Варшавског пакта. Из Румуније је стигао МиГ-21 „лансер“, а из САД огромни „херкулес“ С-130. Словенци су Београђанима и њиховим гостима приказали авионе РС-9М „худоурник“, РС-6 „турбо портер“ и турболет и хеликоптер „бел 206Б џет рејндџер“, а из Турске је долетео „фајтинг фалкон“ Ф16Ц/Д. Шпански пилоти су приказали способности авиона С-295, а чешки А159 АЛЦА и хеликоптера Ми 171Сх.

Пилоти Војске Србије приказали су своје вештине и карактеристике авиона МиГ-29, Г-2 „галеб“, Г-4 „супергалеб“ и хеликоптера „газела“ СА342Л. Највише пажње изазвало је учешће кроз групе „Звезде“, док су пилоти аеро-клубова „Фалконс“ из Зрењанина и „Галеб“ из Београда своје летачко умеће демонстрирали у школско-борбеним авионима „галеб“, јуришнику „крагуј“ и „утви“.

Запажено учешће имао је и Ваздухопловни савез Србије који је приказао авионе „пионир 200 спероу“, „злин“, Ан-2, „цесну“, „флајт дизајн“ и амфибију „петрел“.



шест европских земаља и САД. Тог 5. јуна 1938. године пилоти Немачке, Француске, Енглеске, Италије, Чехословачке, Пољске и Сједињених Америчких Држава су, на небу изнад београдског Новог сајмишта, приказали способности својих летелица. Поред њих, на изложби у статичном делу аеромитинга учествовао је и велики број предузећа домаће и стране ваздухопловне индустрије.

Први послератни аеро-митинг одржан је почетком јуна 1946. године. На тој ваздухопловно-једриличарској смотри учествовали су углавном спортски пилоти, да би већ следеће године, поводом дана ЈРВ, 23. маја своје вештине приказали и пилоти борбених авиона.

Највећи политичко-пропагандни ефекат имао је велики аеро-митинг одржан у Јеку информбировске кампање против Југославије, 24. јула 1948. године. Тада су, поред пилота „иљушина“, авиона „аеро 2Х“ и 2Д и других, своје умеће приказали и падобранци. Пет година касније, поводом дана РВ на аеродрому Батајница одржан је аеромитинг на коме су летели и млазни авиони добијени од западних савезника.

Убрзани развој цивилног и војног ваздухопловства омогућио је да се већ 1960. године на импресивној ваздухопловној манифестацији, одржаној поводом 50. година од првих летова над Београдом, на престоничком аеродрому прикаже 148 авиона, од којих 56 млазних, четири хеликоптера и двадесетак једрилица. На свечаној трибини

је, поред тадашњих званичника, био и пионир ваздухопловства Иван Сарић, који је 1910. надлетео Суботицу у свом авиону.

До маја 1985. године у Србији је одржано неколико мањих ваздухопловних манифестација у Вршцу и Београду, да би, поводом обележавања 40 година од ослобођења земље, ЈНА у Београду одржала велику парадну ваздухопловну смотру. Поред падобранца, изнад Ушћа су своје вештине приказали пилоти „утве-75“, акробатских „злинова“, „супергалеба“ Г-4, „јастреба“ и МиГ-21.

Нови међународни аеро-митинг одржан је на Батајници 1997. године. Пилоти Русије, Грчке, Италије и Француске придружили су се нашим војним и цивилним пилотима и приказали летачке способности у авионима „сухој“ Су-30, „иљушин“ Ил-76, „мираж 2000“, јуришницима АМХ, док су пилоти ЈРВ демонстрирали могућности авиона МиГ-21 и 29 и Г-4. Највише аплауза побрала је акро група „Летеће звезде“. После те, друге велике међународне смотре ваздухоплова и летачких вештина, одржане пред крај 20. века, Београђани су све до 2009. чекали нову прилику да посматрају савремене цивилне и војне летелице. Велики међународни аеро-митинг одржан те године на аеродрому Батајница изненадио је све масовношћу посетилаца и великим одзивом учесника.

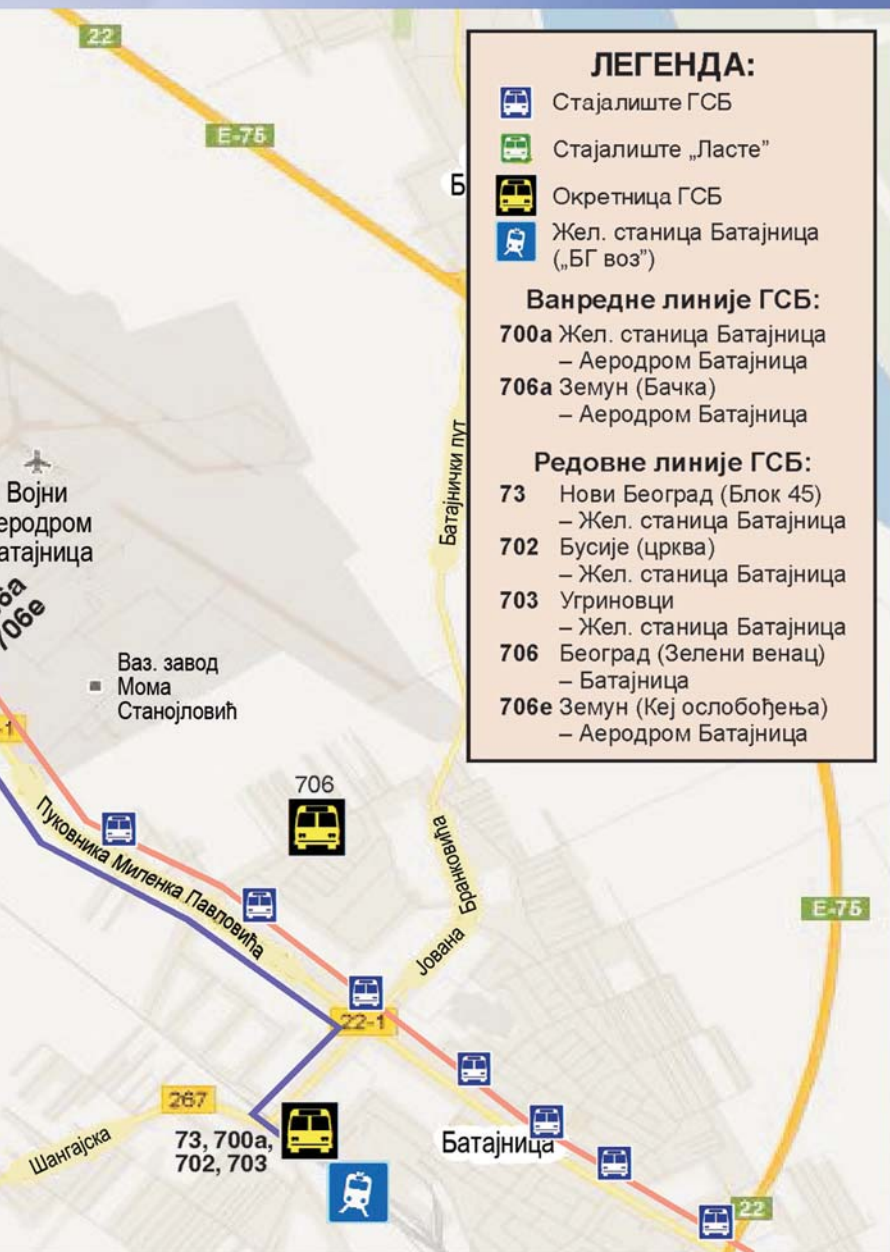
Чедомир ЈАЊИЋ
Душан ГЛИШИЋ







ПЛАН ЈАВНОГ ПРЕВОЗА

- Капије аеродрома Батајница биће отворене од 8.30. часова.
- Карте за аеромитинг, по цени од 200 динара, на сам дан одржавања манифестације, можете купити на аеродрому Батајница.

Батајница 2. 9. 2012.



ЛЕГЕНДА:

-  Стајалиште ГСБ
-  Стајалиште „Пасте”
-  Окретница ГСБ
-  Жел. станица Батајница („БГ воз”)

Ванредне линије ГСБ:

- 700a** Жел. станица Батајница – Аеродром Батајница
- 706a** Земун (Бачка) – Аеродром Батајница

Редовне линије ГСБ:

- 73** Нови Београд (Блок 45) – Жел. станица Батајница
- 702** Бусије (црква) – Жел. станица Батајница
- 703** Угриновци – Жел. станица Батајница
- 706** Београд (Зелени венац) – Батајница
- 706e** Земун (Keј ослобођења) – Аеродром Батајница

Водитељи аеромитинга

Катарина
Лазаревић



НОВИНАРИ Б-92



Милош
Миловановић

АУТОГУМЕ И ДЕЛОВИ ЗА СВА ВОЗИЛА

БЕЗ УЧЕШЋА ЖИРАНАТА ЧЕКОВА КАМАТА

ПРОДАЈА НА РАТЕ ЗА
ПРИПАДНИКЕ ВОЈСКЕ СРБИЈЕ
И ВОЈНЕ ПЕНЗИОНЕРЕ ПУТЕМ
АДМИНИСТРАТИВНЕ ЗАБРАНЕ



Катарина
Лазаревић
КОТИК Д.О.О

Панчево, Жарка Зрењанина 14
Телефони: 013/344-321,
063/370-138
Телефакс: 013/345-930
E-mail: kotikdoo@gmail.com

Напомена:

- обрасце административне забране достављамо поштом
- могућа организована испорука по договору



- БИЦИКЛИ, КАЦИГЕ, РЕЗЕРВНИ ДЕЛОВИ, ПРАТЕЋА ОПРЕМА
- АУТОМОБИЛСКЕ ГУМЕ, АКУМУЛАТОРИ, МОТОРНА УЉА...
- АУТО-ДЕЛОВИ ЗА СВА ВОЗИЛА
- ПРОГРАМ „VILLAGER“, КОСИЛИЦЕ, ТРИМЕРИ, МОТОРНЕ ТЕСТЕРЕ
- ЕЛЕКТРИЧНИ РУЧНИ АЛАТ
- РАЧУНАРИ И РАЧУНАРСКА ОПРЕМА
- БЕЛА ТЕХНИКА И ТЕЛЕВИЗОРИ



MILE DRAGIĆ
PRODUCTION

Makedonska 11, 23000 Zrenjanin, Srbija

T./F. 023 530547

E. mdragic@armyequipment.com

WWW.ARMYEQUIPMENT.COM

PROFESIONALNA OPREMA ZA PILOTE I AVIO-TEHNIČARE



Официрска сабља и парадни бодежи кроз време и свечаности

Status Stil



ОБЕЗБЕДИТЕ ЗА СЕБЕ И ПОТОМКЕ ОФИЦИРСКУ САБЉУ!

Сабља је документи ваше часне професије и подсећа потомке да сте постојали у једној епохи и бавили професијом коју је требало заслужити, одслужити и необешчастити.

Кажу, живећи производимо усјомене, а колико брзо живимо толико брзо их и бришемо ...

**ОФИЦИРСКОМ САБЉОМ
и ПАРАДНИМ БОДЕЖИМА**
ујинишите себе са својом професијом у породично наслеђе.



Status
Stil



Парадни бодежи

- койнени
- ваздухопловни
- морнарички

15 месечних рајта



НАРУЧЕНИЦА

Овим неопозиво наручујем: стандардну посребрену позлаћену сабљу парадни бодаж (заокружити)

Име и презиме: _____

Адреса наручиоца: _____

ЈМБГ: _____ Телефон: _____

Попуните нарученицу и пошаљите на адресу:
„Статус Stil“, 11080 Земун, Ул. Градски парк 2

Тел: +381(0)11 377-15-22, факс: +381(0)11 377-15-13,
моб: 063/876-88-01 Web: www.statusstil.com

E-mail: office@statusstil.com

цене сабљи

- стандардна ... 57.000,00 + ПДВ
- посребрена ... 61.000,00 + ПДВ
- позлаћена 39.000,00 + ПДВ
- посребрен..... 35.000,00 + ПДВ

(THINK LAW ENFORCEMENT)

Eurocopter je apsolutni broj jedan na svetu u policijskim i spasilačkim misijama.
Glavni protagonista u suzbijanju katastrofa, patroliranju, potragama i spašavanju.

Najbolji saveznik policije

EUROCOPTER - EC135



Thinking without limits

 **EUROCOPTER**

AN EADS COMPANY

ПЛАН АЕРОДРОМА БАТАЈНИЦА СА СЕРВИСНИМ ИНФОРМАЦИЈАМА



Легенде:

- ⊕ Медицинска екипа
- 1, 2 и 2а – Улази за гледаоце
- 3 – Улаз за госте
- 3а – Паркинг за госте
- 4,5 – Излази у случају нужде
- 6 – Изложба ваздухопловних технологија
- 7 – Инфо пулт, полиција и царина
- 8 – Прес центар
- 9 – Штанд за изгубљено-нађено
- 10,11,12,13 – Вода за пиће
- 14,15,16,17 – Тоалети
- Комерцијални простор

РАЗМЕРА 1 : 20 000
 100 0 500 1000 М

МиГ-29



МиГ-21



Орао



Ласта

Супергалеб Г-4



Ан-26



Газела



Ми-17

