

ОДБРАНА

Тема

Војнодисциплинска одговорност

ОГЛЕДАЛО САВЕСТИ

Специјални прилог

30 ГОДИНА АВИОНА Г-4





JUGOIMPORT-SDPR J.P.

***-integrišuća snaga srpske odbrambene
industrije-***



... intenzivno prisustvo na globalnom tržištu i ulaganje u sopstvene projekte i kapacitete razvoja i proizvodnje naoružanja i vojne opreme, a uz intenzivnu marketinšku i komercijalnu podršku proizvodnim i razvojnim programima srpske odbrambene industrije, osnovi su poslovne strategije Jugoimport-SDPR...

...sa ponosom ističemo da JUGOIMPORT-SDPR, kao integrišuća snaga odbrambene industrije Republike Srbije, posle više godina intenzivnih napora u sprovođenju svoje poslovne strategije, upravo omogućava da se srpska odbrambena industrija približi značajnom mestu na globalnom tržištu-NVO; takvo mesto nam realno i pripada u saglasnosti sa našim tehnološkim i ljudskim potencijalima i bogatoj tradiciji...

YUGOIMPORT-SDPR 

11150 Beograd, Bulevar umetnosti 2; Phone: (+381 11) 222 44 44, 222 44 00; Fax: (+381 11) 222 45 77, 222 45 99; P.O. Box: 23;
E-mail: fdsp@eunet.yu; www.yugoimport.com



NAFTNA INDUSTRIJA SRBIJE
PETROL

dopunjujemo se...

www.petrol.nis.yu

ОДБРАНА

Магазин Министарства одбране Србије

„Одбрана“ наставља традиције „Ратника“, чији је први број изашоо 24. јануара 1879.

Издавач

Новински центар „ОДБРАНА“
Београд, Браће Југовића 19

Директор и главни и одговорни уредник

Славољуб М. Марковић, потпуковник

Заменик главног уредника

Раденко Мутавић

Уредници

Драгана Марковић (специјални прилози)
Мира Шведић (арсенал)

РЕДАКЦИЈА:

Александар Антић, поручник фрегате,
Душан Глишић (фелџон, историја и традиције),
мр Снежана Ђокић (свет),
Бранко Копуновић (друштво),
Александар Петровић, потпоручник,
Владимир Почуч, мајор (одбрана),
Сања Савић (интернет)

Стални сарадници

Бошко Антић, Станислав Арсић, Себастиан Балаш,
Игор Васиљевић, Југослав Влаховић, мр Славиша Влацић,
Милосав Ђорђевић, Александар Лијаковић,
др Милан Мијалковић, мр Зоран Миладиновић,
Предраг Милићевић, Миљан Милкић,
Крстан Милошевић, др Милан Милошевић,
др Александар Мутавић, Никола Остојић,
Никола Оташ, Иштван Пањанца,
Будимир М. Попадић, Влада Ристић,
др Драган Симеуновић

Дизајн и прелом

Енес Међедовић (ликовни уредник),
Станислава Струњаш, Бранко Сиљевски
(технички уредници)

Фотографија

Горан Станковић (уредник)
Звонко Перге, Даримир Банда (фоторепортери)

Језички редактори

Мира Попадић, Слађана Мирчевски

Коректор

Слађана Грба

Секретар редакције

Вера Денковски

Документација

Радован Поповић (фото-центар)

ТЕЛЕФОНИ

Директор и главни и одговорни уредник
3241-258; 23-809
Заменик главног уредника 3241- 257; 23-808
Секретар редакције 3201-809; 23-079
Прелом 3240-019; 23-583
Маркетинг 3241-026; 3201-765; 23-765
Преплата 3241-009; 3201-995; 23-995

ТЕЛЕФАКС 3241-363

АДРЕСА

11000 Београд, Браће Југовића 19

e-mail

odbrana@beotel.rs
redakcija@odbrana.mod.gov.yu

Internet

www.odbrana.mod.gov.yu

Жиро-рачун

840-49849-58 за НЦ „Одбрана“

Преплата

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

Штампа „ПОЛИТИКА“ АД, Београд,

Македонска 29

ОДБРАНА ISSN 1452-2160

Магазин излази сваког 1. и 15. у месецу



„Одбрана“ је члан
Европског удружења војних новинара



Снимко Даримир БАНДА



18

САДРЖАЈ

У ФОКУСУ

Показна вежба „ВИДРА 2008“

ОКЛОПОМ ПРЕКО ВОДЕ

8

ИНТЕРВЈУ

Др Александар Фатић,
директор Центра за безбедносне студије

КОРУПЦИЈА ЈЕ МОРАЛНО ПИТАЊЕ

10

Per aspera

ВОЈНА ТАЈНА

13

ТЕМА

Војнодисциплинска одговорност

ОГЛЕДАЛО САВЕСТИ

14

ОДБРАНА

Базе Четврте бригаде
у Копненој зони безбедности

ЗАДАТАК ЗА ПРОФЕСИОНАЛЦЕ

18

Ваздухопловни завод „Мома Станојловић“

ФЕНИКС ЧЕКА НЕБО

22

Срби студенти војних академија САД

БУДУЋИ ОФИЦИРИ И ЏЕНТЛМЕНИ

26

Делегација Управе за односе са јавношћу у Охају

ИНФОРМИСАЊЕ КЉУЧНИ ЕЛЕМЕНТ

28

76



ДРЖАВНО ПАРТНЕРСТВО

На недавној Конференцији држава партнерства земаља југоисточне Европе у Софији, којој су присуствовали начелници генералштабова десет земаља региона, предстваници НАТО и команданти националних гарди САД, Програм државног партнерства Србије и америчке државе Охајо оцењен је као најуспешнији међу 56 таквих програма које оружане снаге САД реализују са другим државама широм света.

Примера ради, наши суседи имају своје partnere. Мађарска, такође Охајо, још од 1993. године, Хрватска – Минесота, Румунија – Алабаму, Бугарска – Тенеси, Македонија – Вермонт, Албанија – Њу Џерси и Црна Гора – Мејн.

Нашој успешној сарадњи са Охајом нови допринос дат је и овог месеца. Делегација Управе за односе са јавношћу боравила је у посети колегама у Сектору за односе са јавношћу Националне гарде Охаја, припадници Специјалне бригаде учествовали су у борбеној обуци са припадницима Националне гарде Охаја на полигону у Грејлингу, а летачки тимови ваздухопловства Охаја и Тексаса реализовали су петодневни курс под називом Ваздухопловне операције на аеродромима Батајница и Лађевици.

Нове активности најављене су за септембар, тако да ће јун и септембар ове године бити слични тим месецима у прошлој години, када су и у Охају и у Србији реализоване активности темељне за оно што је уследило на плану заједничке обуке.

Да подсетимо, Програм државног партнерства Србије и Охаја успостављен је на основу споразума SOFA, који су 7. септембра 2006. потписали председник Борис Тадић и државни секретар Кондолиза Рајс.

У овој фази реализације Програма одвијају се садржаји војно-војне сарадње, у којој је тежиште на обуци и образовању. Циљ је достизање високих професионалних стандарда, што је вредна инвестиција за остваривање неопходне интероперабилности Војске Србије са модерним армијама света.

У области обуке први значајнији корак био је десетодневни боравак групе од 15 наших официра и подофицира у јуну прошле године у Охају, где су са америчким колегама разрађивали штабне процедуре за ангажовање јединица у мисијама и наменским задацима.

Наставак заједничког обучавања уследио је већ у септембру, када је у Србији боравила делегација Националне гарде Охаја, у којој је било 39 официра, подофицира и цивилних лица, подељених у шест тимова.

Тада успостављена сарадња специјалаца, који су реализовали садржаје из падобранске и ватрене обуке, самосталне исхране у природи и увежбавања тима Службе трагања и спасавања, настављена је овог јуна посетом припадника Специјалне бригаде и новим облицима обучавања на полигону у Грејлингу.

Садржаје обуке прати и све тешња сарадња на унапређењу односа са јавношћу. После боравак делегације Сектора за односе са јавношћу Националне гарде Охаја у септембру прошле године у Србији, овог јуна уследила је узвратна посета Управе за односе са јавношћу Министарства одбране Србије.

Од бројних питања о којима је било речи издвајају се програми рада са заједницом, чему се у Охају придаје велики значај, и питања кризне комуникације, све актуелнија због нових и све разноврснијих ризика и претњи.

После већ двогодишњег искуства треба истаћи велику корист од сарадње, јер се од најјаче армије света има шта научити, али и оцену америчке стране да наш професионализам и успешна реорганизација Војске Србије представљају поуздану основу за даље развијање партнерских односа. ■

Раденко МУТАВЏИЋ

Са галерије

НАША СРБИЈА

55

ДРУШТВО

Бојан Удовичић, први Србин кадет Ваздухопловне војне академије Колорадо Спрингс

КРИЛА ЈЕДНЕ МЛАДОСТИ

56

Деведесета годишњица стрељања словачких војника у Шумарицама

ВИШЕ ОД ВОЈНИЧКЕ ЧАСТИ

59

СВЕТ

Цивилна заштита Швајцарске

ИНТЕГРИСАНИ КИШОБРАН

60

Паралеле

ОД УЗОРА ДО КРИЗЕ

65

ФЕЉТОН

Војне побуне

СТРОГЕ КАЗНЕ ЗА ПОБУЊЕНИКЕ

68

СПОРТ

Четврти међународни витешки турнир „Свибор Духови 2008“

ОПЛЕМЕЊЕНА СНАГА

72

Ауто-рели „Караван пријатељства 2008“

ПОТВРЂЕН ПРОШЛОГОДИШЊИ УСПЕХ

78

ВОЈНИЦИ ЈУНСКЕ ПАРТИЈЕ ПОЛОЖИЛИ ЗАКЛЕТВУ

У Центрима за обуку Војске Србије, 21. јуна војници јунске партије положили су заклетву. Свечаности су одржане у центрима у Сомбору, Панчеву, Јакову, Ваљеву, Зајечару, Крушевцу и Лесковцу.

Млади војници заклетву су дали у присуству представника Генералштаба Војске Србије, локалне самоуправе и родитеља, родбине и пријатеља, који су из свих крајева Србије у великом броју дошли на свечаности.

Честитке младим војницима у име Генералштаба Војске Србије упутили су, у Сомбору, генерал-мајор Драган Колунџија, начелник Управе за оперативне послове (Ј-3), у Панчеву, генерал-мајор Петар Радојчић, начелник Управе за људске ресурсе (Ј-1), у Јакову, генерал-мајор Љубомир Самаршић, начелник Управе за логистику (Ј-4), у Ваљеву, пуковник Миленко Лаловић, начелник Одељења за цивилно-војну сарадњу (Ј-9), у Зајечару, генерал-мајор Радивој Вукобратовић, начелник Управе за телекомуникације и информатику (Ј-6), у Крушевцу, бригадни генерал Ђуро Ђелић, начелник Управе војне полиције и у Лесковцу, бригадни генерал Раде Ђурић, начелник Управе за обавештајно-извиђачке послове (Ј-2).

Порука најмлађима у строју наше одбране јесте да буду добри војници, који ће нове задатке у реформисаном систему обуке извршавати савесно и одговорно, градећи сложне војничке колективе оспособљене за одбрану земље и друге задатке из мисија Војске Србије.

Велико присуство родитеља, родбине и пријатеља младих војника на свечаностима потврђује да је Војска Србије поново институција од угледа и поверења у свом народу, а то је место којим се кроз историју увек поносила.

Р. М.



ЗАВРШЕНА ПОВРШИНСКА САНАЦИЈА

Министар одбране Драган Шутановац обишао је складиште убојних средстава „Параћинске утрине“, где је 30. маја званично завршена санација последица експлозије из октобра 2006. године.

Током посете поднесен је извештај о активностима које су, ради отклањања последица експлозије око 1.300 тона убојних средстава, током претходне године и по предузимале специјализоване јединице Војске Србије. Министар Шутановац је истакао да су због експлозије убојна средства расута на простору од око 800 хектара и да је до сада завршен највећи део посла на рашчишћавању терена.

– Очекујем да у наредна три месеца и преостали део посла око магацинског простора буде завршен, а да се у сарадњи са Центром за разминарање Републике Србије наредне године цео терен детаљно претражи и да се напоскон сертификује, односно да се добије одговарајућа потврда да

ГОДИШЊА КОНФЕРЕНЦИЈА SEDM

Редовна Конференција земаља чланица SEDM (Southeastern Europe Defence Ministerial), на нивоу заменика начелника генералштабова националних војски, на којој је учествовао заменик начелника Генералштаба ВС генерал-потпуковник Милоје Милетић, одржана је 26. јуна у Сарајеву.

На годишњој Конференцији SEDM, регионалној иницијативи на нивоу министара одбране десет земаља југоисточне Европе, Италије и САД, на којој Србија учествује у својству посматрача, приказани су резултати активности које су спроведене у току протекле године, од последње конференције на нивоу заменика начелника генералштаба одржане у Загребу. Истакнуто је да предузете акције промовишу регионалну безбедност, међуармијску сарадњу, војну транспарентност и јачају интероперабилност војски.

У заједничком саопштењу, на крају Конференције, поздрављено је проширење процеса SEDM и учешће представника земаља са статусом посматрача, међу којима и Србије.



СНИМАО Д. БАНДА

ту више нема расутих пројектила – рекао је министар.

Складиште „Параћинске утрине“, заједно са министром, обишли су 18. јуна и заменик начелника Генералштаба Војске Србије генерал-потпуковник Милоје Милетић и председник општине Параћин Саша Пауновић.

Одговарајући на питања новинара о накнади штете која је настала, министар Шутановац је рекао да Војска нема буџет за такве намене и да је то питање у надлежности Владе Србије.

Нагласио је и да ће простор војног складишта, највероватније, у оквиру *Мастер плана* бити размењен са општином Параћин, те да ће се на том простору градити објекти неопходни грађанима.

Према речима потпуковника Расима Цириковића, једног од водећих људи који су радили на чишћењу терена, површинска претрага, уништавање и измештање убојних средстава је завршено. Предстоји дубинска претрага у сарадњи са Центром за разминирање и сертификавање безбедности простора захваћеног експлозијом.

Укупни трошкови радова на складишту „Параћинске утрине“ до сада износе нешто мање од 110 милиона динара. ■ А. ПЕТРОВИЋ



Војска Србије заинтересована је, између осталог, и за учешће у пројекту SEESIM (Симулациона мрежа југоисточне Европе), што ће допринети развоју обуке, уз вежбе које се подржавају симулационим моделима, и развоју симулационих центара за обуку у Војсци Србије. ■

ДРЖАВНИ СЕКРЕТАР СПАСОЈЕВИЋ НА СКУПУ МИНИСТАРА ОДБРАНЕ ЈУГОИСТОЧНЕ ЕВРОПЕ

Неформално заседање министара одбране југоисточне Европе посвећено регионалној сарадњи и могућности јачања регионалног повезивања, одржано је у Словенији 20. и 21. јуна

Државни секретар у Министарству одбране Душан Спасојевић, који је предводио нашу делегацију, учествујући у расправи нагласио је важност таквих састанака на којима се разматрају сви облици сарадње и могућности заједничког деловања с циљем уласка у ЕУ.

„Регионална сарадња у области одбране јесте кључна за даље европске напоре и просперитет југоисточне Европе“, рекао је Спасојевић, и додао да је „Србија снажно и недвосмислено посвећена унапређењу регионалне сарадње и веома је активна у свим регионалним иницијативама“.

Спасојевић је то илустровао чињеницом да су центри Министарства одбране и Војске Србије, као што је Војномедицинска академија, прихваћени као водећи центри у тим областима и у најскорије време постаће међународни регионални центри, који ће имати међународну лиценцу и бити признати од УН, ЕУ и Партнерства за мир.

Делегација Министарства одбране Србије имала је током конференције одвојене билатералне сусрете са министрима од-



бране Босне и Херцеговине и Црне Горе, потом са замеником министра одбране Македоније, на којима је закључено да са тим земљама имамо одличну сарадњу у области одбране, али да има још простора за њено унапређење, не само у оквиру Партнерства за мир или сарадње у оквиру европских интеграција већ и на билатералном плану.

„У разговорима смо истакли да покушај решавања статуса Косова и Метохије једностраним потезима, као што је самопрокламована независност и чињеница да су неке државе, на првом месту државе у региону, признале такву независност, не доприноси стабилности у региону којој тежимо, и апсолутно не доноси тако очекивану безбедност за грађане на простору западног Балкана“, рекао је Спасојевић и додао да је у билатералним разговорима наглашен став да још нису исцрпљене све могућности с циљем проналажења компромисног решења коначног статуса Косова и Метохије, наравно вођењем преговора у оквиру Уједињених нација. ■

Показна вежба „ВИДРА 2008“

ОКЛОПОМ ПРЕКО ВОДЕ

Извођењем сложене показне вежбе на Великом бачком каналу, у непосредној близини села Турија, припадници оклопних и извиђачких јединица Прве бригаде КоВ приказали су могућности оклопних борбених возила у савладавању водених препрека пловљењем



ОДЛИЧНА ОЦЕНА

Министар одбране Драган Шутановац вежбу је оценио одличном и истакао да Војска Србије овакву вежбу изводи након осам година.

„Отпочећемо са редовним извођењем оваквих вежби, јер је наша идеја да кроз што више практичног рада на терену подижемо оспособљеност војске“, рекао је министар Шутановац.

Како је мост у рејону села Турија порушен, успоставити десантно место преласка, форсирати канал пловљењем, образовати мостобран и створити услове за формирање скелског места преласка ради увођења у борбу јединица другог борбеног ешелона – гласило је укратко, као увод у тактичку ситуацију, наређење бригадног генерала Ђокице Петровића, команданта Прве бригаде КоВ.

Користећи импровизирана пловна средства, умешно израђена од приручног материјала, металних буради, аутомобилских гума и неколико дасака, за једног и више војника, на савладавање канала први су се запутили делови извиђачке јединице. Непосредно иза њих, ради стварања мостобрана, преко канала су у амфибијским транспортерима кренули и делови пешадијских јединица.

Усталасаном водом Бачког канала запливио је и извиђачки вод на три оклопна извиђачка аутомобила БРДМ, а након њих и оклопна командна возила БТР.

После овладавања и проширења мостобрана, форсирање водене препреке отпочеле су и механизоване јединице на борбеним возилима пешадије БВП, која су у могућности да, по потреби, са једним пуњењем резервоара плове и дејствују са воде и више од десетак часова.

Како логистика не располаже пловним средствима, њихова техника и људство, након преласка борбених делова, превезени су брзо скелама понтонирске јединице.

Иако оклопна борбена возила у току извођења борбених дејстава водену препреку савлађују пловљењем само у крајњој нужди, када се стручно и квалитетно припреме и послуге и средства, како су то током вежбе приказали припадници Прве бригаде, за оклоп ни вода не представља несавладиву препреку.

Према речима бригадног генерала Ђокице Петровића, команданта бригаде, и ова вежба је део редовних активности у процесу оспособљавања и не представља неко посебно оптерећење за јединицу. Њено извођење у оваквом простору омогућило је и да се целокупни састав јединице уживи у „борбена дејстава“, која су на терену неупоредиво уверљивија него приликом обуке у касарнама.

Поред министра одбране Драгана Шутановца, вежбу су пратили и начелник Генералштаба Војске Србије генерал-потпуковник Здравко Понош и генерал-потпуковник Младен Ћирковић, командант КоВ. ■

Б. М. ПОПАДИЋ



РЕДОВНА АКТИВНОСТ

Генерал-потпуковник Здравко Понош је истакао да ће убудуће овакве вежбе ући у редован план борбено оспособљавања припадника Војске Србије, као и да је опредељење Војске да њени припадници што више времена проводе вежбајући на терену.





Снимио Д. ГОЛ

Др Александар Фатић, директор Центра за безбедносне студије

КОРУПЦИЈА ЈЕ МОРАЛНО ПИТАЊЕ

Понашање политичке елите једног народа, следиће, уз извесне изузетке, и остали грађани.

Корупцију стога не видим примарно као питање кривичног права, већ као питање интегритета, личног поштења, а дух интегритета преноси се одозго надоле.

Центар за безбедносне студије једини се у Србији бави систематском криминолошком обуком за јавне службенике који се боре против такозваних „меких“ безбедносних претњи, попут корупције и организованог криминала. Данас се у савременим друштвима, наиме, сматра да је обученост јавних службеника, пре свега официра полиције, тужилаца, судија и сарадника у правосуђу, припадника различитих контролних служби у министарствима, главни чинилац спречавања труљења друштва које изазива корупција и системска криминализација, о чему смо разговарали са директором Центра проф. др Александром Фатићем.

Где је место Центра за безбедносне студије међу другим факултетима, центрима и институтима са сличним пољем деловања?

– Данас је у науци широко прихваћено становиште да је криминологија посебна наука, која више припада домену социологије него кривичног права. Посебно је занимљива примењена криминологија, која је код нас мало заступљена, и углавном се предаје у оквиру појединих предмета на Криминалистичко-полицијској академији, али не у домену који захвата обука, а коју Центар за безбедносне студије, у сарадњи са колегама са Академије, нуди. Стога је реч о садржински јединственом програму обуке на овим просторима.

Формат обуке у Центру истоветан је класичној последипломској настави, а од полазника се очекује да су завршили релевантни факултет, да су активно ангажовани као официри или јавни службеници средњег или вишег ни-

воа у раду на делатностима које су у вези са сузбијањем криминала и корупције, те да их је формално делегирало њихово министарство. Обуку је до сада успешно завршило више од 300 официра, тужилаца, судија – и сви су они активни у својим областима. Сарадња Владе Краљевине Шведске, као и сарадња Владе Србије, битне су компоненте у успешном одвијању тог програма, који се полако приводи свом закључењу, и ми очекујемо да би он требало да буде интегрисан на неку од државних наставних установа, сада када је у потпуности разрађен. Управо таква разрада је смисао помоћи систему образовања кадрова за борбу против организованог криминала и корупције у Србији.

Помињете корупцију. Борба против ње често је предизборно обећање. Али да ли је у српском друштву та борба уопште почела?

– Корупција није примарно питање кривичног права, него интегритета, личног поштења, а дух интегритета преноси се одозго надоле. Како се понаша политичка елита једног народа, тако ће се, уз извесне изузетке, понашати и народ. Србија је данас разорено друштво у коме се не зна ни шта се сме, ни шта се не сме, него је све дозвољено, ако се уђе у партијски мундир. Сви најављују борбу против корупције у туђим, а не у својим редовима. Сви су спремни на обрачун са корупцијом код других, а не у себи и код себе. Морал није критиковање других, него полагање од себе и своје партије да би се показао пример. У супротном, борба против корупције остаје спољашња репресија, и она обично не погађа главне генераторе, а њени укупни ефекти на смањење корупције су врло скромни.

Ви, дакле, корупцију одређујете првенствено као морално питање.

– Мислим да се треба више бавити контролом сопствених редова, него позивати репресивне институције да се боре против корупције. Најкрупнија корупција, уосталом, и не спада у кривична дела. У теорији корупције њене основне форме су кронизам (систематско фаворизовање пријатеља), непотизам (фаворизовање сродника) и намерно лоше управљање у оквиру законских овлашћења. Ниједна од ове три форме није захваћена криминализацијом у кривичном законодавству. Примање мита и слични облици корупције толико су ефемерни феномени, да прављење главне теме од њих потпуно одстрањује сваку контролу од праве корупције. Права корупција је у начину на који највиши представници политичке и привредне елите врше спроводе овлашћења. То је познати принцип који је данас уграђен у дефиницију корупције у Организацији за европску безбедност и сарадњу, и у тиму за борбу против корупције Светске банке. Реч је о две најнапредније организације за проучавање корупције у свету, а правила Оебса су уграђена и у европске нормативне инструменте, који су обавезујући за све земље чланице и кандидате за чланство.

Какве су последице социјалног раслојавања на друштвену стабилности?

– Некада су људи једни друге доживљавали као изданке

истог порекла. То смо изгубили, а другу врсту идентитета нисмо изградили. Више не знамо како да се односимо једни према другима. А тај је однос кључ свих наших политичких успеха и неуспеха. Друштво у коме постоји култура узајамних обрачуна, које уместо елементарне културе, саосећања и симпатије међу члановима исте политичке заједнице, гаји антагонизам, не може бити успешно, нити оставити за собом трајна дела.

За рањива друштва, као што је српско данас, кључно је да људи припаднике своје политичке заједнице почну да доживљавају као себи сродне. Не на нивоу нације, већ на основу припадности политичкој јединици, од нивоа месне заједнице до нивоа државе. Ако не покажемо солидарност према другима, од те заједнице нема ништа. Демократију схватамо као процедуру, заборављајући да поред процедуре постоји и традиција.

У Србији је дошло до великог социјалног раздвајања, појавили су се људи енормно богати за своје године, које познајемо јер смо заједно ишли у школу, на факултете, радили сличне послове. Своје необјашњиво богатство они не користе да интегришу заједницу, већ да се додатно, куповином политичке моћи, од ње одвоје. Србија, која је увек била друштво релативне једнакости, тако постаје друштво драстичних неједнакости. То је проблем који ће у будућности довести у питање друштвену стабилност.

Наше је друштво разједињено, вредности опадају и мењају се из дана у дан. Када видим како се неки млади понашају једни према другима, па замислим да ће они у будућности бити у могућности да руководе неким деловима друштва, ухвати ме језа.

На срећу, они који имају духовно утемељење, следе одређене вредности и систем веровања који им омогућава да схвате шта се око њих дешава, моћи ће да се у односу на то сами одреде, у складу са властитим моралним критеријумима.

Још пре 20 година познати криминолози тврдили су да Србија нема подземље. Ситуација се у међувремену променила, успели су се и организовани криминали. Шта га чини толико опасним?

– Истина је да је до пре 20 година било политички некоректно

рећи да постоји организовани криминал на овим просторима, и свако ко је о томе писао био је предмет притисака и репресије. То, међутим, не значи да га није било. У ствари, на овим просторима је организовани криминал увек постојао. Њега је у титоистичко време држава користила да преко криминала напада дисиденте и политичке емигранте у иностранству. Организовани криминал је индустрија. Као што је Клаузевиц сматрао да је рат наставак политике насилним средствима, тако данас криминолози сматрају да је организовани криминал наставак бизниса криминалним средствима. Тамо где су границе између легитимног и нелегитимног мутне, лакше се разраста организовани криминал. Такође, тамо где има ресурса који се могу релативно лако опљачкати, разраста се организовани криминал.

Подсетимо се времена хиперинфлације, „штицунга“ и привилегија неких да куповином девиза од банака по званичном

Нема једноставнијег начина да се човек обогати него да држава мало „савије“ нека уобичајена правила и да му „за-логај“ монопола на неко време. Такав је био процес богаћења у свим посткомунистичким земљама, јер у њима је постојала култура тоталитарне власти која је могла да ради шта је хтела.

У Србији је дошло до великог социјалног раздвајања, појавили су се људи енормно богати за своје године, које познајемо јер смо заједно ишли у школу, на факултете, радили сличне послове. Своје необјашњиво богатство они не користе да интегришу заједницу, већ да се додатно, куповином политичке моћи, од ње одвоје.

Тамо где су границе између легитимног и нелегитимног мутне, лакше се развија организовани криминал. Врло често се развија и тамо где има ресурса који се могу релативно лако опљачкати.

Морал није критиковање других, него полагање од себе и своје партије да би се показао пример. У супротном, борба против корупције остаје спољашња репресија, и она обично не погађа главне генераторе, а њени укупни ефекти на смањење корупције су врло скромни.

курсу, а њиховом продајом грађанима по црном курсу, фактички законито опљачкају цео народ. Подсетимо се пирамидалних схема штедње попут „Дафимента“ и „Југоскандика“ које су оставиле десетине хиљада људи без уштеђевине. Све се те схеме, према данас важећим нормативним дефиницијама у оквиру ЕУ и УН, па и у српском законодавству, уклапају у појам организованог криминала, само што тада није било тих дефиниција и било је забрањено говорити о организованом криминалу.

Како је настајала спрега криминала, бизниса и политике у Србији?

– Најлакши начин да се човек обогати јесте да му држава омогући неку критичну предност, неки монопол, који други грађани немају. Ако сам ја пекар, и држава ми прода брашно из својих резерви за десети део цене на тржишту, док то другим пекарима не омогући, ја постајем богат човек преко ноћи, јер је мој хлеб двоструко јефтинији од сваког другог, а ја зарађујем на њему, рецимо, пет пута. Ако имам школу енглеског језика, и држава само преко мене спроводи обуку својих запослених у енглеском језику, ја постајем богат човек фактички преко ноћи. Нема једноставнијег начина да се човек обогати него да држава мало „савије“ нека уобичајена правила и да ми „залогат“ монопола на неко време. Такав је био процес богаћења у свим посткомунистичким земљама, јер у њима је постојала култура тоталитарне власти која је могла да ради шта је хтела.

Данас су инструменти богаћења политичке партије, које имају улогу дистрибутера друштвеног богатства посредством својих договора о структури власти. Политичка теорија власт сагледава као монопол примене силе и принуде, али једнако тако и као функцију расподеле друштвеног богатства. Стога је природно да је криминално богатство настајало великим делом у синергији са злоупотребом државне власти у транзиционим процесима у бившим комунистичким земљама. Када се једном употреби државна власт за чињење услуге организованом криминалу, настаје такозвани клијентелистички однос.

То је специфичан однос две стране, једне у власти и једне у криминалној групи, у коме је било којој страни тешко да изађе из те везе. Представник политичке странке има улогу спонзора криминалца, јер му омогућава привилегије којима се он богати, и у различитим степенима заштиту од правних последица. Истовремено, има улогу клијента тог криминалца, јер од њега прима новац, услуге, физичку заштиту, провизије, и томе слично. У овом другом смислу, криминалац је спонзор, а представник политичке власти је клијент. Уколико било која страна покуша да изађе из тог односа, она ствара врло опасну ситуацију за другог, који често доводи до тога да друга страна предузме екстремне мере. Стога су обе стране уплашене од прекида односа и трајно заробљене у клијентелистичком загрљају. То је доминантно криминолошко објашњење синергије појединих представника политичке власти и организованог криминала у транзиционим друштвима.

У сарадњи са шведском Агенцијом за међународни развој, у новембру ове године организујете међународну конференцију „Политика супротстављања организованом криминалу“. Шта од ње очекујете?

– Конференција ће окупити специјалисте из различитих области борбе против организованог криминала, а њу координира Експертски тим који сачињавају, поред чланове ЦБС-а, представници републичког тужилаштва, полиције, полицијске и правне науке. У њој ће учествовати неки од реномираних европских и регионалних стручњака, попут Клауса Бахмана из Пољске, Џона Слејтера, дугогодишњег стручњака британског Скотланд јарда, Сергеја Хеворкова из Украјине, односно полицајци, правници и тужиоци из земаља западног Балкана. Циљ конференције је верификација неких заједничких искустава и профилисање принципа на којима ће се базирати будућа Стратегија за борбу против организованог криминала. ■

Снежана ЂОКИЋ

КОНФЕРЕНЦИЈА О ЦИВИЛНОЈ ЗАШТИТИ У ЖЕНЕВИ

Државни секретар Министарства одбране др Зоран Јефтић и начелник Одсека цивилне заштите у Управи за ванредне ситуације Живко Бабовић учествовали су у раду Конференције „Улога цивилне заштите и нови глобални изазови“ која је одржана у Женеви.

Конференција је окупила представнике великог броја земаља из Европе, Азије, Африке и Јужне Америке. Излагања и расправа односили су се, највећим делом, на функционисање националних система за управљање у ванредним ситуацијама. Посебан акценат је стављен на значај међународне сарадње и помоћи у случајевима великих природних и техничких катастрофа.

Током боровка у Женеви, државни секретар др Зоран Јефтић сустрео се са министром за цивилну одбрану и ванредне ситуације Руске федерације, Сергејем Шојгуом. Том приликом истакнуто је значај сарадње две земље у области заштите и спасавања људи и материјалних добара од природних и техничких несрећа и катастрофа и начелно договорена даља сарадња у овој области. ■



ВОЈНИМ ПЕНЗИОНЕРИМА ЦРНЕ ГОРЕ ВРАТИТИ ПРАВО НА ПЕНЗИЈУ

Државни секретар Министарства одбране Игор Јовичић са сарадницима одржао је 26. јуна радни састанак са представницима Иницијативног одбора војних пензионера без пензија.

На састанку је констатовано да је неодржива ситуација у којој је пре 10 месеци доведен 61 војни пензионер, када им је Фонд за пензијско и инвалидско осигурање Црне Горе прекинуо исплату пензија и скинуо их са евиденције, а на основу Закона о изменама и допунама Закона о пензијском и инвалидском осигурању Црне Горе.

Наиме, Фонд за пензијско и инвалидско осигурање Црне Горе укинуо је пензије свим пензионерима који су право на пензију остварили по војним прописима, немају пребивалиште у Републици Црној Гори, а до тада су били корисници Фонда ПИО Републике Црне Горе.

Представници Министарства одбране изнели су уверавања да ће са Министарством за рад и социјалну политику, као матичним органом за област ПИО, Министарством спољних послова, омбудсманом и другим органима Републике Србије учинити све, у складу са својим надлежностима, а ради превазилажења неодрживе ситуације у којој је овим грађанима Републике Србије укинута елементарно грађанско право. ■

САРАДЊА У ОБЛАСТИ ЗАКОНОДАВСТВА СА РУМУНИЈОМ

Делегација Правне управе Министарства одбране Републике Србије, коју је предводио секретар Министарства одбране Драган Радуловић, боравила је у званичној посети Министарству одбране Румуније. Том приликом секретар Радуловић сустрео се са државним секретаром и начелником Сектора за везу са парламентом и јавно информисање Георгетом Елизабетом Ионеску.

Током посете размотрили су актуелна питања у вези са усклађивањем прописа домаће легислативе са правом Европске уније али и остала правна питања и проблеме у области одбране у оквиру текућих реформских процеса у Румунији и Републици Србији. ■





Пише
Љубодраг
СТОЈАДИНОВИЋ

ВОЈНА ТАЈНА

Да није погубне и спасоносне људске радозналости, још бисмо живели у пећинама и укле-савали своје ликове на њеним неглетованим зидовима. Мамаути би били наши кућни љубимци, а Каменко и Кременко прве комшије. У ствари, то можда и не би било претерано лоше. Нема гужве ни загађења, ни кирије, ни обавезне ТВ претплате.

За хомо сапиенса живот ван подземног скровишта беше у почетку велика авантура и недоумица, ризично бекство из заклона на осветљено сунчано поље. А тамо су већ почели ратови за простор и имовину. И до данас нису престали, а нема наде да ће их неко укинути.

Прву лекцију о томе шта је војна тајна свако од нас научи у регрутским данима. Шта се сме а шта не сме говорити и писати, то вам утуве у главу пре него што од шмоклана пробају да направе војнике. Дакле, не сме да се каже колико вас има, који вам је ратни распоред, формацијски назив јединице, какав је командир. Како се зове, то може, али какав је никако.

У првим војничким данима, а то је било давне 1966, чуо сам и анегдоту о војној тајни. Иде строј војника улицом, олабавили они корак, уморни су и прашњави. Није им ни до чега, само да се доваљају до касарне и ослободе своје напаћене, жуљевите ноге крутих цокула, сирових глежњака и одрвених чарапа. Кад неко од радозналих цивила пита: „А је ли, војско, шта то носите у торбицама!“

Зини да ти кажем!“ – одговара опрезан професионалац цивилу непознатих намера. „То шта ми носимо, то ти је, брале, војна тајна!“

„А је л’ тешко?“, не одустаје та досада од радозналост цивила, него навалује свим силама, па то ти је!

„Сигурно да је тешко кад је муниција!“ – одговара чувар војне тајне.

То што су војна лица морала да знају како би сачувала интегритет свог позива, познавали смо под именом безбедносна култура. Наравно да војска није смела да бежи од питања. Нису сва злонамерна. Народно има права да пита, а ти буди мудар па кажи све, а да не кажеш ништа. Није сваки чича који своју знатичељу не стигне да обузда шпијун! Таман посла. Али прави војник уме да разговара са сваким.

Тако је неки човек питао и ово: „Је ли, колико вас има у јединици?“

Ух! То је било тешко питање. Да се добро размисли, чак да се организује мала расправа. Шта да одвалиш а да се не избрбљаш, да не обрүкаш чету пред народом. Рецимо ово: „Шта те се тиче, буразеру!“ Грубо, невоспитано. Можда га се тиче, и он плаћа своју војску, ако је питао није мислио ништа лоше. А гледајте ову варијанту: „Е, вала ја нисам имао друга посла, него сам све бројао. ‘Ајде, прикане, одаби!“ Ово већ личи на Николетину Бурсаћа, јунака Бранкових прича. Али митраљецац је давно у легенди, а ти чуваш тајну.

Један је на претходно непријатно питање одговорио: „Има нас тачно колико треба!“ И то је оцењено мудрим збором, бар за време у коме је проблем око војне тајне и настао.

Војна тајна је, наравно, оно што је неко прогласио тајном. Не желимо да поштованог читаоца оптерећујемо теоријом, јер он то боље зна од писца овога текста. Али тајна има смисла само док оно због чега је настала даје резултате.

Рецимо, генерали римских легија су командовали гласом и урлали до неба да би их борци разумели. Њихов смртни противник Ханибал руководио је трупама уз помоћ немушних знакова (прстима, рукама, огледалима). Дакле у тишини, што нико није разумео пре Сципиона Африканца, човека који је и отерао Картагинанина у пензију.

Велики Ханибал је, можда, био први војсковођа који је командовао користећи шифре. Сципион је почео да ишчитава повезаност пантомиме противничких генерала и поступака војске. И тако је разбио тајни код, посао којим ће се у Другом светском рату бавити читави батаљони најбољих математичара.

Као и све друго, и војна тајна је доживела своју еволуцију. Са њом и шпијуни, који су давно изумрли, бар у класичном смислу. Нова генерација обавештајца користи електронику и аналитику како би добила податке који су „свуда око нас“. Ништа се више не може сакрити, али је узбудљиво стално покушавати.

Војне тајне се чувају, пре свега – из принципа. Колико нас има, шта носимо, и да ли је муниција тешка, одавно знају сви. Све преостале тајне крију се само у војничким главама. Због тога су подаци о људским слабостима били права открића. Рецимо, воли ли командир да попије коју више, да ли га је омамила коцка и је ли слаб према „супротном полу“, или свом, ђаво би га знао!

То су била општа места седамдесетих, када се више водило рачуна да се мане сакрију, него да се отклоне. Јесте да се наш човек одаје некој врсти забрањеног хедонизма, само је важно да то непријатељ не сазна.

Али, он то свакако науче, и то преко пријатеља.

Шта је све војна тајна, још би се о томе дало расправљати. Али, бадава, у тој области има тачно онолико експерата колико и заблуда. Овој текст настаје као покушај да војна тајна, као предмет јавног разматрања, окружи и неком ведрином, а не само сумњом.

Поводом аутора ове мистериозне приче, војне власти су, с намером да нанесу штету угледу бившег војног лица, објавиле у мају 95. тајни податак, да то војно лице, тојест ја, има углавном једну, и то неопростиву ману. Воли жене!

Ни до данас не разумем суштину наведене љаге и тајне, коју иначе никада нисам крио. Тачније би било да су написали како грешник поштује и, наравно, воли жене, као нешто најбоље што живи поред нас. Али ко би уопште разумео безимене биографе и њихов раскошни таленат.

Видим да су ови млади генерали данас потпуно разбили ксенофобију из ранијих времена. Дакле, слободно контактирају са странцима, што би само пре десетак година било проглашено за чисту издају. Иначе, постоји савршен начин да се пред оностраним чељади сакрије свака тајна, а посебно војна. И то помоћу доследног незнања страног језика. На свако питање радозналост странца само машеш рукама, као Ханибал. ■

Аутор је коментатор листа „Политика“

Читава историја, то је време узалудног трагања за тајнама.

Један од великих британских шпијуна овако је дефинисао своје муке са мистеријама: „Тајна, то је све оно што не знамо!“

ОГЛЕДАЛО САВЕСТИ

Шта се, заправо, променило у новој законској регулативи о дисциплини у Војсци Србије? Које су надлежности војних дисциплинских судова? Може ли командовање утицати на њихове одлуке? Како се одвијају поступци при Вишем војном дисциплинском суду? Колико се приликом избора тужилаца уважавају захтеви правне струке? Да ли је војна дисциплина огледало професионалне савести или више потреба система за сигурношћу?

Четите се само колико сте пута током војног школовања и професионалне каријере чули израз – ред, рад и дисциплина. Олако смо му придавали идеолошко значење, настојећи да обезвредимо његову суштину. А она се потврђује у свакој области војне организације. И не само у њој – данас су ред, рад и дисциплина основни принципи на којима пословање заснивају значајни државни и привредни системи.

Дисциплина, сама по себи, нема вредност. Она добија смисао само у одређеном систему вредности. Тако је дисциплинска одговорност припадника Војске основни постулат на коме почива принцип субординације. Из ње проговара и однос човека према самој себи, друштвеним и професионалним нормама.

Због особености организације, озбиљности и тежине задатака, повреде дисциплине у Војсци могу имати несагледиве последице. О томе сликовито говори изрека – *Када знамо да смо начинили зло, а одбијемо да то признамо, криви смо двоструко.*

■ ПРИРУЧНИК ЗА ПОД ГЛАВУ

Усвајањем Закона о Војсци и доношењем Правила о војној дисциплини заокружен је систем војнодисциплинске одговорности припадника Војске Србије.

У току су израда Упутства о примени Правила и Упутства о контроли, вођењу евиденције и статистике о дисциплинским мерама и дисциплинским казнама изречним професионалним припадницима Војске.

Ново Правило усклађено је према Уставу Републике Србије и Законик о кривичном поступку. Поједине одредбе о војној дисциплини, преузете из Закона и Правила, уграђене су и у Правило службе.



Снимак И. САЛИНГЕР

– Војна дисциплина регулисана је главом 13. *Закона о Војсци*. Прописана је дисциплинска одговорност припадника Војске, али не и државних службеника и намештеника. Међу припаднике Војске убрајају се и она лица која су упућена на рад у Министарство одбране.

За повреде војне дисциплине ученика војних школа, који се тек школују за војне дужности, мере и казне се не изричу према одредбама *Правила о војној дисциплини*, већ на основу прописа о војним школама – каже пуковник Небојша Николић, председник Вишег војног дисциплинског суда.

И *Закон о Војсци Југославије* садржавао је одредбе о дисциплинској одговорности. Постојале су, као и сада, лакше и теже повреде војне дисциплине. За лакше повреде изрицале су се дисциплинске мере, а за теже дисциплинске казне. Исти модел задржан је и у *Закону о Војсци*, с тим што су у њему тачно дефинисани случајеви повреде војне дисциплине, мере и казне које се изричу, али и надлежности за вођење дисциплинског поступка.

– Некадашња правна регулатива није прецизирала разлику између дисциплинских грешака и дисциплинских преступа. У случају повреде дисциплине, на пример, неизвршавања или одбијања наређења, надлежне старешине су одлучивале да ли је реч о дисциплинској грешци или преступу – објашњава секретар Вишег војног дисциплинског суда мајор Дамир Галић.

То што су у *Закону о Војсци* прецизно дефинисане дисциплинске грешке и преступи, сматра виши војни дисциплински тужилац потпуковник Милорад Королија, одговара начелу одређености у *Кривичном*

закону. Субјективна оцена надлежног старешине се на тај начин избегава, па се према свима поступа једнако.

– Када је реч о државним службеницима и намештеницима који учине повреду радне дисциплине, до усвајања новог *Правила* постојао је *Правилник* министра одбране, према коме је требало основати комисију која расправља о дисциплинској одговорности запослених. У пракси то није заживело. После је одлучено да и они одговарају пред војним дисциплинским судовима, што је и реализовано.

Тренутно нема правилника о дисциплинској одговорности државних службеника у Министарству одбране, као подзаконског акта који прецизира њихову одговорност, па се може рећи да професионална војна лица и војни службеници и намештеници нису равноправни са њима, јер није поштовано начело једнакости. У стручној терминологији се такав пример назива правним вакуумом – тврди потпуковник Королија.

■ ДРАМА (НЕ)РАЗУМЕВАЊА

Законом о Војсци прецизиране су дисциплинске мере које се примењују за лакше повреде војне дисциплине. Професионалном војном лицу могу се изрећи опомена и смањење плате од пет до двадесет одсто за месец у коме је начинио одговарајући пропуст.

– Претпостављени старешина ранга командира чете, на њему равном или вишем положају, чим сазна за повреду војне дисциплине, прикупља материјалне доказе и податке значајне за утврђивање одговорности, а о њој расправља у року од три дана.

Дисциплинска мера се не може изрећи без саслушања окривљеног и сведока. Уколико надлежни процене, према *Правилу о војној дисциплини*, да је реч о преступу, доносе решење о спровођењу извиђајног поступка.

Војницима на служењу војног рока, када учине лакшу повреду војне дисциплине, може се изрећи и дисциплинска мера забране изласка из касарне или другог војног објекта у трајању до 15 дана. Тиме се, практично, ограничавају њихови редовни изласци – наводи потпуковник Боро Гордић, начелник Реферата за правне послове у Кабинету начелника Генералштаба Војске Србије.

У члану 149. *Закона* побројани су дисциплински преступи за које се изричу дисциплинске казне. Има их 32 и они представљају теже повреде војне дисциплине. Када постоји основана сумња да је припадник Војске учинио дисциплински преступ, он се процесира у поступку пред тужиоцем, а ако се утврди кривица за преступ окривљени се осуђује на дисциплинску казну.

– Дисциплинске казне за професионална војна лица дефинисане у 152. члану *Закона о Војсци*, другачије су у односу на претходне прописе – смањење плате од пет до тридесет одсто, у трајању од једног до шест месеци, смењивање са дужности, смењивање са командно-руководеће дужности, забрана унапређења у виши чин, забрана напредовања, враћање у претходни чин, губитак службе и губитак чина. У поступку пред војним дисциплинским судовима казне се могу изрећи професионалном војном лицу, војном службенику, намештенику и војницима по уговору – напомиње пуковник Николић.

Како наводи мајор Галић, уз казну губитка чина и службе у поступцима пред војним дисциплинским судовима, уведена је и нова дисциплинска казна – враћање у претходни чин. Губитак службе јесте најтежа казна која се може изрећи за тешке повреде војне дисциплине војним службеницима и намештеницима.

Војнички притвор – дисциплинска мера која се војницима раније изрицала за теже повреде војне дисциплине – није предвиђена новим *Правилном*, јер није садржана ни у *Закону о Војсци*.

– На тај начин законодавац је настојао да усвоји позитивне европске прописе и стандарде, а и одредбе о заштити људских права које се примењују у бројним армијама света. Сходно потребама Војске и њене трупне службе, предвиђена је нова мера – забрана удаљавања из посебних просторија у војном објекту. Такву наредбу доноси претпостављени старешина, а војник против ње може упутити жалбу надлежном војном дисциплинском суду. То је другостепени поступак, који се може применити само у случају те казне. У року од 24 часа суд расправља и одлучује о жалби – каже потпуковник Гордић.

Пракса је наметнула да се међу дисциплинским преступима, због учесталости и могућих последица, нађу и неки које ранији прописи нису



дефинисали – уживање опојних дрога или неовлашћено држање супстанци или препарата који су проглашени за опојне дроге. Ту спада и навођење другог на уживање опојних дрога или давање другима опојних дрога, те омогућавање другоме да ужива опојне дроге. Некада такве појаве нису биле распрострањене, па нису ни биле оцењене као теже повреде војне дисциплине.

■ ОДМЕРАВАЊЕ СУМЊЕ

У случајевима теже повреде војне дисциплине, решењем о покретању извиђаја према прописаној форми, одређује се професионално војно лице које ће тај поступак водити. Пре тога, према *Законику о кривичном поступку*, окривљени се мора поучити о правима која има. Процедура у *Правилу о војној дисциплини* усклађена је са *Закоником*, а оно што није прецизирано директно се из њега примењује.

Извиђај покреће надлежни старешина на положају команданта батаљона и вишем. У Министарству одбране, против професионалног војног лица, војног службеника или намештеника, то чини руководилац на положају начелника управе, њему равном или вишем.

– Дисциплински извиђај може трајати најдуже 30 дана, а према потреби се може продужити за још 15. Када се поступак оконча, старешина који га је водио доставља комплетан дисциплински предмет и мишљење надлежнима. На основу тога, решењем се, ако се процени да нема престапа, обуставља поступак, а може се расправљати као дисциплинска грешка.

Уколико процени да се ради о дисциплинском преступу, старешина ранга команданта бригаде или вишег, предлаже надлежном војном дисциплинском тужиоцу да подигне оптужни предлог против окривљеног. Њему се доставља предлог са комплетним предметом – прецизира потпуковник Боро Гордић.

Пошто прими предмет са предлогом надлежног старешине, првостепени војнодисциплински тужилац одлучује о томе да ли ће подићи оптужни акт или ће предлог старешине одбацивати.

– То јесте значајна новина у односу на претходну регулативу о дисциплинској одговорности припадника Војске. Раније је надлежни старешина такав предлог достављао министру одбране или начелнику Генералштаба, који су о њему одлучивали. Новим моделом, одлуку о нечијем дисциплинском гоњењу доноси искључиво надлежни војно дисциплински тужилац, који сада дужност обавља професионално.

Тек када тужилац прегледа списе, анализира стање, одлучује о подношењу оптужног акта пред надлежним војним дисциплинским судом и доноси одлуку о казни уколико се окривљени прогласи кривим. После тога следи претрес на коме се одлучује о дисциплинској одговорности – наглашава потпуковник Королија.

Данашња организација и надлежност војних дисциплинских судова разликује се од оне у претходном периоду. Првостепени судови пос-

тоје у Београду, Нишу и у Новом Саду, а формирају се у Војсци Србије. При њима су и првостепени војнодисциплински тужиоци. Делују независно, али су организационо постављени у Управи за људске ресурсе Генералштаба – Ј-1. У стручном погледу су самостални и подлежу само контроли Вишег војног дисциплинског суда, односно вишег војног дисциплинског тужиоца при Министарству одбране.

Према речима пуковника Небојше Николића, некада су се првостепени војни судови налазили у командама војних округа, командама армија или корпуса и били потчињени Министарству одбране. Такав модел успоравао је решавање судских поступака, а често је долазило и до сукоба месне надлежности. Садашње решење усклађено је према прописима о редовним судовима. *Правилу о војној дисциплини* прецизира се њихова месна надлежност – у односу на поједине гарнизоне Војске.

У раду војних дисциплинских судова учествују судије поротници. Њих именује министар одбране на две године. У цуљу максималне професионализације, судије поротници при Вишем војном дисциплинском суду су официри правне службе са положеним правосудним испитом, али ту дужност обављају уз редовне послове. За свако суђење понаособ позива их председник или секретар суда.

За решавање дисциплинских предметима саставља се судско веће. У њему су двојица судија поротника и председник већа. Суди се увек у трочланом саставу. Њему председава председник војног дисциплинског суда.

Војнодисциплински тужиоци имају заменике, које министар одбране именује на две године, као и судије поротнике.

■ ФОТОГРАФИЈА КРИВИЦЕ

У Секретаријату Министарства одбране делује другостепени Виши војни дисциплински суд и виши војни дисциплински тужилац.

– Виши војни дисциплински суд надлежан је да одлучује о жалбама против одлука првостепених судова, захтеву за заштиту законитости против правоснажних одлука војних дисциплинских судова, те о захтеву за ванредно ублажавање казне.

Аналогно осталим вишим, другостепеним судовима, он решава и сукобе надлежности између првостепених војних дисциплинских судова, посебно у случајевима када су извршиоци повреде војне дисциплине из различитих гарнизона – истиче мајор Галић, секретар суда.

Пресуде Вишег војног дисциплинског суда јесу правоснажне. Против њих могу се поднети тужбе у управном спору Верховном суду Србије. То се најчешће примењује код најтежих казни, где се задира у радно-правни однос, попут пресуда о враћању у претходни чин, губитка чина или службе. Председник Републике Србије може помиловати свакога коме су изречене казне.

Према новој регулативи, виши војни дисциплински тужилац располаже оптужним актом, што раније није било тако. Ако се деси да првостепени тужилац некога гони, а да за то нема чврстог правног основа, виши тужилац може одустати од оптужног акта.

– Да би се извршила пресуда потребно је донети наредбу о извршењу дисциплинске казне. Њу потписује председник Републике Ср-



Снимко Д. БАНДА

За кривичне, прекршајне и привредне преступе припадници Војске одговарају као и остали грађани, према општим прописима Републике Србије.

Према војницима на служењу војног рока у цивилној служби примењују се прописи који регулишу дисциплину у установама и радним организацијама у које су распоређени.

Државни службеници и намештеници у Министарству одбране не подлежу војним прописима о дисциплини. На њих се примењује законска регулатива као и за остале службенике у министарствима Владе.

Дисциплинске грешке професионалних војних лица, војних службеника и намештеника који раде у Министарству одбране расправљају начелници управа, државни секретари, помоћници министра и министар одбране.

Страни дисциплински судови, на пример америчке војске, имају знатно већа овлашћења и строже казне. Они своје припаднике за тешке повреде војне дисциплине могу лишити слободе.

Првостепени војни дисциплински тужиоци – има их три – јесу професионални официри правне службе, са положеним правосудним испитом. Они су у раду самостални и независни.

И војници на служењу војног рока могу да се жале првостепеном војном дисциплинском суду за изречену најстрожу дисциплинску меру. Решење тог суда је коначно, по аналогiji са одлукама ванрасправних већа редовних судова.

Виши војни дисциплински суд има 15 судија поротника – официра правне службе из Министарства одбране и Војске Србије.

Министар одбране и начелник Генералштаба могли су раније ставити припаднике Војске пред војно дисциплински суд, а данас, према новом Правилу о војној дисциплини, надлежне старешине предлажу дисциплинском тужиоцу такву могућност.

Студенту Војне академије могу се изрећи дисциплинске мере – опомена, укор, забрана изласка из касарне или другог војног објекта у трајању до 15 дана, прекоредна служба до три смене и искључење из Академије.

Војни дисциплински судови распоређени су у Београду, Новом Саду и у Нишу. При томе је тачно прецизирана њихова територијална надлежност, односно који се гарнизони Војске Србије обраћају ком суду.

Раније је постојала могућност да се линијом командовања више утиче на одлуке војних дисциплинских судова. Данас је то скоро искључено, јер су судови самостални и у њима раде професионалци.

Војни дисциплински тужиоци воде политику дисциплинског гоњења и анализирају теже неправилности у војној дисциплини. О томе првостепени извештавају начелника Генералштаба Војске Србије, а другостепени тужилац министра одбране.

бије за генерале и адмирале, ако је реч о губитку чина и престанку службе, министар одбране за официре, подофицире, војне службенике и намештенике у Министарству одбране, а начелник Генералштаба за запослене у Војсци – каже пуковник Николић, председник Вишег војног дисциплинског суда.

Некада је покретање и вођење дисциплинског поступка за лакшу повреду војне дисциплине застаревало за три месеца, а у случају теже повреде дисциплине за шест месеци. Сада је тај рок, у оба примера удвостручен, јер се често дешавало да тај период окривљени и њихови браниоци намерно пролонгирају како би избегли дисциплинску одговорност.

– Најважнија новина у Закону о Војсци и Правилу о војној дисциплини јесте састав војних дисциплинских судова и Вишег војног дисциплинског суда. Њих чине професионалци – активни официри правне службе са положеним правосудним испитом. У поменути судовима стално раде председник суда и секретар, који су професионални официри правне службе, с положеним правосудним испитом, и записничар – војни службеник. Такво решење је у складу са Законом о кривичном поступку – тврди пуковник Николић.

■ ГЛАС РАЗУМА

Отако су почетком маја формиран првостепени војни дисциплински судови, у пракси се показало да су новине обезбедиле квалитетнији рад, брже и ефикасније поступање. Број предмета пред Вишим судом удвостручен је у односу на прошлу годину. Он је до сада најчешће расправљао у случајевима фалсификованих диплома подофицира и официра, против којих се упоредо воде и кривични поступци пред редовним судовима.

– Раније су пресуде за фалсификовање диплома пред редовним судовима биле веома благе – махом су оптужени добијали условне казне. За такве повреде војне дисциплине војни дисциплински судови су изрицали најстроже казне, као и за уживање опојних дрога, јер таква појава није умерена систему одбране.

Било је и случајева сексуалног злостављања потчињених и млађих, злоупотребе службеног положаја, проневере у служби са великом штетом за систем одбране, фалсификовања рачуна приликом набавки и многих дисциплинских преступа имовинског карактера. Све су то сложена дела за суђење, јер се тешко доказују – наводи виши тужилац потпуковник Милорад Королија.

– Данас су старешине Војске, али и војници на служењу војног рока довољно правно образовани. Већина се пред војним дисциплинским судовима појављује са правним заступником – браниоцем, са листе из Адвокатске коморе Србије.

Некада председници војних дисциплинских судова нису били правници, што је отежавало рад судова, а њихове пресуде, махом због непоштовања процедуре, лако су побијали адвокати окривљених – наглашава потпуковник Королија.

За повреду војне дисциплине може се водити упоредо дисциплински и кривични поступак. Све чешће, ради ефикаснијег поступања, редовно правосуђе уступа предмете, који су окарактерисани као лакши, војним дисциплинским судовима.

– Код кривичних дела за које је забрањена казна до три године затвора, а представљају и повреду војне дисциплине, надлежни тужилац, уколико процени да то има сврхе, може одлучити да се поступак води у војној организацији. Кривични закон препознаје педесетак таквих дела. То је велики простор да се растерете редовни судови, а постигне превенција у Војсци.

Иако се кривични и дисциплински поступак међусобно не искључују, често је непотребно водити их упоредо. Пример за то јесте када припадници Војске уживају опојне дроге. Доскоро то није било оцењивано ни као кривично дело. Пошто је ту појаву потребно брзо санкционисати, посебно ако се ради о војној средини, а редовни судови не могу тако брзо реаговати јер им је приоритет решавање кривичних предмета са најтежим кривичним делима, гоњење за такве догађаје боље је процесирати у војној организацији, пред војним дисциплинским судовима – закључује пуковник Небојша Николић, председник Вишег војног дисциплинског суда. ■

Владимир ПОЧУЧ

ПРОФ

На базама су махом професионалци који задатке обављају у дубини Копнене зоне. Задаци су борбени, а на њима се ангажују само најбољи војници по уговору, официри и подофицири, пажљиво одабрани за тај посао. Узоран војнички ред, „граничарска“ организација живота и рада, али и посвећеност професији, могу се срести на свакој бази дуж административне линије.

БАЗЕ ЧЕТВРТЕ БРИГАДЕ
У КОПНЕНОЈ ЗОНИ БЕЗБЕДНОСТИ

ЗАДАТАК ЗА
ПРОФЕСИОНАЛЦЕ

Припадници Четврте бригаде Копнене војске, којом командује бригадни генерал Милосав Симовић, задужени су за безбедност дуж административне линије према Косову и Метохију, на простору који обухвата најјужнији део некадашње Копнене зоне безбедности.

Мањи број војника на редовном одслужењу војног рока ту је добровољно, пошто су сами изразили жељу да буду на тако осетљивом месту, а то им је дозвољено тек када су њихове старешине оцениле да су довољно оспособљени и одговорни да изврше задатке који се постављају током боравка на бази.

До базе „Цворе“ стиже се када се са магистралног пута од Прешева ка Косову скрене дубље у планину.

О уласку у објект мора да буде обавештен лично командир базе. Дежурни отвара капију тек кад провери идентитет посетилаца, пошто му стражар претходно најави долазак. Стражари су војници по уговору, који имају искуства у обезбеђивању таквих објеката и ништа не може да их омете да подједнако будно прате ситуацију око базе и дању и ноћу, не обазирјући се на лоше време, када надокнађују слабију видљивост појачаном пажњом. Њима једноставно ништа не може и не сме да промакне.

Нашу новинарску екипу дочекао је потпоручник Милорад Ивановић. Он је заменик командира базе, а уједно је и заменик командира пешадијске чете. У разговору са њим сазнали смо да, сходно наређеним мерама борбене готовости, припадници Бригаде на бази обично проведу 21 дан. Сваког дана ангажују се на обезбеђењу, у патроли, засадама, на истуреној осматрачници или патролама.





Припадници базе обезбеђују једанаест километара административне линије. Један од суседа „Цвора“ јесте оближњи полицијски пункт, а с друге стране су њихове колеге из Бригаде са базе „Печено брдо“.

Обука која се ту изводи односи се на конкретне теме из области обезбеђења административне линије. На тај начин, већ довољно оспособљени војници, додатно сагледавају специфичне тактичке услове у којима изводе задатке. Најчешће увежбавају затварање правца и рејона, кретање у патроли 13 до 15 километара и постављање заседе.

Заједничким патролама са снагама Кфора стечено је међусобно поверење, мада инострани војници задатке обављају с друге стране линије. Локално становништво из махале Лезбалије је мало-

ЧЕКАЈУЋИ „ЦЕПОТИНУ“

Припадници базе „Дворе“ долазе из састава 41. пешадијског батаљона, који има значајну улогу у обезбеђењу административне линије. Он обезбеђује и покрива веома широку зону. Иако су задаци Батаљона сложени, како каже командант потпуковник Слађан Стаменковић, проблема нема. Посао им отежавају једино неодговарајући услови смештаја.

Док су на самој линији војници и старешине смештени су у базама контејнерског типа, у којима су услови за живот прилично повољни. Нешто теже је у објектима који нису наменски, а удаљени су око пет километара од административне линије. Најлошији смештај имају војници у Бујановцу. Они бораве у изнајмљеној фабричкој хали. Пошто се од јесени очекује довршетак објеката у бази „Цепотина“, све јединице на простору југа Србије добиће више одговарајућег простора, па ће и проблеми припадника 41. батаљона бити трајно решени.





ШЕВАДСКЕ ЛИВАДЕ

На Шевадским ливадама, пет километара надамак административне линије, војници су смештени у баракама које су сами изградили. Место је пажљиво одабрано, тик уз магистрални пут који од Прешева води ка Косову. Заштићено је од погледа, те омогућава припадницима Бригаде, који су ту распоређени, добру прегледност терена.

Пешадијска чета за подршку, минобацачки водови, ојачани са механизованим и тенковским водом, јесу састави намењени за борбену подршку база. Они интервенишу у случајевима када је нека база угрожена због терористичких напада.

Боравак на Шевадским ливадама је „права војска“, а младићи који ту добровољно служе војни рок, када се једном навикну на такве услове живота, нерадо напуштају колектив.

Присуствовали смо једној од редовних вежби, током које су проверавали да ли за планирано време могу употребити расположиве борбене капацитете. Док су туђали тенкови и пешадијска борбена возила, *минобацачлије* су већ биле крај оруђа. Војници су за час били под пуном борбеном опремом, цеви тенкова подигнуте, посаде минобацача на свом месту, спремни да дејствују...

бројно. Зими се ретко ко може срести, док је лети знатно динамичније – ко се се ливаде и обрађује не претерано издашна брдска земља.

Припадници Четврте бригаде за конкретне задатке на бази одређују се дан раније. Тек када патрола добије конкретан задатак, војници провере исправност опреме и оружја, командир патроле на грудобрану издаје појединачна задужења. Потом започиње патролирање у одређеном простору.

Поред оних који су наоружани аутоматским пушкама, у патролу обично крећу и војници снајперисти. Са њима је и службени пас, који тако одржава радну кондицију, а војницима улива додатну сигурност, јер може да осети и најмању опасност знатно пре људи. Моторолом патрола одржава везу са базом, а командир непрекидно прати ситуацију на терену.

Ретко се догоди да се неки војник или старешина повреде током задатка. Евентуално мање угануће чланка на ноzi санира медицински техничар на самој бази. Због озбиљнијих здравствених проблема упућују се у здравствене центре у Бујановцу или Врању.

Посебну пажњу чувари линије, која одваја Космет од територије коју наша држава потпуно контролише, посвећују контроли путева. Илегални преласци су ретки, мотивисани најчешће безазленим разлозима – када чобани напасајући стадо залутају у суседни атар. Догоде се и, с времена на време, упади дрвокрадица или шверц робе широке потрошње. Припадници Четврте бригаде ништа не препуштају случају, настојећи да предупреду могуће инциденте. ■

Александар АНТИЋ
Снимили Радван ПОПОВИЋ и Даримир БАНДА

ОБЕЛЕЖЕН ДАН ВОЈ И 126. ЦЕНТРА ВОЈИН

Дан службе ваздушног осматрања и јављања и 126. центра ваздушног осматрања, јављања и навођења Војске Србије – 18. јун, свечано је обележен у београдској касарни Бањица.

Скупу су, поред старешина и цивилних лица Центра, присуствовали начелник штаба Команде Ваздухопловства и противваздухопловне одбране бригадни генерал Јовица Драганић, представници организацијских целина Министарства одбране и Генералштаба Војске Србије, Команде ВиПВО, пензионисани припадници некадашњих састава службе ваздушног осматрања и јављања, као и представници предузећа са којима јединица сарађује.

Честитајући празник припадницима Центра, командант потпуковник Славољуб Тадић рекао је да је 18. јуна 1915, у јеку Првог светског рата, Врховна команда Краљевине Србије формирала прве сигналне станице у Дринској, Тимочкој и Комбинованој дивизији, са задатком да означе правце налета непријатељеве авијације и усмере кретање сопствених ваздухоплова. У каснијем периоду тај задатак обављале су јединице службе мотрења.

После Другог светског рата организовани су савремени састави ваздушног осматрања и јављања, за контролу ваздушног простора, чије традиције и задатке данас наставља 126. центар.

Организацијским променама у Војсци Србије, некадашња 126. бригада ВОЈИН преформирана је у Центар, чије јединице задатке извршавају

на истуреним радарским положајима непрекидно двадесет и четири часа. Побољшавање услова рада припадника службе ваздушног осматрања и јављања, техничка модернизација и опремање савременим радарским системима јесу

задачи Центра у наредном времену, рекао је потпуковник Тадић.

За постигнуте резултате у раду, на свечаности су уручене награде и похвале најуспешнијима у 126. центру ВОЈИН. ■ В. П.

ЕНЕРГЕТСКА БЕЗБЕДНОСТ ЗАПАДНОГ БАЛКАНА

Члан Форума за међународне односе и бивши амбасадор наше земље у Хрватској Милан Симурдић одржао је 19. јуна, у организацији Института за стратегијска истраживања Сектора за политику одбране, предавање о „Енергетском значају региона Западног Балкана“.

Милан Симурдић, који је тренутно саветник председника Управног одбора Нафтне индустрије Србије, током једночасовне презентације изложио је аспекте актуелних процеса енергетског умрежавања на простору Евроазије у оквиру интереса Европске уније, Русије и Сједињених Америчких Држава.

Он је том приликом изнео и стручна мишљења о процесу изградње стратешких нафтовода и гасовода на територији Србије и осталих балканских држава. Симурдић је предочио и неке анализе енергетске политике великих сила и важних мултинационалних компанија у тој области.

Предавању су присуствовали представници управа Министарства одбране, Војне академије, Министарства спољних послова и невладиних организација. ■ А. П.

ДЕЦА СА КОСОВА И МЕТОХИЈЕ У ПОСЕТИ РЕЧНОЈ ФЛОТИЛИ

Осморо ученика Основне школе „Доситеј Обрадовић“ из Обилића са Косова и Метохије, са својом учитељицом Јованом Шекарић и двадесетак њихових вршњака из Дечијег села у Сремској Каменици, били су 23. јуна гости Речне флотиле Војске Србије.

Посету су организовали Министарство одбране и Хуманитарна организација манастира Грачаница „Мати Татјана“.

Током целодневног дружења са „Панонским морнарима“ деца су уживала у вишечасовној возњи бродом „Козара“ и гостопримству



капетана бојног брода Небојше Јоксимовића и његових сарадника, који су им, за ту прилику, припремили и пригодне поклоне.

По речима Љиљане Каранов, директора хуманитарне организације, та деца практично живе у школским учионицама, играју се на једном малом бетонском игралишту и то је сав њихов свет. Осмогодишња Јована и деветогодишња Милица су из Црквене Водице, села удаљеног само два километра од Обилића, али ни та два километра не смеју да пређу без обезбеђења Кфора. Некада је основна школа у Обилићу имала 750 ученика, док их је сада само двадесет.

Дружење ће посебно памтити Јована, Милица, Елвир, Денис, Алма, Марија, Магдалена, Петар и Марија, који се враћају у Обилић, у своју школу са високом оградом, али њима ипак најдражу. ■ Б. П.

ПОВРАТАК ВОЈНОГ ПОСМАТРАЧА ИЗ ЛИБЕРИЈЕ

Након истека редовног мандата од годину дана, из мировне операције у Либерiji (UNMIL) вратио се мајор Војске Србије Дејан Вујаклија. У мировној операцији UNMIL, Србија учествује од 10. децембра 2003, када су њена прва два војна посматрача упућена у Либерiju.



Мајор Дејан Вујаклија упућен је у мисију 19. маја 2007. године. У току једногодишњег боравка шест месеци је обављао дужност СИМIS официра у месту Гбарнга, а затим и дужност официра за операције у месту Тубманбург.

Припадници Војске Србије су у мисији ангажовани на задацима надгледања примене постигнутог споразума, контроле и помоћи у реинтеграцији бивших бораца, помоћи при репатријацији и повратку расељених лица, подршке у пружању хуманитарне помоћи и у области људских права, те на прикупљању података о безбедној, здравственој и социјалној ситуацији. ■

ФЕНИКС ЧЕКА НЕБО

Идући у сусрет 92. годишњици постојања, батајнички завод дочекује епилог расправе о судбини војнодоходовних установа. По свему судећи, дугорочни интерес државе и Војске преломио је у одлуци да се Мома стави „под кров“ Министарства одбране.

ВАЗДУХОПЛОВНИ ЗАВОД „МОМА СТАНОЈЛОВИЋ“

Еваздухопловни завод „Мома Станојловић“ требало би да од наредног месеца постане установа на буџету у оквиру Управе за одбрамбене технологије Сектора за материјалне ресурсе Министарства одбране. То ће, иначе, бити прва војнодоходовна установа која ће променити статус сагласно одлуци Владе Републике Србије из јуна ове године.

Упоредо са прославом 92. године постојања, Завод би могао коначно да изађе из периода неизвесности и тешкоћа које су протекле године боле узрок мања већег од 90 милиона динара и кашњења у исплати шест и по плата. Руководство Моме очекује да ће са променом статуса установа стати на „зелену грану“, а да ће и систем одбране од тога имати значајну корист.

■ СТРАТЕШКИ РЕСУРС

Визије будућности Ваздухопловног завода пре две године биле су знатно другачије. Постојале су иницијативе да се „Мома Станојловић“ приватизује, као и остала друштвена предузећа у земљи. Међутим, претила је реално опасност да нови власник промени намену Завода руководећи се једино мерилем профита. Пуковник мр Миленко Ступар, директор ВЗ „Мома Станојловић“, каже да је идеалан положај установе у односу на престоницу и околне саобраћајнице могао допринети таквој одлуци.

– Завод је 20 километара удаљен од Београда и располаже са 66 хектара земљишта и одговарајућим хангарима. Дунав као пловни пут и пруга су веома близу, а са наше стајанке излази се директно на аеродромску писту. Постојале су идеје да се овде отвори карго-центар – каже пуковник Ступар.

Према његовом мишљењу такав епилог нанео би дугорочно велику штету систему одбране, будући да у земљи не постоје предузећа опремљена да обаве ремонт готово свих средстава у саставу авијације и противваздушне одбране. Како каже наш саговорник, једино се у Моми може спровести највиши степен одржавања ваздухоплова, ПВО система и радара које користе јединице Војске Србије.

ИСТОРИЈА

Прошлост Ваздухопловног завода „Мома Станојловић“ сеже до 1. јула 1916. године (тај датум се слави као дан установе), када се Аеропланска радионица истоимене ескадре сели на Халкидики поред Солуна и стационира у близини места Микра. Делећи судбину Српске Војске у Првом светском рату, радионица се 1918. сели у Нови Сад.

Када је под командом генерала Радисава Станојевића ваздухопловство 1923. постало самосталан вид војске, Аеропланска радионица се трансформише у Ваздухопловно-технички завод и дислоцира у Краљево. У периоду до Другог светског рата, захваљујући Заводу и Фабрици авиона, Краљево постаје центар југословенског ваздухопловства.

После 1949. године развија се ваздухопловно-техничка служба, а са њом и новоосновани Ваздухопловно-технички ремонтни завод „Јастреб“. У Кнежевцу се 1952. оснива радионица за ремонт ваздухопловних мотора, која добија име народног хероја, поручника Момчила Моме Станојловића. Спојене у једну институцију, „Јастреб“ и „Мома Станојловић“ од 1976. под садашњим именом постоје у Батајници.

– И сама набавка резервних делова за поједина борбена средства из иностранства може бити политичко питање, а самим тим и проблем. Замислите шта све може да се деси уколико немате сопствене капацитете да та средства одржавате, па морате и у том смислу да зависите од другог – објашњава пуковник Ступар.

■ САВЛАДАВАЊЕ ПРОБЛЕМА

Током агресије НАТОа 1999. године Ваздухопловни завод претрпео је огромну материјалну штету. Око 57 посто објеката потпуно је уништено, а скоро четвртина претрпела је тешка оштећења. Према проценама, укупна директна и индиректна штета од бомбардовања износи више од 1,3 милијарде долара. Упркос томе, ВЗ „Мома Станојловић“ одржао је већину капацитета, штавише унапредивши делокруг рада.



Пуковник мр Миленко Ступар, директор Ваздухопловног завода „Мома Станојловић“ у Батајници

Ремонт авиона МиГ 29, који је углавном завршен у хангарима Мома, али и генерални ремонт хеликоптера Ми 8, потврдили су тезу да је Ваздухопловни завод, као такав, неопходан систему одбране. Држава је захваљујући сопственим капацитетима уштедела милионске своте.

Пуковник Миленко Ступар наводи податак да је цена норма-сата на сличним пословима у свету између 60 и 80 евра. У хангарима ВЗ „Мома Станојловић“ ремонт авиона, хеликоптера и осталих система ратне технике по сату кошта тек десетак евра. Према његовим речима, то је један од разлога зашто се Ваздухопловни завод нашао у независном финансијском положају.

Како каже наш саговорник, велики проблем Завода јесте вишак запослених, којих у овом тренутку има око 900. Наредних месеци скоро половина њих могла би да остане без посла, уз одговарајући социјални програм – уз исплату заосталих зарада они би требало да добију и 12 бруто-плата.

РЕМОНТНИ ПРОГРАМ

Мома Станојловић има укупно 93 средства у свом ремонтном програму. Завод има капацитете за генерални ремонт авиона – МиГ 21, Г-2 и Г-4 и *орак*, хеликоптера Ми 8 и *газела*, готово свих система ПВО и ракета у наоружању Војске Србије. Очекује се да ће стручњаци батајничког завода ускоро овладати и технологијом ремонта авиона МиГ 29 до 50 посто, а хеликоптера Ми 17 до 70 посто.





РЕЗУЛТАТ ДОМАЋЕГ ЗНАЊА

Ваздухопловни завод је скренуо пажњу на себе ремонтом авиона МиГ 29, који је углавном завршен захваљујући домаћој памети и капацитетима. Коначна цена радова тиме је смањена за око 30 процената, стручност кадра којим Мома располаже потврдили су и руски кооперанти.

Ремонт хеликоптера Ми 8, који је актуелизован после прошлогодишњих шумских пожара, такође увелико траје. Једна летелица је у потпуности ремонтована, док ће још једна ускоро полетети. До краја године, каже пуковник Ступар, још три хеликоптера биће спремна за извршење задатака.

„Мома Станојловић“ може се похвалити и производним програмом резервних делова за авионе, хеликоптере, ПВО средства, али и за земаљска борбена и неборбена возила. Посебно признање на прошлом сајму наоружања стручњаци Мома добили су за композитну лопатицу хеликоптера Ми 8.

Како каже пуковник Ступар, оригиналне лопатице хеликоптера Ми 8 нису биле композитне, а ресурс се мерио двојачко – према старости и времену рада. Будући да је на већини хеликоптера „истекао“ старосни, а не радни ресурс, који је релевантан у машинству, инжењери Завода израдили су композитну лопатицу коју је сертификовао Машински факултет у Београду. Убудуће ће се ресурс лопатица на Ми 8 мерити искључиво према времену рада.

Пуковник Ступар објашњава да је делокруг рада Завода веома широк, тако да је тешко да сви капацитети буду упослени. Војска Србије, у зависности од потреба, шаље одређена средства на ремонт, према сопственим приоритетима, па се дешава да поједини погони немају посла по годину и више дана. То доноси тешкоће у погледу ангажовања кадра.

– Ми имамо погон за производњу хладњака, између осталог и за тенкове М84. То је веома скупа технологија. Примера ради, уколико се ту обустави производња, потребно је 2.000 до 30.000 евра да би се процес поново покренуо – наводи пример директор Мома.

Закључак техноекономске анализе, коју су израдили стручњаци „Мома Станојловић“, указује да је због технолошких могућности привреде Србије, нужно да МО и ВС располажу специјализованим капацитетима за одржавање и ремонт средства наоружања и војне опреме из домена делатности Ваздухопловног завода. Ресурси те установе, како даље стоји у анализи, не могу се заменити ресурсима осталих привредних друштава, јер су у технолошком и стручном смислу јединствени на територији Републике Србије.

Такав резон прихваћен је у најодговорнијим државним круговима. Чињеница да ће ВЗ „Мома Станојловић“ бити прва војнодоходовна установа која ће променити статус указује на озбиљност таквог приступа.

Александар ПЕТРОВИЋ
Снимио Немања ПАНЧИЋ

ВОЈНОМЕДИЦИНСКА САРАДЊА СРБИЈЕ И НОРВЕШКЕ

Састанак Заједничког управног одбора за војномедицинску сарадњу министарстава одбране Србије и Норвешке одржан је 25. јуна у Ослу, Норвешка. Делегацију Министарства одбране Србије предводио је начелник Војномедицинске академије генерал мајор проф. др Миодраг Јевтић, а делегацију Министарства одбране Норвешке начелник Здружене војномедицинске службе Краљевине Норвешке генерал мајор Лиф Свере Росен.

Током састанка разматрана су питања везана за даље унапређење укупне билатералне војне сарадње, посебно у области војне медицине. Договорено је да ће норвешка страна наставити са подршком и донацијама за даље развијање регионалног медицинског центра за обуку у Нишу. Разматрана су питања везана за планирање и реализацију заједничке командно-штабне вежбе на терену „Сигуран пут“, која ће бити одржана на територији Србије половином новембра 2008. године.

Констатовано је да се сарадња у области војне медицине одвија веома успешно, те да разменом експерата, искустава и наставком заједничког ангажовања постоји простор за њено унапређење. ■

САРАДЊА СА РУСИЈОМ
У ОБЛАСТИ ВОЈНОГ ШКОЛСТВА

Делегација Главне управе за међународну војну сарадњу Министарства одбране Руске Федерације, коју је предводио начелник Сектора за припрему страних војних слушалаца пуковник Алексеј Борисович Степанов, боравила је средином јуна у посети Сектору за људске ресурсе Министарства одбране Србије.

Том приликом, начелник Управе за школство пуковник др Младен Вуруна и пуковник Алексеј Степанов потписали су Уговор о школовању припадника Министарства одбране и Војске Србије у војнообразовним институцијама Руске Федерације и Допуну уговора о школовању наших припадника у руским војним школама и школским центрима.

На тај начин, после пет година, поново је заокружен нормативно-правни основ за развој и учвршћивање међународне сарадње у области школовања министарстава одбране Русије и Србије. ■ В. П.

СТУДЕНТИ ВОЈНЕ АКАДЕМИЈЕ
У АКЦИЈИ ЦРВЕНОГ КРСТА

Студенти Војне академије учествовали су у акцији добровољног давања крви у организацији Црвеног крста Савски венац.

Акција је организована поводом 20. јуна – Светског дана добровољних давалаца крви. ■

ДЕЛЕГАЦИЈА ВОЈНОГЕОГРАФСКОГ
ИНСТИТУТА У ИТАЛИЈИ

Припадници Војногеографског института били су почетком јуна у посети Географској служби Италије и Војногеографском институту (IGMI – Istituto geografico militare). Циљ посете је наставак сарадње започете 2005. године и размена стручних искустава у раду два института.

Домаћин је био потпуковник Раиноне Сабато, начелник Геоинформационог одсека, а госте је примио и бригадни генерал Карло Колела, командант италијанског Војногеографског института. Он је изразио очекивање да се што пре успостави блискија сарадња у области војних географских информација.

Током боравка у Фиренци стручњаци из Србије посетили су производна одељења италијанског ВГИ.

Дискутовало се о питањима важним за потписивање Техничког споразума о билатералној сарадњи из области војне географије у оквиру Споразума о војној сарадњи између министарства одбране Србије и Италије. ■ М. Б.





Студенти Бојан Удовичић, Бранко Ковачевић и Милош Шеовац на пријему у Амбасади САД у Београду

СНИМАО Д. БАНДА

Срби студенти војних академија САД

БУДУЋИ ОФИЦИРИ И ЏЕНТЛМЕНИ

У оштрој конкуренцији из целог света, тројица матураната Војне гимназије, освојила су четворогодишњу стипендију америчких војних академија што је јединствен случај у историји америчког војног школства

Два матуранта Војне гимназије из Београда, Милош Шеовац и Бранко Ковачевић, ускоро ће постати студенти војних академија у САД, где се од пре годину дана школује и Бојан Удовичић. Милош ће се уписати на Ваздухопловну академију у Колорадо Спрингсу, где је Бојан управо завршио прву годину, док ће Бранко студирати на Војној академији у Вест Поинт, Њујорк.

После завршетка школовања, они ће се вратити у Србију и примити дужности у Војсци Србије.

Прошле године Бојан Удовичић постигао је фантастичан резултат, изборивши се за место међу првих 10

ПРЕСТИЖНЕ ВОЈНЕ АКАДЕМИЈЕ

Ваздухопловна академија САД у Колорадо Спрингсу основана је 1954, а Војна академија у Вест Поинту, Њујорк, 1802. године. Реч је о престижним војним академијама у САД, у којима постоје четири војне академије које дипломцима омогућавају да постану официри Војске САД. Поред те две, то су Морнаричка академија САД у Анаполису, Мериленд, која је основана 1845, и Академија обалске страже у Њу Лондону, Конектикат, основана 1976. године.

посто студената у својој класи, у којој се такмичио са онима којима је енглески матерњи језик.

Милош Шеовац је као мали одлучио да постане пилот, још откако га је отац водио на аеромитинге на аеродром Поникве. Своју будућност види у ескадрили, и нада се да ће до тог времена Србија имати више авиона. Дечачки сан се, на његову радост и велики понос родитеља, остварује.

– Када је начелник класе прошле године питао ко жели да настави школовање у Америци, пријавио сам се. Прошао сам тестове, и ево ме овде. Мислим да ћу на Вест Поинту стећи нека нова знања, која могу да се пренесу у Србију и помогну развој наше војске. Породица је у почетку била изненађена, али је, наравно, схватила предности моје одлуке, подржава ме и поноси се мојим успехом – каже Бранко Ковачевић.

И Бранко и Милош очекују тешку обуку и строгу дисциплину, али верују у себе.

СРПСКИ ТРАГОВИ

Ни на Вест Поинту, ни у Ваздухопловној академији САД до сада није било студената из Србије. Ипак, једини дипломат Ваздухопловне академије САД који је награђен Медаљом части америчког Конгреса – највишим војним признањем које додељује Влада САД – био је Ленс П. Шијан, чији је отац Србин, а мајка Иркиња. Шијан је рођен у Милвокију, Висконсин, 1942. године.

Представљајући јавности младе људе који су се у оштрој конкуренцији изборили за могућност школовања у САД, изасланик одбране те земље у Београду пуковник Ерик фон Терш рекао је:

– Ово је изванредно достигнуће три млада човека из Србије, одабрана у оштрој конкуренцији. До сада се у историји нашег војног школства није догодило да су од 30 страних студената, колико се сваке године тамо уписује, троје из исте земље.

Студенти за Ваздухопловну академију САД одабирају се у складу са програмом за упис странаца, који је врло захтеван. Странцима из целог света нуди се свега 15 места на свакој од академија. Студенти се процењују на основу академских резултата, исказаног лидерства, спортских способности и карактера. Да би били примљени, морају да положе стандардне академске тестове, тест физичке спремности и да прођу детаљан лекарски преглед. Такође, студенти иду на разговор са представницима канцеларије војног аташеа.

У односу на остале универзитете у САД, војне академије имају најстрожу селекцију – иако се готово 22.000 кандидата сваке године пријави на сваку од академија видова, у класу се уписује просечно 1.400 студената, а сваке године дипломира нешто мање од 1.000.

Дипломци који заврше четворогодишњи програм на Ваздухопловној академији или на Вест Поинту добијају звање *бачелор* природних наука и постају потпоручници Ваздухопловства САД и Копнене војске САД.

По речима помоћника министра одбране за људске ресурсе др Бојана Димитријевића, српска војска данас у иностранству има полазнике на сва три нивоа школовања – основном, командноштабном и генералштабном усавршавању. Ти ће официри већ за седам до 12 година бити на високим дужностима у Војсци, док ће њихов пример повећати занимање младих за официрску професију. ■

Снежана ЂОКИЋ

Предавање амбасадора Словачке Игора Фурдика



ПРЕДНОСТИ ИНТЕГРАЦИЈА

Амбасадор Републике Словачке у Србији Игор Фурдик одржао је недавно на Војној академији предавање о „Евроатлантским интеграцијама – искуствима Републике Словачке“. Амбасадор Фурдик је дипломата са великим искуством, које је стекао радећи у Москви, Прагу, Загребу, сада Београду, и добро познаје прилике на Балкану.

Предавање које је организовао Институт за стратегијска истраживања Министарства одбране отворио је државни секретар др Зоран Јефтић, који је том приликом нагласио да је Словачка направила велики искорак у евроатлантском интегрисању за изузетно кратко време, те да њена искуства могу бити занимљива и за нас.

Амбасадор Словачке предочио је које је кораке његова земља предузимала у приближавању НАТОу и Европској унији, почевши од тренутка када је постала независна држава до статуса чланице Алијансе 2004. године.

Словачка, чија је територија површине 49.000 квадратних километара, насељена је са пет и по милиона људи. Земља се данас много бави питањима уласка у европску монетарну унију, а 1. јануара 2009. увешће евро.

– Словачка је успоставила нову економију. По мом мишљењу, створили смо бар 80 одсто нове привреде у земљи, о чему понајбоље сведоче три велике фабрике аутомобила које имамо. Није било једноставно доћи до тога. Национални доходак је прошле године порастао за 10 одсто, а просечна плата креће се између 650 и 700 евра, рекао је Фурдик.

Он је подсетио да је систем Партнерства за мир створен у јануару 1994. године, а Словачка је већ у фебруару исте године потписала Оквирни документ и на основу њега припремила Презентациони документ. Значајна је била и 1995. година, када је сачињен ПАРП, а Словаци себи поставили 12 циљева интероперабилности.

Предност уласка у интеграције првенствено је колективна одбрана, која је, ако се прихвати њен политички оквир, нижа од цене индивидуалне одбране.

Поред професионализације оружаних снага, улазак у интеграције, по речима амбасадора, између осталог, даје нове прилике за економски и индустријски раст, представља гаранцију безбедности и потврду новоствареног суверенитета.

Новом политичком оквиру прилагођавала се и војска, смањујући број својих припадника, мењајући обуку и модернизујући наоружање и војну опрему. Циљ је стварање ефикасне, професионалне војске, која ће бити интероперабилна са НАТОом. ■ С. Ђ.

ДЕЛЕГАЦИЈА
УПРАВЕ ЗА ОДНОСЕ
СА ЈАВНОШЋУ
У ОХАЈУ



ИНФОРМИСАЊЕ КЉУЧНИ ЕЛЕМЕНТ

Делегација Управе за односе са јавношћу Министарства одбране, коју је предводио начелник капетан бојног брода Петар Бошковић, боравила је средином јуна у Колумбусу, у посети Служби за односе са јавношћу Националне гарде Охаја

Домашин делегацији био је директор Службе др Марк Вејда и његови сарадници заменик Џејмс Симс, Јохан Клаин, мајор Никол Габриел и Холи Калдвел. Представнике Управе за односе са јавношћу примио је и командант НГ Охаја генерал-мајор Грегори Вејт. Током посете Сједињеним Државама, представници Министарства одбране и Војске Србије били су у прилици да више сазнају о организацији и раду НГ Охаја и њене Службе за односе са јавношћу (Public Affairs Office).

На састанцима су размењивана практична искуства у области односа са јавношћу, пре свега односа са медијима, а представљени су и програми рада са заједницом (Community Relations) и са законодав-

ним органима (Government Relations). Такође, представљени су и нормативни документи у области односа са јавношћу које Служба користи.

Велика пажња посвећена је питању кризне комуникације. Стога је делегација Управе за односе са јавношћу посетила Агенцију за кризни менаџмент (Emergency Management Agency), где се сусрела са директором Агенције Ненси Драгани. Том приликом српске и америчке колеге учествовале су у практичној вежби кризне комуникације на примеру ангажовања НГ Охаја у помоћи становништву у случају поплава.

Током пријема код генерала Вејта разговарано је о даљем унапређењу сарадње у области односа са јавношћу, пре свега о могућности школовања једног до два официра за односе са јавношћу Министарства одбране и Војске Србије у оквиру специјализованих школа за односе са јавношћу у САД.

Поводом посете, начелник Управе за односе са јавношћу капетан бојног брода Петар Бошковић истакао је да се током посете Служби за односе са јавношћу НГ Охаја потврдило да смо у много чему слични, почев од проблема до начина њиховог решавања, посебно у делу кризног ПР-а и односа са јавношћу у кризним ситуацијама.

– Имали смо шта да видимо и научимо од колега из Националне гарде, јер Америка много улаже у односе са јавношћу и то је један од кључних елемената, не само одбрамбеног система, већ и уопште функционисања државе. Нова искуства која смо стекли односе се на одређена поглавља која ми не развијамо довољно. Овде пре свега мислим на оно што они називају сарадња са заједницом. Друга област која је за нас била новитет јесте рад Агенције за ванредне ситуације. У њој су у кризним ситуацијама ангажовани представници од електродистрибуције, здравства, црвеног крста, полиције, ватрогасца па до Националне гарде и гувернерове канцеларије – истакао је капетан бојног брода Петар Бошковић и додао да ће се сарадња са Службом за односе са јавношћу НГ Охаја наставити у септембру када се очекује долазак њене делегације у Београд. ■

С. С.

Др Марк Вејда, директор Службе за односе са јавношћу Националне гарде Охаја

УЧИМО ЈЕДНИ ОД ДРУГИХ

Морамо бити спремни да одговоримо на све што се дешава у веома кратком року. Уколико то не учинимо, медији ће почети да конструишу своју причу о догађају, а тада више нисмо у могућности да контролишемо ситуацију.

Колегама из Србије, током посете Служби за односе са јавношћу Националне гарде Охаја, домаћин је био наш саговорник, директор др Марк Вејда.

□ *Господине Вејда, за почетак, реците нам нешто више о мисији Службе за односе са јавношћу?*

– Наш циљ је да подржимо примарну мисију Националне гарде Охаја, што значи да допринесемо максималној спремности наших јединица и војника да на што бољи и квалитетнији начин одговоре на све захтеве који се пред њих постављају. Један од начина на који то чинимо јесте подстицањем чланова заједнице да се придруже Гарди. Затим, омогућујемо нашим припадницима да путем медија испричају своје приче јавности, допринесимо да се они осећају боље што служе држави и томе да желе да остану у служби. Такође, настојимо код званичника у држави да обезбедимо одређена материјална средства и опрему за наше војнике и ваздухопловце.

У послу односа са јавношћу веома је важно да имамо разумевање за оно што радимо и да имамо јасан увид у све што се дешава око нас. Као што је рекао мој колега, капетан бојног брода Петар Бошковић, морамо бити спремни да одговоримо на све што се дешава у веома кратком року. Уколико то не учинимо, медији ће почети да конструишу своју причу о догађају, а тада више нисмо у могућности да контролишемо ситуацију.

□ *На које све начине одржавате корак са временом и долазите до информација?*

– Као члан командног тима редовно присуствујем радним до-ручницама које једном недељно одржава командант Националне гарде Охаја генерал Вејт, а којима присуствују и остали генерали. То је нај-бољи начин за стицање пуног увида у све што се догађа у Гарди. Осим тога, од сваког члана мог особља очекује се да ујутро, чим стигне

МАГАЗИН „БАКАЈ ГАРД“

– „Бакај гард“ је магазин који је негде пандан вашој „Обрани“, каже др Вејда. – Додуше, наша новина има 35 страна и објављујемо је четири пута годишње. Када сам почео да радим овај посао пре три и по године новина је излазила једном у 16 месеци и један од циљева који сам поставио себи био је њено објављивање једном у три месеца. Данас је то магазин високог квалитета. Сваке године на државном нивоу организује се конкурс на коме учествују све националне гарде у Америци, што значи 50 државних и четири територијалне националне гарде. Оне на конкурс учествују са два или три најбоља текста која су током године објављена у њиховим војним новинама. На последња два конкурса ми смо заузели друга места. Поносни смо на оно што смо до сада урадили, а наш коначан циљ је да будемо најбољи.

Ипак, прави значај магазина је у томе што у њему говоримо о регрутовању, његовим аспектима, у њему припадници Гарде имају прилику да прочитају причу о себи, својој јединици, виде своје фотографије, што свакоме годи. Штампамо 19.000 примерака, од којих највећи део одлази припадницима националне гарде, а један број примерака шаљемо конгресној делегацији Охаја, закондавним органима, националним организацијама, библиотекама како би што шири круг људи стекао увид у то шта радимо и шта раде јединице. Ветерани и пензионисани припадници које имамо у евиденцији такође добијају магазин.

на посао, прегледа дневне новине и информисе се о актуелним догађајима, посебно о оним који се односе или би могли да се односе на нас. О томе извештавамо и канцеларију гувернера, а извештаји стижу и генералима.

Поред тога, веома тесно сарађујемо са особљем које ради у правосудним органима у Вашингтону и у Колумбусу, а много информација, употребљивих и неупотребљивих, добијамо и меилом.

Оно о чему смо много разговарали и током посете делегације Управе за односе са јавношћу из Србије јесте значај личних контаката. Они су неопходни свима који се баве односима са јавношћу, јер су непроцењив извор информација.

□ *Оно што је за нас из Србије било интересантно и о чему сте добили доста питања током разговора и презентација јесте комуникација коју имате са заједницом. Бројни програми које сте развили сведоче о томе са колико пажње развијате ту комуникацију.*

– Заједница је веома важна за нас јер је основна мисија нашег сектора да се што више људи придружи Гарди. Она је витална компонента нашег програма односа са јавношћу. Најзначајнији пут којим комуницирамо са заједницом јесте преко медија, јер они имају „најјачи глас“. Због тога редовно шаљемо саопштења и све остале информације које желимо да стигну до грађана на више од 2.000 меил адреса новинара, уредника, телевизијских и радио станица у Охају, Сједињеним Државама, а имамо и посебну интернационалну групу у коју ћемо сада уврстити и вас. Дакле, то је око 2.500 људи са којима редовно, готово свакодневно, комуницирамо.

Други вид наше комуникације је преко веб-сајта, који настојимо дневно да ажурирамо. Садржај који се налази на сајту резултат је рада свог особља запосленог у Служби. Некада је за сајт био задужен Ј-6, да би пре око три и по године прешао у нашу надлежност. У то време нисмо имали никога ко је поседовао стручна знања за рад на веб-презентацији НГ Охаја. Ја нисам знао да урадим веће измене већ само да ажурирам садржај. Сада имамо човека који је одговоран за сајт. Највећи проблем са којим се сусрећемо у раду јесте тај што добар део нашег особља годишње одлази на обуку, а када је особа чији је примарни посао веб-сајт одсутна, тада садржаје не ажурирамо онолико често колико бисмо желели и колико би требало.

□ *Како видите сарадњу са Управом за односе са јавношћу МО и где видите простор за њено унапређење?*

– У септембру прошле године током наше посете Београду упознали смо начелника Управе за односе са јавношћу капетана бојног



брода Петра Бошковића и тада смо обишли све саставне делове Управе. Ваша посета Охају заокружила је причу тако да сада имамо потпуну слику о томе шта једни и други радимо. То нам омогућава да започнемо да размишљамо о томе на које све начине можемо да сарађујемо и у којим правцима сарадња може да се развија.

Оно о чему ја размишљам јесте могућност производње и размене садржаја за наше веб-сајтове. Мислим да бисмо могли да, у случајевима узajамних посета, размењујемо текстове, фотографије и видео записе. Такође, мислим да би било интересантно да један део нашег веб-сајта преноси део садржаја који ви објављујете на вашем сајту и обрнуто. Чини ми се да је та врста приближавања значајна за наш Програм државног партнерства. Претпостављам да би, на пример, за припаднике Војске Србије и српску јавност било интересантно да прочитају причу која стиже из Ирака као што би нашим припадницима било интересантно да сазнају више о томе како се живи и ради у Србији.

Током посете Београду разговарали смо и о могућности рада на заједничким видео пројектима. Ми немамо видео архиву, ни налик на оно што ви имате у ВФЦ „Застава филму“. Даскорa нисмо имали ни сниматеља у Сектору. Идеја је да за почетак направимо филм који би био преглед историје војних односа Југославије односно Србије и Сједињених Држава.

Желео бих да кажем још нешто што можда и није прикладно за ову „званичну“ врсту разговора. Познато је да Американци често мисле да знају о свему више од било кога другог. Пред нашу посету у септембру прошле године о Србији смо размишљали на овај начин: ви вероватно добро радите свој посао, али ми га сигурно радимо боље. То је та америчка ароганција коју имамо, са којом покушавамо да се изборимо, али понекад је она једноставно јача од нас. Али када смо дошли у Србију, нису нас изненадили професионализам и знања која поседујете, већ рад са савременом техником, посебно у „Застава филму“, у чему смо далеко иза вас. Тада смо мој заменик Џејмс Симс и ја само размењивали погледе, а касније смо много разговарали и закључили да ви у ствари ту немате шта да научите од нас.

Друга ствар коју бих желео да истакнем, а која се тиче ваше посете Националној гарди, јесте утисак колико су слична наша искуства. Проблеми са бирократијом, мањак средстава и још много тога са чим се сусрећемо у свакодневном раду готово су идентични. Сличности су невероватне и због тога имам утисак да смо у прилици да учимо једни од других не само размењујући искуства већ и наше производе. ■

Сања САВИЋ

САЈАМ НАОРУЖАЊА У ПАРИЗУ

Делегација Министарства одбране, коју је предводио помоћник министра за материјалне ресурсе Илија Пилиповић, боравила је од 16. до 21. јуна у Паризу на Међународном сајму наоружања и војне опреме „Eurostat 2008“.

На сајму се представило 1.100 излагача из 50 земаља, међу којима су из Србије били Југоимпорт–СДПР и Производња „Миле Драгић“.

Присуство на сајму искоришћено је за низ састанака и договора о могућностима извоза производа наше одбрамбене индустрије, али и увоза и опремања наше војске новим савременим средствима.

Најављен је и Сајам наоружања и војне опреме „Партнер 2009“ на Београдском сајму у јуну следеће године, чији је покровитељ Министарство одбране Србије. ■

С. С.

СЕМИНАР О ВАЗДУХОПЛОВНИМ ОПЕРАЦИЈАМА

У оквиру програма војно-војне сарадње Министарства одбране Србије и Европске команде ОС САД, од 23. до 27. јуна одржан је семинар о „Ваздухопловним операцијама“.

Два тима летача из ваздухопловних база у америчким државама Тексас и Охајо боравила су током семинара на војним аеродромима у Батајници и Лађевцима и српским колегама пренела своја искуства.

Тим летача из ваздухопловне базе „Шепард“ у америчкој држави Тексас, присуствовао је здруженом тактичком увежбавању ваздухопловаца на аеродрому Батајници. Пуковник Данијел Корви, потпуковник Џил Лонг и мајор Џеф Грејсон нису крили своје одуше-



вљење професионалним квалитетима наших пилота и гостољубивошћу домаћина.

– Пилоти у целом свету деле исту страст – страст према летењу. Она нас спаја на којим год меридијанима да живимо и радимо, тако да се ми веома добро разумемо са летачима из Србије. Имамо заједнички циљ – да унапредимо међусобну сарадњу, и ту не постављамо себи никаква ограничења. Сваки конструктиван предлог за ту сарадњу је добродошао и потрудићемо се да буде остварен – рекао је вођа тима из базе „Шепард“ у Тексасу, пуковник Корви.

Гости из Тексаса су у својој бази ангажовани у обуци нових летача на школским авионима Т-37 и Т-38, па се зато њихова презентација на семинару тичала пре свега процеса обуке. Они су пренели део свог богатог искуства у раду са будућим пилотима у летачкој школи коју годишње заврши око хиљаду полазника из више земаља света.

Џил Лонг, један од најбоље обучених инструктора летења, иначе пилот на авиону А-10, пожелела је да се сретне са својим будућим колегицама из Србије, студенткињама прве године Војне академије у Београду са смера авијације. У срдачном разговору она је охрабрила три девојке да не одустану од својих снова и буду спремне на одрицања која ће их, ипак, на крају довести до циља о ком су маштале – да једног дана заузму своје место у кокпиту летелица. ■

А. А.

С У П Е Р Г А Л Е Б

Специјални
прилог

34

Легенда која живи

Први авион Г-4, коме у нашој историји припада заслужени статус једног од најбољих производа домаће памети, подигао се у ваздух 18. јула 1978. са аеродрома у Ортијешу код Мостара. Данас се та летелица налази на прекретници – припрема се пакет модернизације који ће јој, уз продужетак животног века на 40 година, омогућити безбедан лет у ескадрилама Ваздухопловства и противваздухопловне одбране све до 2030. године.



Тридесет година авиона Г-4

БИОГРАФИЈА СУПЕРГАЛЕБА

Оцену спремности авиона и предлог за први лет Г-4 супергалеба дала је комисија именована наређењем Команде РВ и ПВО 5. априла 1978. године. Припреме за први лет са особљем Ваздухопловног опитног центра (ВОЦ) у фабрици „Соко“ почеле су 10. јула 1978. године. Авион се отиснуо са писте 18. јула 1978. у 10 часова и 14 минута. Лет је трајао 30 минута. Тако је и званично почела занимљива биографија легендарног авиона нашег ваздухопловства – дуга, за сада, тридесет година.

Историја домаћих млазних авиона уведених у наоружање може се поделити у две генерације – у првој су авиони Г-2 и Јастреб, пројектовани у Ваздухопловно-техничком институту у Жаркову (данас део Војнотехничког института) шездесетих година 20. века, а у другој су орао и Г-4 галеб, настали седамдесетих година. Сва четири модела авиона била су у светским размерама солидна решења која су заслужено привукла пажњу и пронашла стране кориснике. Окосницу настанака тих авиона чинили су пројектанти из Ваздухопловно-техничког института, сабрани 1957. за потребе рада на галебу. После првог прототипа Г-1, у РВ и ПВО, као школски борбени авион, прихваћен је Г-2 (ознака вида Н-60). За домаћег корисника произведена су 132 примерка и још три прототипа – Г-1, Г-2 и Г-3. У Ваздухопловно-техничком институту на основу двоседа конструисали су авион Јастреб који је уведен у РВ и ПВО у три модела – јуришник Ј-21 (121 комад), извиђач ИЈ-21 (38) и двосед ИЈ-21 (18).

Главни страни технолошки партнери за авионе прве генерације биле су британ-

ске фирме које су продале авионику и срце авиона – турбомлазне моторе. Од реномиране фирме „Ролс-Ројс“ (Rolls-Royce) за галеба и Јастреба увезени су мотори породице Вајпер (Viper) – модел 22-6, односно модел 531. Добра искуства у њиховој примени утицала су да се и за борбени авион високих подзвучних брзина орао такође набаве „Ролс-Ројсови“ мотори.

РАЗВОЈ

Када су 1968. године у Ваздухопловно-техничком институту настали први цртежи орла новитет на тржишту били су мотори Вајпер серије 600, која се у „Ролс-Ројсу“ развијала са италијанским „Фијатом“ за школски авион МВ339. Они су задржани на орлу и 1970, када су тактичко-технички захтеви авиона усклађени са румунским партнерима који су се придружили у развоју, у складу са међудржавним споразумом YUROM о подели посла на два равномерна дела. Да би се обе државе у што већој мери осамосталиле у производњи, одлука о увозу мотора промењена је 1972. године у



корист набавке лиценце за модел 632-41. У то време већ су израђени почетни документи о новом школском борбеном авиону, наследнику Г-2.

У Ваздухопловно-техничком институту, у периоду од јануара до марта 1973. године, израдили су *Претходну анализу* за авион назван Г-4, усклађен са новим светским трендовима. У односу на Г-2 била је то потпуно нова летелица. Тражило се да има више перформансе, да буде једноставан и погодан за одржавање, да се у највећој могућој мери заснива на резултатима *орла* у погледу искустава у примени нових решења, затим у избору авионике и осталих уређаја, те у примени технолошких поступака који су освајани у фабрикама за потребе *орла*, али и хеликоптера *газела*.

За Г-4 се од почетка рачунало на мотор 632-41 како би се лиценца производња учинила економичнијом и унифицирао материјал у РВ и ПВО.

У *Претходној анализи* наводи се да Г-2 представља добру летелицу за обуку пилота који су прелазили на млазне борбене авионе Ф-86Е и Д и Ф-84Г, али да за прелазак на *орла* треба припремити нови школски авион. Очекивало се да Г-4 има веће тактичке могућности у односу на Г-2, па се предвиђало уградња оружја калибра 23 мм и четири поткрилна носача наоружања.

Разматране су две варијанте пројекта. Оне су се суштински разликовале само по положају смештаја посаде и по висини и облику авиона који је пратио облик кабине. Наиме, у варијанти А, која се сматрала за природни развој из Г-2, предвиђало се да оба члана посаде седе на истој висини. На тај начин добио би се мањи аеродинамички отпор авиона услед мање површине попречног пресека. Лоша стране била је слаба видљивост у смеру лета са другог пилотског седишта. У варијанти Б друго седиште налазило се на повишеном положају по узору на чехословачки авион L-39 *албатрос* и британски *хоук* (Hawk). На крају је прихваћен предлог Б, пре свега због става да он прати савремене светске трендове, а то ће бити пресудно у конкурентности Г-4 у светским размерама.

Иако су проучавана сва страна решења, Г-4 се по аеродинамичком концепту може сматрати најближим британском узору *хоука*, уз резерву да тај авион има веће брзине лета и мању површину крила. У РВ и ПВО су тражили авион који ће имати максималне брзине до 0,8 Маха. Од почетка развоја амбиције РВ и ПВО биле су усмерене на авион балансираних могућности, постављених у поређењу са светским решењима између *хоука* и *алфа цета*, као вишим разредом у перформансама, и нешто скромнијим авионима MB 339 и L-39 *албатрос*.

Програмом реализације дефинисано је да ће се Г-4 користити за летачку обуку,



Први прототип Г-4

основну борбену обуку, тренажу пилота из оперативних јединица и ефикасну тактичку намену. Према проценама из 1974. године, потребе РВ и ПВО биле су 110 авиона за пет ескадрила у Ваздухопловној војној академији (ВВА) од по 16 авиона, штабно-авијацијско одељење ВВА од 12 авиона и са ремонтном резервом од 10 авиона и наоднадом губитака од осам авиона.

У наставку рада на Г-4 у Ваздухопловно-техничком институту нису имали веће проблеме као што је то био случај са *орлом*. Наиме, *орло* се показао као тежак задатак и на њему су се калнили стручњаци који су потом примењујући слична решења релативно лако и брзо обликовали Г-4. У сличној ситуацији била је и индустрија која се помучила око технолошких искорача потребних за освајање *орла*. Пример за то представља лиценца за мотор који је финализован у заводу „Орао“ из Рајловца (сада се налази у Бијељини) – од ремонтног постројења градила се нова високотехнолошка фабрика са високим трошковима за инфраструктуру, машине, алате, обуку радника... Све се то сматра рачуном плаћеним за *орла*, али се користило на Г-4.

Руководилац програма Г-4 од 1974. био је потпуковник инжењер Љубомир Груборовић. Он се показао извршним организатором и координатором рада одељења посебно конструкције, које је предводио Драгољуб Јеринковић, и аеродинамике, са Живојином Градишаром на челу.

ПРВИ ЛЕТ

Оцену спремности авиона и предлог за први лет авиона Г-4 *супергалеб* дала је комисија именована наређењем Команде РВ и ПВО пов. бр. 1390-1 од 5. априла 1978. године. Припреме за први лет са особљем Ваздухопловног опитног центра (ВОЦ)

у фабрици „Соко“ из Мостара почеле су 10. јула 1978. године. У периоду од 14. до 19. јула, на локалном аеродрому Ортијеш, обављана су испитивања у вожењу и залетима. У шестом залету изведен је скок дужине 615 м на висини око пет метара изнад писте. Извршено је укупно шест залета са различитим опсегом тежина и положаја тежишта.

Авион се отиснуо на први лет 18. јула 1978. у 10 часова и 14 минута у трајању од 30 минута. За командама је био пуковник пилот Владимир Крмељ, тадашњи командант ВОЦ-а, који је претходно обављао испитивања на земљи у вожењу и залетима. Први лет прототипа I авиона Г-4 (П1) праћен је у ваздуху из авиона НЈ-21 *јастреб*, а са земље путем радио-везе. Након тог лета примедбе су биле незнатне и у границама уобичајеног за први лет такве врсте авиона. Односиле су се на неправилан рад висиномера, мање цурење горива, јак ударац носне ноге трапа приликом увлачења, неподешен угао отклона закрилаца...

У периоду од 20. до 28. јула прототипом I авиона Г-4 изведено је још осам летова, од чега је седми био припрема пилота за приказивање авиона, а девети приказивање прототипа I у лету. Током шест летова, у оквиру тзв. испитивања I врсте (Представља први лет прототипа и летове чији је циљ дотеривање прототипа и свих система на ваздухоплову у исправно стање и његову припрему за остале врсте испитивања. За то је потребно да просечан број летова буде између пет и 15.), посаду су чинила два пилота. Били су то пуковник Крмељ и капетан прве класе Мирко Анжел. Испитивања I врсте показала су да је авион спреман за испитивања II врсте (Састоји се од опитивања перформанси и летних особина прототипа у лету. Потребан број летова за та испитивања зависи од сложености ваздухо-

Испитивања наоружања у ВОЦ-у проведена су на другом прототипу: авион са подвесником са митраљезом КМ-3



ДВА ПРОТОТИПА

У време пројектовања Г-4 разматрана су два приступа командама лета – један конзервативан који се заснивао на примени класичних решења и други са применом целопокретних хоризонталних репних површина. Недоумица је решена израдом два прототипа са евиденционим бројевима 23004 за П1, и 23005 за П2 који су требали да покажу шта се може добити фиксним хоризонталним стабилизатором са класичним командним површинама, односно са интегрално обртним стабилизатором у улози командне површине. Додуше, одлука о продуженој партији прототипа (ППП) од шест авиона предвиђала је да се израде по стандарду првог прототипа.

За коначно решење погона прихваћен је мотор модел 632-46 који се од 632-41 разликовао по крајој издувнјој цеви и инсталацији са две хидропумпе.

плова, а за дозвучни борбени авион износи око 100.).

Уочене примедбе нису биле битне за безбедност летења. Неке су захтевале систематско испитивање ради отклањања узрока.

Прелет П1 у ВОЦ изведен је 28. јула 1978. и ту су започела испитивања II врсте, те испитивања мотора, авионске и земаљске опреме. Та фаза испитивања, у којој је изведено 60 летова (у укупном трајању од 47 сати и 15 минута), одвијала се до 6. октобра 1978. године. Тада је авион поново предат фабрици „Соко“. Током те фазе дате су примедбе које су се односиле на ка-

рактеристике уздужне статичке и динамичке стабилности, а посебно особине попречно-смерне динамичке стабилности, на недостатку предзнака превученог лета, што је за школски авион те категорије било неприхватљиво.

На основу тих примедби у фабрици „Соко“, а по решењима Ваздухопловно-техничког института, почели су да раде на аеродинамичким модификацијама којима је

требало отклонити уочене недостатке. До почетка наредне године завршена су побољшања, сугерисана у ВОЦ-у, а она су, између осталог, укључила пререлажу тримера, уградњу нелинеарног механизма командног кола висине и замену постојећег нелинеарног механизма у командном колу крилаца.

ПОЧЕТНИ ПРОБЛЕМИ

Паралелно са испитивањима П1 у фабрици „Соко“ финализован је прототип II (П2) авиона Г-4 и летелица је припремана за први лет. Наређење за испитивање I врсте П2 Команда РВ и ПВО издала је 30. маја 1979. (под пов. бр. 25/3227-2). Међутим, иако је П2 био завршен по плану (14. јула 1979), први лет уследио је тек пола године касније. Наиме, резултати земаљских мерења динамичких карактеристика командног кола висине показали су незадовољавајуће карактеристике. Узрок су били хидросерво покретачи (бустери) команди лета, фирме „Доути“ (Dowty), па је ради решавања тог проблема полетање П2 одложено за крај године.

У сарадњи са фабриком „Соко“, стручњаци ВОЦ-а уграђивали су мерну опрему на П2 у два наврата, и то од 26. јуна до 3. јула 1979. и од 5. до 7. децембра 1979. године. Мерење тежине и положаја тежишта, те провера редоследа пражњења горива, урађени су у сарадњи са стручњацима Ваздухопловно-техничког института и

Први авион из продужене партије прототипа на аеродрому Ортијеш 1980. године





то 10. и 11. децембра 1979. године. Испитивања у вожењу и залетима одвијала су се на аеродрому Ортијеш 12. и 13. децембра 1979. године.

Пре првог лета изведена су укупно четири залета. Први лет тог другог прототипа обављен је 14. децембра 1979. године у трајању од 30 минута уз пратњу НЈ-21 јастреба. У оквиру испитивања I врсте обављена су четири лета у трајању 3 сата и 40 минута и то до 18. децембра 1979, када је авион предат ВОЦ-у на даља испитивања. Испитивања у вожењу и залетима, те први лет извео је пуковник Владимир Крмељ, а испитивања у осталим летовима у улози опитног пилота у раду на Г-4 обављали су пуковник Крмељ и опитни инжењер летач мајор мр Владимир Милошевић.

Прототип II авиона Г-4 развијен је из П1. Два прототипа разликовала су се у конструктивном погледу у следећем: конструктивном побољшању везе кабинског са централним делом трупа; промени положаја и броја акумулатора (уместо два један већи), замени жиро-платформе и њених пратећих уређаја са жиромагнетним компасом, измени броја горивних резервоара, замени хоризонталног репа који је израђен као интегрално обртан (што је захтевало реконструкцију задњег дела трупа и комплетну реконструкцију командног кола висине, која је постала хидрауличког типа). Урађене су одговарајуће реконструкције у командном колу крилаца и крмила правца (измењен бу-

ТЕГЉАЧИ МЕТА

Авиони Г-4 за вучу мета настали су преправком друге кабине у радно место за летача механичара задуженог за вучну мету, која се подвешавала на централни носач и са метом рукавцем закаченом за носач – пушку на десном боку авиона. Ради визуелне контроле мете на десној страни друге кабине налази се ретровизор. У подвеснику су механика и електроника мете, а за погон се користи пропелер на предњој страни подвесника, који покреће струјање ваздуха током лета авиона. Микрофон бележи нарушавање магнетног поља, односно пролазак зрна. Подаци о гађању се посебном радио-станицом шаљу до земаљске станице.

Мету рукавац авион вуче на сајли дужине од 800 до 1.200 метара, брзином од 130 м/с. Вероватноћа директног поготка била је мала, па се нишанција који откине мету од авиона награђивао за прецизан погодак.

Електронски уређајем АS-100 мерило се растојање зрна од мете током гађања. Индикатор поготка, монтиран на предњем крају мете, мери кружно поље чија се величина подешава према калибру оруђа. Информације о проласку зрна преносе се преко проводника у вучној сајли мете до предајника у авиону и посредством тог уређаја до пријемне станице на тлу.

У почетку се користио уређај за вучу мете УВМ-82, израђен у „Змају“ на осно-



Уређај за вучу мета УВМ-82



Г-4 са уређајем за вучу мета: пушка и мета су у првом плану

ву уређаја УВМ-65 са авиона ПТ-33/ТВ-2. Током осамдесетих у том заводу су израдили модификоване уређаје УВМ-82С, а 1991. године УВМ-90.

За гађање ракетама са радарским, односно инфрацрвеним вођењем, у „Змају“ су израдили вучену мету ВМРР-380 и ВМИЦ-380 која се лансирала са поткрилног носача Н-62Т.

ПРОГРАМИРАНА ВОЂЕНА МЕТА

Један од занимљивих производа домаће индустрије била је програмирана вођена мета ПРМ-200М, која се користила првенствено приликом бојних гађања вођеним ракетним системима ПВО. Пре лета она се програмирала за долазак до полигона праволинијским курсом или са четири маневра – два у вертикалној и два у хоризонталној равни. Мета погонена ракетним мотором лансирала се са Г-4 са висине од 300 до 7.000 метара. Даљина лета мете износи до 35 километара.



Авион са бројем 23626 користио се за промоцију Г-4: као „главни глумац“ појавио се у наставном филму о том авиону и учествовао је на авио-салону Бурже 1985. године



стер крилаца захтевао је измене у простору смештаја бустера и реконструкцију структуре крилаца), а уграђен је и други командно-хидраулички систем (П1 је имао само један, основни, хидраулички систем).

Геометријски, тежински и захтеви перформанси за П2 нису се по тактичко-техничком захтеву разликовали од П1. Уградњом бустера команди лета очекивана су побољшања аеродинамичких квалитета, нарочито са аспекта стабилности и управљивости.

Током првог лета, у конфигурацији чист и са брзином лета од 300 км/ч на висини од 3.000 м, уочена је појава попречно-смерних осцилација типа *дач рол* (Dutch-roll). То осциловање појачавало се са порастом брзине и висине лета. На снимку регистратора параметара лета јасно се уочило то непригушено осциловање, које није било изазвано ни командама лета нити променом режима рада мотора. Попречно-смерне осцилације биле су толико изражене да су се визуелно јасно уочавале из авиона пратиоца.

Одмах по добијању тако незадовољавајућих резултата, потражен је узрок те појаве. Зато су у задњем делу трупа авиона П2 залепљене кончане траке (ради уочавања карактеристика опструјавања трупа) и праћен је лет у пару са авионом Г-2, под истим условима лета како би све појаве биле снимљене кино-камером из пратећег авиона. Добијена слика струјања указала је на лоше опструјавање задњег дела трупа због чега су стручњаци из Жаркова одлучили да у тој зони уграде генераторе вртлога ради регенерисања струјања у задњем делу трупа.

Поновљени летови при истим условима висине, тежине и центраже са поступно растућим брзинама све до 600 км/ч показали су да нема више попречно-смерног осциловања. Намерна узнемирења у лево и десну страну при брзини $V_i=600$ км/ч, по-

казала су да се изазване осцилације практично одмах пригушују.

У току испитивања I врсте такође је уочено да у конфигурацији са извученим стајним трапом и закрилцима отклоњеним на полетни и слетни положај са одузетим гасом и на брзинама лета од 200 до 300 км/ч, нема непригушеног попречно-смерног кретања. Иако су отклоњени недостаци, и у овом случају дата је примедба на непостајање предзнака превученог лета, што је било карактеристично и за П1.

Због тога су од 28. јануара до 6. марта 1980. у ВОЦ-у на оба прототипа рађена развојна испитивања уређаја за регулацију струјања на великим нападним угловима и за побољшање предзнака превученог лета. Испитано је укупно 11 варијанти са различитим решењима усмеривача ваздуха и турбулизатора на крилу и задњем делу трупа, те печачемима струје на нападној ивици крила. Најбољи резултати добијени су са печачима струје на нападној ивици кореног дела крила и то на оба прототипа.

ПРОДУЖЕНА ПАРТИЈА ПРОТОТИПОВА

Крајем маја 1979, у време пре полетања П2, Војнотехнички савет одлучио је да се изради предсерија од шест авиона, тзв. продужена партија прототипа (ППП), заснована на П1, са фиксним хоризонталним репом, иако се од самог почетка пројекта П2 очекивало да ће он пружити боље аеродинамичке карактеристике од П1, што је доказано и прелиминарним испитивањима у аеродинамичком тунелу.

Фабричка испитивања прва три авиона PPP извела је група пилота и техничара ВОЦ-а од 11. децембра 1980. до 23. фебруара 1981. године. Били су то авиони са евиденцијским бројевима 23601, 23602 и 23603.

У међувремену су се одвијала испитивања II врсте П2 чији су начелни резултати, у извештају ВОЦ-а, представљени средином 1982. године. У том документу истичу се врло добре летне способности за ту категорију авиона и високе могућности маневра. Такође, наводи се, на основу мишљења већег броја пилота, да су конструктивне измене (обртни реп, бустер команде...) допринеле да авион у потпуности буде прихватљив у погледу законитог прираста силе у функцији брзине, повољног закона сила у маневру и присуству силе на палици на малим брзинама, нарочито у слетној конфигурацији. Напомиње се да сва наведена побољшања командних карактеристика авиона Г-4 П2 управо оправдавају реконструкције и отклањају уочене недостатке на прототипу I авиона Г-4.

На основу мишљења стручњака ВОЦ-а, авион П2 је, према постигнутим резултатима у испитивању II врсте, показао да представља веома модерну и успелу концепцију школског тренажног борбеног авиона и да ће тако бити оцењен и у јединицама РВ и ПВО.

Премда су испитивања II врсте на прототипу II ради давања сугестије за доношење одлуке о увођењу у наоружање авиона, који ће бити базирани на П2, већим делом била завршена до краја 1981. и саопштена у извештају средином јула 1982, испити-





вања II врсте настављена су и у другој половини 1982. године (ковит) и почетком 1983. године (стабилност, управљивост и специфична потрошња горива). Допунским опитовањима из 1986. употпуњена је оцена о летним способностима авиона датим у претходним извештајима. Резултати тих испитивања превасходно су се односили на перформансе и специфичну потрошњу горива са разним варијантама спољног опређења авиона, али и на уздужну статичку стабилност авиона са поткрилним резервоарима.

Последња испитивања аеродинамике и летних особина обављена су 1990. ради давања оцене авиона Г-4 без поткрилних носача, а за потребе летења таквих авиона у акро-групи „Летеће звезде“. На бази тих сазнања настављена су испитивања авиона Г-4 током 1996, овога пута разоружаних према одредбама Дејтонског споразума.

Почетак првих испитивања наоружања на авиону П2 забележен је у периоду од 11. децембра 1981. до 17. марта 1982. године. У питању је била интеграција контејнера са топом ГШ-23. Следећа на реду била је интеграција кочећих бомби Мк-82К, америчке производње, и њихово полигонско испитивање за потребе дејства на вежби „Јединство 83“.

Комплекснија испитивања наоружања обављана су на полигону Чента од 5. фебруара до 31. априла 1985. године. Показало се да наоружање авиона функционише поуздано и без отказа. Лансирање ракета и гађање из топа нису утицали на рад мотора, што је потврдило безбедност коришћења наоружања. Могли су да се прихвате као задовољавајући резултати тачности гађања, ракетирања и бомбардовања са елиминацијом познатих грешака. Испитивања су спроведена са топом ГШ-23, невођеним ракетним зрнима БР-157 мм и БР-128 мм, те бомбама Мк-82К, ФАБ 50Ј и ФАБ-250Ј.

Године 1986. уследила је интеграција и испитивање контејнера КМ-3 са митраљезом АН-М3, калибра 12,7 милиметара. У наредном периоду у ВОЦ-у су на авион Г-4 интегрисана и друга убојна средства која су увођена у наоружање, као што су бомбе типа Мк-82, БЛ-755, ОФАБ-100 и ОФАБ-250.

СЕРИЈСКА ПРОИЗВОДЊА

Резултати у ВОЦ-у охрабрили су РВ и ПВО да Г-4 уведе у наоружање. Том авиону је према интерном систему додељена ознака Н-62, из секвенце одређене за наставне авионе. Пре серијске производње проведе-

не су промене у размештају инструмената у кабини и на хидрауличном систему и примењена су конструктивна решења са П2.

На првој серији од 26 авиона савладани су нови алати. На њима нису морали бити у пуној мери замењиви делови као у серијској производњи. Тешкоће је најчешће причињавао кадар. Наиме, системом планске привреде радници и стручни кадар нису били стимулирани да пруже више од уобичајене норме за задовољавање захтева посла. Такође, потешкоће су створиле реформе у друштвеним предузећима подељеним у оквиру сложене организације удруженог рада (СОУР) на ниже јединице основне организације (ООУР) које су често показивале вишак самосталности и тиме стварале проблеме у координацији.

Производња змаја Г-4 подељена је на равне части између фабрика „Соко“ из Мостара и „Утва“ из Панчева – првој је припала израда крила и предњег дела трупа, а другој централни и задњи део трупа и контејнер за топ. Хидраулични систем и стајни трап производила је „Прва петолетка“ из Трстеника.

Челни авион 23621 први пут је зарулао 11. јула 1984. на писти аеродрома у Мостару. Наредног дана изведен је и први фабрички лет. Авион је у ВОЦ примљен 6. августа, а

Наоружавање Г-4 са авио-бомбом Мк 82К за дејство из бришућег лета на здруженој тактичкој вежби „Јединство-83“



ЕВИДЕНЦИОНИ И ФАБРИЧКИ БРОЈЕВИ

Прва два Г-4 носила су у ЈРВ и ПВО евиденциони бројеве који су наставак низа за галеб Г-1, Г-2 и Г-3. Зато се на првом прототипу Г-4 нашао број 23004, а на другом 23005. Наредних шест авиона добило је ознаке од 23601 до 23606, а у фабрици „Соко“ су означени као ППП003-ППП008.

Фабричке ознаке за све серијске Г-4 биле су у низу отвореном са 001 до 074. Следило је шест примерака израђених за Унију Мјанмар, изузетих из серије за домаћег корисника. Ти авиони су били у секвенци од 075 до 080, али су на плочицама, са ознаком произвођача и датумом производње, наведене ознаке од 001 до 006. У наставку производње за ЈРВ и ПВО, низ се наставио од фабричког броја 081 и завршио са 083, последњим примерком завршеним у време грађанског рата.

Серијски авиони су у ЈРВ и ПВО носили евиденциони бројеве додељене у три низа – од 23621 до 23650, затим од 23675 до 23700 и од 23725 до 23745. Према листи РВ и ПВО, додељени су бројеви од 23746 до 23750 авионима који због рата никада нису завршени. Низови у дисконтинуитету коришћени су у ЈРВ и ПВО како би се прикрила стварна количина авиона у инвентару вида.

седмицу касније из Мостара стигао је и други серијски авион 23622. Трећи авион примили су у ВОЦ 14. новембра 1984. године. Наредни примерци одлазили су директно у ескадриле у складу са планом пренаоружавања РВ и ПВО са Г-2 на Г-4. Током 1985. у РВ и ПВО примљено је 13 авиона са ев. бр. од 12623 до 23637 (без 23634).

Максимална динамика производње остварена је 1986. године. Тада је у јединице из фабрике отишао 21 Г-4 са ев. бр. 23634 и од 23638 до 23681. Током 1987. израђено је само девет Г-4 од 23682 до 23690. Током 1988. завршено је 14 Г-4, и то од 23691 до 23700 и од 23725 до 23728. Динамика производње се 1989. свела на само шест комада од 23729 до 23734. Осам авиона финализовано је 1990. године. То су ев. бр. од 23735 до 23742. У првој половини 1991. израђено је шест авиона за Мјанмар. На крају су последња три примерка за РВ и ПВО предата јединицама у ратно време – у октобру 23743 и у децембру 23744 и 23745.

РЕМОНТ

Када су избили оружани сукоби у БиХ, пролећа 1992, оружане снаге пребациле су из „Сокола“ у СРЈ део машина, алата и произведених делова који су припадали федералној имовини. Евакуација је била под борбеним условима до краја маја 1992, уз заштиту 63. падобранске бригаде. Услови за обнову производње нису створени, а у РВ и ПВО нису били потребни додатни авиони. Зато се производња Г-4 завршила са 91 примерком.

Према подели послова Г-4 требало је да се ремонтује у заводу „Змај“ у Великој Горици поред Загреба. За освајање ремонта у „Змај“ је 20. новембра 1986. прелетео авион 23606 из 525. ескадриле. Било је то време када се ближио рат (пролећа 1991. године), па је део радника започео са блокадом радова. Како се проблем ризика од саботаже сматрао већим од потребе за авионима у „Змају“ су задржани само одани радници, уз обезбеђење 63. падобранске бригаде. Након

евакуације Завода, посао ремонта додељен је фабрици „Утва“ из Панчева. Тамо су пребачени авиони евакуисани из „Змаја“ и, после усвајања ремонта, први примерак завршен је 16. децембра 1993. године. Након последњих провера превезен је у деловима на аеродром у Батајници и после монтаже кренуо је на свој први пробни лет 27. јануара 1994. године. Сада послове ремонта Г-4 води завод „Мома Станојловић“.

ОПЕРАТИВНА УПОТРЕБА

Иако је Г-4 првенствено требало да се користи као школски авион, прва ескадрила у којој се нашао није била на наведеној листи јединица ВВА. Хронолошки, након ВОЦ-а, Г-4 су прво дошли у 525. тренажну авиацијску ескадрилу (тае) у улози авиона реморкера са уређајем за вучу мета. У време када су три почетна авиона ППП (децембра 1980. и у прва два месеца 1981) дошла у ВОЦ, већ је у Команди РВ и ПВО донета одлука да се они





у што краћем року проследи 525. тренажно авијацијској ескадри (тае). Реч је о јединици директно подређеној Команди РВ и ПВО која се примарно бавила тренажом пилота на дужностима у команди вида и за вучу мета за потребе цевне ПВО.

Авиони 525. тае били су у комшилuku ВОЦ-а па се сматрало да ће, ако треба, моћи лако да се користе за наменске провере. У то време су као реморкери за мете коришћени амерички авиони Т-33А, модификовани у заводу „Змај“ – четири 1976. и исто толико 1980. године. Они су увезени половни и истицао им је животни век, па је требало да се хитно замене новим авионима. Зато су изабрани Г-4 из ППП и три авиона из ВОЦ-а који су 28. априла 1981. предати 525. тае. Та јединица се током тог месеца поновила и са три нова авиона директно преузета из фабрике. Тек када су пилоти овладали новом техником први авион 23601 прелетео је у „Змај“ 25. маја 1982. на преварку у реморкер (преварка се завршила децем-

бра те године). Авион се вратио у ВОЦ на практичне провере мете УВМ-82.

У саставу 525. тае први авион са интерном ознаком вида Н-62Т (тегљач) налазио се од 12. јануара 1983. године. Радови на пет Н-62Т завршени су до јула 1983. године. Ново средство из инвентара РВ и ПВО приказано је на здруженој тактичкој вежби „Јединство-83“, одржаној од 10. до 15. септембра 1983. године. Са шест Г-4 и седам орлова, у извиђачкој варијанти, формиран је наменски састав – Мешовита авијацијска група која се прикупила на аеродрому Петровац. На полигону Криволак одељење Г-4 дејствовало је из бришућег лета са авиобомбама Мк 82К.

Поменута тренажно авијацијска јединица (525) постала је пунокрвна борбена ескадрила 1987. када јој је промењен назив у 252. ловачко-бомбардерску авијацијску ескадрилу (лбае). Настављена је обука сталног састава, са тежиштем на подршци КоВ у централном делу државе.

ОБУКА

Првобитни планови о потпуној замени Г-2 са Г-4 промењени су у време почетка серијске производње новог авиона, тако да су за пренаоружање у ВВА предвиђене три школске ловачко-бомбардерске ескадриле ВВА из састава три ловачко-бомбардерска авијацијска пука (школска) – 185. пука са аеродрома Пула, 172. пука са аеродрома Голубовци код Подгорице и 105. пука са аеродрома Земуник код Задра. Рачунало се на то да ће се после доласка новог школског авиона *ласта* обука најпре проводити на летелици са клипним мотором, потом на Г-4, а у завршници на наменском авиону какав се користи у борбеним ескадрилама.

На такав став увелико су утицали проблеми око раста цене горива седамдесетих година. Од *ласте* се, према тактичко-техничким захтевима, очекивало да се у свему подреди потребном нивоу наменских перформанси и сличности са Г-4. Авионика, размештај команди и уређаја у пилотској кабини такође је требало да се унифицирају са Г-4. Зато се сматрало да ће три ескадриле Г-4 подмирити потребе ВВА.

Када се показало да ће *ласта* каснити, програм обуке се проводио са три авиона – селекција кандидата на *утви-75* (В-53), основна обука на Г-2, а на Г-4 прелазило се на трећој или четвртој години боравка питомца на ВВА. Осим летова са питомцима, пилоти све три ескадриле из ВВА изводили су обуку за наменске задатке подршке. Наиме, у рату се предвиђало да ће школске ескадриле постати наменске ловачко-бомбардерске ескадриле за подршку КоВ и РМ и, у секундарној намени, за ловачка дејства против споролетећих ваздухоплова. Зато се обука сталног састава сматрала једним од приоритета. Редовно се проверавао ниво обучености на тактичким вежбама.

АЕРОДРОМ ПУЛА

Авиони Г-4 дошли су 1984. у ВВА на аеродром Пула у 229. лбае(ш). У тој јединици су у оквиру Центра за борбену обуку и ловачку авијацију обучавани питомци на четвртој години за смер дозвучне борбене авијације (ДБА). Они су на тој години студирања имали борбену обуку на Г-2.

Пет пилота и 17 официра и подофицира техничке службе 229. лбае(ш) прошли су теоријски део преобуке у техничкој учионици у Мостару у „Соколу“ од 22. октобра до 10. новембра 1984. године.

Прва два авиона Г-4 ев. бр. 23621 и 23623, који су преузети из ВОЦ-а, слетела су на аеродром Пула 3. децембра 1984. Четири дана након њиховог доласка приређен је свечани строј јединице и у летачком програму приказане су летне могућности Г-4. За командама се налазио пилот ВОЦ-а мајор

Авиони Г-4 из 249. лбае(Ш) на аеродрому Земуник код Задра



Пар Г-4 из 249. лбае(Ш) са цементним авио-бомбама
пред дејство на полигону Бенковац 1991. године



Ласло Колар. Први лет из курса преобуке истог дана имао је капетан прве класе Никола Ђерфи. У Пули су 19. децембра преузели и трећи авион ев. бр. 23622.

Да би се што пре завршио практични део преобуке на тек придошлим авионима, интезивно су летели, и они су током децембра 1984. имали 118 часова налета. Преобука прве ескадриле на Г-4 завршила се до 10. јануара 1985. године. Преобука се наставила 1985. са пилотима ескадриле и делом пилота команде 185. пука. Просечно су пилоти имали са наставником за преобуку 16 летова, са 11,30 сати налета, и пет самосталних летова са 4,20 сати налета.

Један од првих задатака за 229. лбае(ш) било је представљање Г-4 на паради „Победа-85,” приређеној у главном граду 9. маја 1985. године. После седам недеља припрема и 102 лета (са 55 часова налета) у ешалону РВ и ПВО учество-

вало је једанаест пилота са шест авиона.

Током 1985. и до јуна 1986. године из фабрике је у 229. лбае(ш) дошло 18 нових Г-4 и тиме се завршила пуна ескадриле у Пули. У међувремену, у септембру 1985, ескадрилама су предати авиони Г-2 које су наставиле да користе тај авион. После преобуке целог састава 229. лбае(ш) на нову технику, у школској години 1986/87. примљени су први питомци изабрани да четврту годину прођу на Г-4. На аеродрому Пула дошло је 18 питомаца 36. класе ВВА.

Први самостални лет извео је тада питамац Ранко Живак, а сада један од водећих официра вида. Сви питомци 36. класе завршили су обуку од 14. октобра 1986. до 10. јула 1987. године. Имали су просечно 129 летова, са 56 часова налета. Како у јединице нису дошли нови авиони, 17 тек промовисаних потпоручника 36. класе су након обуке на Г-4 морали да на Голубов-

цима прођу преобуку на стари авион јастреб пре одласка на прва радна места!

У првим годинама службе Г-4 пилоти сталног састава у 229. лбае(ш), осим редовних задатака на обуци, приказивали су авион на аеромитинзима и учествовали у изради наставног филма о Г-4. На здруженим тактичким вежбама „Снага-88”, „Крка-88” и „Учка-88” потврдило се да су у 229. лбае(ш) савладали борбену примену Г-4. На тим вежбама коришћене су пламене авио-бомбе ПЛАБ-200.

На аеродрому у Пули питомци четврте године школовани су завршно са 39. класом, школске године 1989/90. године. У следећој години први пут су на Г-4 у 229. лбае(ш) дошли питомци треће године из 41. класе.

Када се 1986. године завршила пуна ескадриле у Пули, нови авиони су из фабрике дошли у руке пилота и техничара из 239. лбае(ш) са Голубоваца. Ту су на



ДЕНЕБ-89

Здружена тактичка вежба „Денеб-89“, одржана од 28. до 31. маја 1989, разликовала се од других по масовности учешћа и тежини задатака. Први пут се говорило о самостално изведеној операцији вида. На вежби су учествовале све три ескадриле Г-4 из ВВА. Пилоти 229. лбае(ш) имали су први пут ноћна дејства, уз осветљавање циља светлећим авионским бомбама. Уништили су симулирану колону ратних бродова. На почетку вежбе тринаест Г-4 из 239. лбае(ш) прелетело је на аеродром у Удбини. На полигону Бенковац уништили су свих шест мета тенкова. У сложеним метеоролошким условима Г-4 су код острвца Трамерка дејствовали на мету разарача. Током вежбе „Денеб-89“ авиони Г-4 из 249. лбае(ш) били су на аеродрому Крк, одакле су полетали да би дејствовали на полигонима Марлера и Трамерка.



четвртој години летели питомци изабрани за ДБА. После сезоне годишњих одмора, у септембру и октобру 1986, припадници те јединице прошли су теоријски део преобуке у Техничкој учионици у Школском центру РВ и ПВО из Рајловца.

ГОЛУБОВЦИ, ЗЕМУНИК, ПЕТРОВАЦ

Прва два Г-4 слетела су на Голубовце 24. јуна 1986. у 14,22 сати. То су били авиони 23645 и 23646. После преобуке, у школској години 1987/88, примљено је на летачку обуку првих осам питомаца 37. класе на четвртој години школовања за смер ДБА. До јануара 1988. из „Сокола“ је на Голубовце прелетео 21 Г-4 и тиме се попунило далеко више од 14 авиона потребних према формацијском саставу. Осим задатака из оквира ВВА, 239. лбае(ш) се 1988. сматрала обученом за наменске

задатке подршке и то се показало на вежбама „Снага-88“, 5. октобра на полигону Калиновик и „Удар-88“ 18. октобра на полигону Криволак. Пилоти ескадриле дејствовали су авио-бомбама Мк 82.

У школској години 1988/89. у 239. лбае(ш) били су питомци четврте године из 38. класе ВВА. Од школске године 1989/90. на Г-4 обучавани су питомци треће године из 40. класе.

Године 1987. почели су да лете авиони Г-4 и у трећој ескадри ВВА - у 249. лбае(ш) на аеродрому Земуник у матичној бази ВВА. Тачно годину дана после 239. ескадриле и припадници 249. ескадриле прошли су кроз техничку учионицу у Школском центру РВ и ПВО. У ескадри су била два пилота који су прошли преобуку 1985. године, а шест додатних пилота имали су обуку у ваздуху у 239. ескадри октобра 1987. године.

Прва четири Г-4 позајмљена из 239. лбае(ш) слетела су на аеродром Земуник 20. децембра 1987. у 11.42 часова. Наредног дана пилоти 249. лбае(ш) већ су полетели на први задатак – извиђање времена на почетку летачког дана.

Тек освојени Г-4 показали су се ефикасним у сезони борбене обуке 1988. године на полигонима на вежбама „Мања-ча-88“ и „Снага-88“. Од октобра 1988. почела је обука осам слушалаца 34. курса наставника летења ВВА на авиону Г-4. У школској години 1990/91. у 249. лбае(ш) примљени су питомци четврте године ВВА.

Осим ескадрила ВВА и 252. лбае, Г-4 се краће време (1988) користио у саставу 241. лбае 98. абр са аеродрома Петровац. У тој ескадри се 1988. и 1989. летело на орлу, али су недовољан број авиона и технички проблеми редуковали налет. Зато су преузети Г-4 како би се на тим авионима одржавала тренажа пилота орла и дела пилота команде 98. абр. ■



Л Е Т Е

Последњи састав из 1998. године





Акро-група на обуци децембра 1998. године



Ћ Е З В Е З Д Е



У саставу 105. пука у 333. мешовитој ескадрили, на основу наредбе од 1985, четири пилота летела су у саставу тима са четири авиона *јастреб*. После прве сезоне тим се проширио на шест пилота, наставника ВВА. Они су упоредо са основним наставничким послом и борбеном обуком летели на аеромитинзима унутар СФРЈ. Намера да се са *јастреба* пређе на Г-4 остварена је 1990. године. За потребе „Летећих звезда“ у заводу „Змај“ модификовано је седам Г-4. Авиони су добили подвесник са димним трагом и скинути су поткрилни носачи.

„Летеће звезде“ су први пут на новом авиону летеле на аеродрому у Батајници 20. маја 1990. поводом прославе тадашњег Дана вида. У саставу последње предратне поставке тима (лета 1991) били су вођа капетан прве класе Андреј Перц, капетан прве класе Светислав Јовић, капетани Богољуб Жујовић, Бранко Шарић и Џевад Хасић и поручници Саша Ристић и Предраг Вукашиновић.

У ратном развоју предвиђало се да пилоти и Г-4 из „Летећих звезда“ уђу у 243. лбае у саставу 185. пука. Фебруара 1991. авиони су током контроле ВВА преведени из акробатске у борбену конфигурацију и пилоти су извели дејства на школском тактичком полигону.

Наређењем Команде РВ и ПВО од 9. октобра 1996. године, поново су основане „Летеће звезде“ у саставу 239. лбае. Свих седам Г-4 из првобитног тима из 1990. године остало је у шеми „Летеће звезде“ и летели су на редовним задацима обуке.

У саставу тима били су капетан прве класе Предраг Вукашиновић, у улози вође, капетани Драган Злокас, леви пратилац, Зоран Катанић, десни пратилац, Иштван Канас, репни пратилац, Саша Ристић, вођа синхрора и Томислав Бећаговић, пратилац у синхрору. Први лет у новом саставу „Летеће звезде“ имале су на аеромитингу на престоничком аеродрому, одржаном 15. јуна 1997. године.

Авиони Г-4 су летели изнад Вршца и, први пут у историји акробатских тимова, наши виртуози отишли у иностранство. На фону врло блиских односа са Бугарском, „Летеће звезде“ су од 26. до 29. септембра 1997. гостовале на аеродрому у Пловдиву.

У другој сезони 1998. та акробатска група летела је седам пута изнад домаћих аеродрома. У саставу седморке летеле су на аеромитингу у Храдец Кралове у Чешкој. У тим су 1998. примљени капетан прве класе Александар Маркотановић и поручник Саша Грубач.

ГРАЂАНСКИ РАТ

После почетних губитака ЈНА, које су јој словеначки територијалци и полицајци нанели 27. јуна 1991, ескадриле 5. корпуса РВ и ПВО добиле су наредбу да прикажу силу и одлучност у одбрани државе. Авиони Г-4 из 229. лбае полетели су на борбене задатке. Требало је да униште блокаде које су зауставиле јединице ЈНА на словеначким путевима. На аеродром у Бањалуци 29. јуна прелетела су су три Г-4 и осам јастребова из 252. лбае.

На борбеним задацима учествовали су Г-4 са аеродрома у Земунику. Први ратни лет извео је авион 23727.

У наредном кораку кризе Хрвати су формирали оружану силу. Аеродром Земуник налазио се превише близу противничких положаја, па се 249. лбае пребазира на аеродром у Удбини.

Током лета 1991. године Г-4 су коришћени изнад кризних простора на задацима демонстрације силе, посебно у заштити колоне ЈНА које су се повлачиле ка истоку и за визуелна извиђања. То су радили пилоти Г-4 и јастребова из 252. лбае, која се са делом авиона до 11. августа задржала на аеродрому у Бањалуци.

Када су се крајем августа повремене инциденти претворили у отворени сукоб хр-

ватских снага са ЈНА и ТО, Г-4 су почели да се користе за борбене задатке. Пилоти 252. лбае летели су тежишно изнад источне Славоније на задацима ваздухопловне подршке 12. корпуса, 17. корпуса и 1. гардијске пролетерске механизоване дивизије. У тој ескадрили били су концентрисани искусни пилоти виших чинова, који су на себе преузели велик део ратног терета вида.

Као ојачање, изнад славонских простора летели су и Г-4 из 239. лбае. Од 7. јула на аеродрому у Тузли налазило се петнаест Г-4. Да би се равномерно поделили задаци на све пилоте пука, уведене су ротације ескадрила – од 12. 8. до 29. 8. на смени се нашла 239. лбае. Следећу смену чинили су припадници „орловске“ 242. лбае, али ратна нужда се морала уважити и зато се ескадриле Г-4 из Голубоваца вратила у Тузлу. Са аеродрома у Пули се 18. на 19. септембар пребазира на аеродром у Тузли 229. лбае. Авиони су 10. октобра прелетели на аеродром у Голубовцима, када се кући вратила и 239. лбае. Дан после слетања у Голубовцима, из Команде РВ и ПВО наредили су да се 229. лбае уврсти у састав 172. пука. Са Г-4 је током стационирања на тузланском аеродрому изведено 108 борбених задатака.

Авиони Г-4 из 249. лбае летели су тежишно на задацима ватрене подршке 9.

корпуса у северној Далмацији и Лици. На почетку сукоба у ескадрили се налазило четрнаест Г-4.

На почетку рата један број авиона Г-4 био је, осим у ескадрилама, и на ремонту у заводу „Змај“. После тешких преговора хрватске власти су гарантовале да неће правити проблеме током пресељења завода („Змај“) и децембра 1991. из Велике Гориче су извучени разни авиони, мотори, резервни делови, машине, документи, систем мета. Авиони су у деловима превезени на камионима, а само је један Г-4 прелетео на аеродром у Бихаћу.

После 3. јануара 1992. у 18 часова, од када су на нази били договорени услови примирја, авиони више нису полетали на борбене задатке.

Једна ратна рунда се завршила, а друга је почела – од марта 1992. пуцало се у БиХ. Хрвати су покушали да преузму контролу над Херцеговином и да истисну федералне снаге. На задацима ватрене подршке летели су Г-4 са аеродрома у Голубовцима. Заједно са орловима извели су 389 борбених летова. У почетку су пилоти Г-4 изводили борбена дејства применом „ниске шеме“. На тај начин се обезбеђују прецизни погоци, али су авиони изложени ПВО противника. Када су хрватске снаге повећале број лаких преносних ракетних систе-

Авиони 252. лбае на аеродрому Бањалука лета 1991. године: наоружани Г-4, „јастребови“ и Г-2 спремни су за одлазак на борбене задатке





У Музеју ваздухопловства на Аеродрому Никола Тесла Београд чува се задњи део трупа Г-4 23733 „минка“ из 249. лбае који је изнад Лике 1991. погођен лаким преносним ракетним системом ПВО. Пилот Бранислав Ивановски је слетео са тешко оштећеном летелицом. Авион 23733 још увек лети.



Наоружани Г-4: лансери ракета 128 мм и на унутрашњим носачима додатни резервоари за гориво

ма ПВО, прешло се на „високу шему“ – увођење у напад са висине од 3.000 до 4.000 метара.

Како су Г-4 били наоружани само класичним невођеним средствима, на сваком борбеном задатку морали су да улазе у зону дејства противничке ПВО. Поред тога, нису имали инфрацрвене мамце, који су на део авиона уграђени тек после завршетка сукоба. Зато су у 252. лбае на задатке слали парове Г-4 и јастребова са мамцима или су са Г-4 коришћене светлеће авио-бомбе.

Губици на борбеним задацима били су неизбежни – оборена су четири Г-4. Средњом, сва четири пилота преживала су искацањем из авиона. Пилот 252. лбае капетан прве класе Зоран Марјановић погођен је 17. септембра 1991. у авиону 23603 у близини Сарваша. Колега из јединице капетан прве класе Новак Новаковић погођен је 9. новембра у Г-4 23734 код Јармине, али се извукао до простора под контролом ЈНА код Бачке Паланке и искочио из авиона. Из Г-4 23728 код Бриња, 20. септембра искочио је пилот 249. лбае поручник Зоран Катанић. Последњи ратни губитак било је обарање Г-4 23631 24. априла 1992. године, у ширем рејону Хутова. Командир 229. лбае потпуковник Никола Ђерфи је искочио, али су га заробиле хрватске снаге. После три месеца боравка у „Лори“, размењен је у Неметину.

Борбе на деловима простора државе нису прекинуле обуку у ВВА – током ратне школске 1991/1992. године у 229. и 239. ескадрили наставила се обука питомца 42. класе на трећој години.

УПОТРЕБА НАКОН 1992.

Током повлачења федералних снага у границе новостворене државе, сви авиони Г-4 пребачени су у СРЈ. Летелице расформиране 249. лбае су са Удбине од 2. до 6. априла прелетеле у СРЈ. Већи део технике нашао се у 252. лбае, у којој су до тада преовлађивали јастребови и Г-2. Остатак Г-4 из 249. лбае поделиле су 229. лбае и 239. лбае. Тиме се консолидовала флота Г-4 и у складу са новом структуром РВ и ПВО, две ескадриле из 172. абр Голубоваца добиле су задатак да проводе обуку студената треће

и четврте године и обуку сталног састава за наменске задатке подршке КоВ и РМ. Школске 1992/1993. године на обуци у 229. лбае били су питомци четврте године, са пилотима из 42. класе.

Кандидати за пилотски позив више нису долазили у ВВА, већ у јединствену Војну академију и, у складу са таласом промена, питомци су преименовани у студенте. Они су наставили да лете на трећој и четвртој години на аеродрому у Голубовцима. Због равномерне поделе задатака студенти су летели и у 229. и у 239. ескадрили.

Борбена обука сматрала се за прио-



ЛИЧНА ИМЕНА АВИОНА

Један од практичних примера како створити чврсту везу између припадника тактичких јединица у рату били су амблеми настали 1991. године. До тада се у ЈРВ и ПВО врло тврдо бранио сваки покушај стварања засебног идентитета јединица, али не и у рату. Авиони Г-4 са Удбине добили су знак кобре. Техничари су изабрали „лична“ имена авиона иза рефлектора. Тако су авиони постали: Тања, Ленче, Цеца, Јасна, Лена Брена, Супер Снеки, Минка...

ритетни задатак 252. лбае 204. абр, а делом ресурса Г-4 проводила се тренажа пилота на дужностима у командама и вуча мета за ПВО. Од 1994. године 252. лбае растала се од ловачких ескадрила и сврстала у 98. абр, у којој су сабране четири ловачко-бомбардерске ескадриле, лоциране у централној Србији. Процес поделе јединица по намени завршио се 1997, када се 98. абр преформирала у ловачко-бомбардерски пук са две ескадриле орлова – 241. лбае, са аеродрома у Лађевцима, и 252. лбае, која се пренаоружала заменом авиона са 242. лбае. Из Голубоваца прелетело је девет једноседа Ј-22 и шест двоседа НЈ-22, који су уведени у састав 252. лбае, уместо осам Г-4, који су предати 242. лбае. После те замене технике, завршене октобра 1997, већина Г-4 затекла се у три ескадриле 172. абр. Изузетак је чинило пет авиона за вучу мета и три Г-4, који су задржани у 252. лбае за потребе обуке ПВО и тренаже пилота из команди.

У то време већ се редуковао број Г-4 у инвентару РВ и ПВО на основу одредаба *Подрегионалног споразума о контроли наоружања*, који је потписан 1996. године. Према том документу број борбених авиона морао је да се сведе на 155. Зато је део вишкова предат у збирку Музеја ваздухопловства на Аеродрому „Никола Тесла“ Београд. Са дела авиона одстрањене су инсталације за наоружање, а неки су уништени. Два авиона Г-4 изложена су у кругу Музеја, један је постављен на улаз у Завод „Мома Станојловић“, а један је уништен. У четири ескадриле и Ваздухопловном опитном центру остало је 65 Г-4. Од тог броја, 21 авион морао се преквалификовати у неборбени тако што су скинути носачи, нишан и све инсталације неопходне за примену наоружања. Намена тих авиона сузила се на обуку, па су добили ознаку Н-62Ш – школски. Они су концентрисани у 172. абр са намером да се користе само за обуку студената.

АГРЕСИЈА НАТОА

У припреми за одбрану од агресије НАТОа све борбене ескадриле су октобра 1998. прошле „генералну пробу“ рата – јединице су дислоциране према ратним плановима и биле су у високој борбеној готовости за наменске задатке. Авиони орао из 252. лбае, са посадама и техничким саставом, били су 15 дана октобра стационирани на Пониквама како би били ближе Косову у случају потребе да буду уведени у борбе против албанских побуњеника. У време прелета орлови су до Поникава летели у смакнутом поретку са Г-4, како би се заварали противнички радар и онемогућило да региструју број

Лет изнад Црне Горе 1992. године



Полетање са аеродрома Голубовци, лета 2000. године



Борбена обука студената 1998. године на аеродрому Голубовци



пребазираних авиона. Г-4 су се вратили у матичну базу.

У пролеће 1999. године, у седмицама пред рат, авиони Г-4 из 252. лбае вукли су мете изнад полигона ради обуке посада противавионских оруђа. Дивизиони ПВО из састава РВ и ПВО имали су марта 1999. гађања на полигону Пасуљанске ливаде ради освежавања знања резервиста.

Када се већ сасвим извесно очекивао први удар НАТОа, изабрани су циљеви за ватрена дејства за све ескадриле наоружане авионима орао и Г-4. Због виших перформанси орлови су имали предност у односу на Г-4. Зато су 24. марта, у часовима управо пред почетак бомбардовања, орлови из састава 252. лбае прелетели са матичног аеродрома на Поникве. Седам Г-4 остало је у растреситом размештају у кругу аеродрома у Батајници, и нису летели током рата. Осим орлова из 98. пука, на борбене задатке летели су Г-4 из 229. лбае. Девет авиона је 24. марта, такође у часовима пред почетак бомбардовања, прелетело са Голубоваца на аеродром у Нишу. Пилоти 229. лбае изводили су борбене летове у условима потпуне превласти противника у ваздушном простору. До Косова су летели на малим висинама, пратећи конфигурацију терена да би се уклонили из поља радарског осматрања са AWACS-а.

Авиони НАТОа уништили су на нишком аеродрому два Г-4. Један су погодили крстарећом ракетом AGM-154 са касетним пуњењем, тада први пут коришћеном. На аеродрому у Дубињу код Сјенице током рата били су стационирани шест Г-4 из 242. лбае и један из 239. лбае.

Противнички авиони уништили су на аеродромима седам наоружаних и 16 ненаоружаних Г-4 и оштетили девет, односно 14 авиона. Главнину губитака нанео је пројектил НАТОа који је пао близу улаза у подземно склониште у селу Тузи – у ланчаном пожару страдали су сви авиони „Летећих звезда“ и део ненаоружаних Г-4.

ПРЕЖИВЕЛА ФЛОТА

Флота Г-4 практично се преполовила током рата, а преостали авиони постали су драгоцени за преживљавање вида. Пилоти орлова су, у недостатку наменских авиона, све чешће летели на Г-4, иако они нису били предвиђени у формацијском саставу 98. пука.

Ратни губици условили су расформирања 229. лбае, а Г-4 из 239. лбае предати су 242. лбае, задуженој за наставак обуке студената пилота. Авиони НАТОа уништили су све примерке Г-2, па су студенти са утве-75 директно прелазили на Г-4. Велики међупростор у перформансама одразио се на обуку, тако да су само изабрани студенти четврте године прелазили на млазни авион.

За наступе на аеромитинзима, лета 2006, два Г-4 добила су привремене ознаке Војске Србије



Током 2000. године највећи број налета свих авиона у виду изведен је на Г-4. Чак се покушало и са обновом „Летећих звезда“, додуше, на авионима у маскирној шеми. Они су летели на прослави Дана тог вида – 2. августа 2000. на аеродрому у Голубовцима. Високи трошкови, недостатак керозина и авиона утицали су на то да се „Летеће звезде“ угасе. За приказ летачких вештина у соло програму коришћени су Г-4 из Ваздухопловног опитног центра. Од 2004. одласци на међународне аеромитинге постали су редовни, тако да су до сада Г-4 летели у Чешкој, Мађарској, Грчкој, Румунији и Словачкој. На тим летовима у Ваздухопловног опитног центра – Саша Риштић, Саша Грубач и Иштван Канас.

Када се 2003. формирала државна заједница СЦГ, подељена је имовина оружаних снага према територијалном принципу. Од тада су Г-4 са аеродрома у Голубовцима постали имовина Црне Горе. У складу са одлуком Врховног савета одбране из 2005, на том аеродрому су све летелице концентрисане у саставу 239. мешовите авијацијске ескадриле кориштене првенствено за обуку студената. У њој је требало да се задржи једно одељење Г-4, а сувишни авиони да се пребаце у јединице стациониране у Србији. После проглашења самосталности Црне Горе, 3. јуна 2006, у саставу оружаних снага нове државе остало је свих 17 Г-4 који су се затекли на аеродрому Голубовци. Са горивом послатим из Србије

Авион Г-4 са ознакама ВиПВО Војске Србије, уведеним 2007.



ЈЕДИНИ У СРПСКОЈ

У ВиПВО Војске Републике Српске нашао се, стицајем околности, само један примерак Г-4 са евиденционим бројем 23725. На том авиону су два пилота полетела 2. јуна 1992. на прелет са Батајнице на аеродром у Бањалуци, у данима када се заокруживала подела федералних оружаних снага на две-три самосталне силе. Због ризика од противничке ПВО у прелету, изнад простора под контролом противника, пилоти су се одлучили за бришући лет. У ширем рејону Градочца налетели су на далековод, јер су летели ниже од висине жица. У проласку су остали без терминеzona и дела вертикалног стабилизатора, које су одсекле жице далековода оштро и прецизно као жилетом. Одсечени део су на хрватској државној ТВ станици приказивали као доказ о томе да су оборили авион. Борци у маскирним униформама позирали су за камеру држећи комад вертикалца на којем се јасно видео читав број 23725.

Авион Г-4 је требало да се врати на аеродрому Батајници, али је због оштећења задржан на поправци у Бањалуци. У међувремену се СРЈ дистанцирала од РС због страног притиска, па се Г-4 нашао у имовини 238. лбае. После реорганизације вида 28. јула 1992. године, Г-4 је са орловима прешао у састав 27. лбае.

Интензивно је коришћен на борбеним задацима са аеродрома у Бањалуци, а 1994. и 1995. године и са Удбине. У матичну базу вратио се 5. августа 1995, када су и други борбени авиони са Удбине пребачени у РС пред продором хрватских снага. Авион је на једном од летова погођен лаким преносним ракетним системом ПВО. Пилот се вратио у базу са оштећеним авионом. После рата тај Г-4 се вратио у строј.



студенти пилоти завршне године 127. класе ВА извели су прве самосталне летове. Два пилота завршила су 7. јула 2006. редукован програм летачке обуке.

После реорганизације проведене 2006/2007, у саставу Војске Србије остало је 25 авиона Г-4. Они се налазе у саставу 98. и 204. авиацијске базе и Техничком опитном центру, односно ескадрили у Сектору за летна испитивања, или на ремонту. На Г-4 лете пилоти 252. мешовите авиацијске ескадриле, у којој се сада проводи обука студената. Г-4 се користи за одржавање тренаже пилота из „орловске“ 242. ескадриле.

У току је плански ремонт Г-4 ради продужења временског ресурса. Очекује се

ускоро да се уз ремонт проводи и модернизација авиона. Како ВиПВО Војске Србије има потребе за Г-4 и намеру да улаже у те авионе, од Црне Горе су затражене летелице које су тамо постале сувишне. Два авиона са аеродрома у Голубовцима су новембра 2006. предата на коришћење Ае-

УДЕСИ

У удесима је уништено десет авиона Г-4. У девет удеса је 13 чланова посаде искочило из авиона помоћу изузетно поузданог седишта *Мартин-Бејкер* Мк 10 (на прототиповима и ППП седиште Мк 8). Једина катастрофа на Г-4 догодила се 24.

ро klubu „Наша крила“. Само два Г-4 повремено се користе за одржавање тренажа пилота црногорске Авиацијске базе, а остали примерци су приземљени.

ИЗВОЗ

Извозни послови са *галебом-2* и *јастребом* били су први пословни продори југословенске индустрије у области борбених авиона. Очекивало се да ће Г-4, у маркетиншким материјалима назван *супергалеб*, отворити нови продор на тржиште, пре свега несврстаних држава, са којима су тада биле развијене квалитетне политичке везе.

На основу добрих искустава са југословенским млазним авионима прве генерације, либијско ратно ваздухопловство се одлучило да уђе у преговоре о набавци Г-4 још 1977, током израде првог прототипа, а пре првог пробног лета. Либија се занимала и за трансфер производње Г-4 као дела амбициозног плана за стварање локалне фабрике авиона. Али су реалистичне процене потреба и могућности, Либијце задржале на набавци *галебова* Г-2. Последњи примерци Г-2 за Либију финализовани су у фабрици „Соко“ 1983, у време када се производња већ преусмерила на Г-4. Лиценцна производња била је понуђена и Ирану и Ираку.

Близу одлуке о набавци Г-4 средином осамдесетих година била је и Нигерија, у време када је ратно ваздухопловство те државе већ имало два млазна школско-борбена авиона – *алфа цет* и МВ339АН. У понуди за продају још једног модела авиона, идентичне намене, Г-4 је сматран фаворитом, али се Нигерија на крају одлучила за чехословачки *Л-39 албатрос*, понуђен по изузетно ниској цени и са кратким роковима израде.

Посао са Нигеријом пример је проблема који су се испречили на путу извоза Г-4. Чехословаци су били снажни конкуренти, јер су имали масовну производњу релативно једноставног авиона нижих перформанси од Г-4, али и знатно ниже цене. Рокови за производњу Г-4 били су дужи у односу на конкуренте. Средином осамдесетих за извоз се, према процени могућности, нудило до 15 авиона годишње. У време када се завршавала серијска производња за ЈРВ и ПВО, повећане су производне квоте за извоз и тиме је отворен пут амбициозном маркетингу на страним тржиштима. Нажалост, то време

јуна 1987, на авиону 23634. Пилот Ваздухопловног опитног центра Милан Павловић тог се дана изнад аеродрома у Батајници припремао за приказ маневарских могућности Г-4. Лет се завршио ударом у тло, јер се Павловић одлучио за маневар на премалој висини.



Г-4 из састава 12. сквадрона РВ Уније Мијанмар



У наоружање мијанмарских Г-4, осим југословенских средстава уврштене су и кинеске авио-бомбе

се подудара са сломом СФРЈ и прекидом рада домаће војне индустрије.

Део маркетиншког представљања Г-4 било је учешће авиона на престижним међународним изложбама – 1983. године на Буржеу и 1984. на Фарнбороу приказан је прототип 23005. На салону Бурже 1985. представљени су Г-4 23626 са привременим бројем 406 за изложбу и *орач*.

Пре грађанског рата шест авиона Г-4 извезено је у Унију Мијанмар (бивша Бурма), која традиционално, почевши од 1953, користи производе југословенске одбрамбене индустрије. Шест Г-4 произведено је у последњем тренутку пре прекида рада у „Соколу.“ Шест пилота са Далеког истока је крајем 1990. прошло кроз техничку учионицу у Рајловцу, а затим од јануара до априла 1991. завршило преобуку у ваздуху на Г-4 у 249. лбае.

Куриозум у историји наше индустрије, усмерене пре свега на извоз у државе трећег света, представља понуда Г-4 на интервидовским тендерима америчког ратног ваздухопловства и ратне морнарице JPATS и BFTS за набавку школских авиона. Иако се од почетка Г-4 није сматрао за фаворита за JPATS (на којем се тражио авион знатно нижих перформанси), Ратно ваздухопловство САД се побринуло да прибави податке о нашем авиону. Зато су се 1990. амерички пилоти нашли у кабини Г-4 у Ваздухопловном опитном центру и 249. лбае. Према условима JPATS-а, авион се морао производити у САД, са америчком авионицом и мотором. За Г-4 је, као стратешки партнер 1990. године, изабрана фирма „Дженерал дајнемикс“ (General Dynamics) у којој се у то време у великим серијама израђивао борбени авион F-16.

Амерички партнери нису отворили приступ свом тржишту, али су пристали да маркетиншки и технолошки подрже извоз радикално модернизованог Г-4 у треће државе, пре свега кориснице F-16. Турска, у којој се F-16 лицензно производио, представила се као први интересант за вестернизовани Г-5. У СФРЈ се 1991. године тај посао сматрао великом шансом и зато је у документима Г-5 преименован у „ТУРГО“ (*турски галеб*).

НЕОСТВАРЕНИ ПЛАНОВИ

На цртежима Војнотехничког института Г-4 се појавио 1980. године као једноседи лаки јуришник, као што се то у првој генерацији домаћих млазних авиона учинило и од *галеба*, да би се израдио *јастреб*. Како је *орач* сматран јединим перспективним јуришним авионом, он је фаворизован, а једноседи Г-4 се задржао само на пројектним решењима.



У односу на основну варијанту авиона, на Г-4М, у први мах упадају у очи лансери за ракете Р-60 смештени на крајевима крила

МОДЕРНИЗАЦИЈА

Планови модернизације Г-4 вођени су на два упоредна колосека – од 1986. за извоз и од 1987. за ЈРВ и ПВО. Разлози економичности били су пресудни за одлуку о изради једног технолошког демонстратора и, наредбом Команде РВ и ПВО од 5. новембра 1990, авион 23646 послат је из 252. лбае у „Соко“ ради преварке у Г-4М. Радови су се наставили у „Утви“, али су недостатак новца и интереса вида утицали на то да се израда прототипа продужи за више година. Коначно, сви родови су завршени с почетком пролећа 1999. године. Пробном пилоту Ваздухопловног опитног центра потпуковнику Драгојлу Гроздановићу поверени су фабрички летови. Први лет авиона Г-4М изведен је 22. марта 1999, два дана пре почетка рата.

Као авион Г-4М је неважан за борбене задатке, па је остављен на аеродрому и временом је премештан како би се избегао уништење. Лакша оштећења на њему последица су погодака у инфраструктуру аеродрома. Радове на поправци преузели су у „Утви“ и авион је августа 2001. враћен у Ваздухопловни опитни центар, у растављеном стању. После монтаже и завршних припрема први лет је, 23. априла 2002, извео опитни пилот Ваздухопловног опитног центра мајор Мирко Замаклар.

У поређењу са стандардним Г-4, модернизовани Г-4М је обогаћен домаћим електронским нишанским системом и повећане су му борбене могућности – на краје-

вима крила добио је два носача за ИЦ самовођене ракете ваздух–ваздух Р-60, а под крилима ТВ-вођене ракете АГМ-65В *маверик*. Ојачана су четири поткрилна носача, тако да унутрашњи пар може да понесе до 500 кг терета, а спољашни до 350 кг. Носивост корисног терета на Г-4М износи 1.950 кг, што је 34,5 одсто више у односу на максимални терет на стандардном Г-4. У пилотској кабини изведене су промене размештаја показивача и наручени су уређаји нове генерације. Уграђен је уређај за побољшање стабилности и управљивости (УПСУ), као што је то урађено на авионима Ј-22 и НЈ-22 орао.

ДИГИТАЛИЗАЦИЈА

Актуелни програм усавршавања Г-4МД (модернизовани дигитализовани) требало би, према плановима Војске Србије, да обезбеди летачку обуку студената и сталног састава и да представља савремени борбени систем за подршку у ВиПВО ВС, прилагођен захтевима вишенаменских борбених авиона четврте генерације. Према *Тактичкој студији* првенствено ће бити изведене измене у авионици – током преварке постојећих авиона биће интегрисани модуларни рачунар мисије, двострука магистрала података стандарда 1553В, два вишенаменска колор-показивача у обе кабине, показивач HUD са камером у првој кабини, резервни летни инструмент (BFI) у обе кабине, систем команди на палици и ручици гаса (HOTAS), те вишенаменски контролни панел у обе кабине. У преоблико-

ваној кабини биће места и за дигиталне мапе.

У складу са новим стандардима у Г-4МД би требало да се угради инерцијални навигацијски систем са ГПС-ом, нови систем за радио-навигацију и инструментално слетање VOR/ILS, уређај за мерење растојања DME, радио-компас ADF, радио-магнетни индикатор RMI, жиро-дирекционал (DG), рачунар ваздушних података, уређај за идентификацију свој-туђ, две савремене радио-станице, радио-висиномер. Једна од новина на Г-4МД биће регистратор летних и видео података са системом за пренос података и земаљском станицом за претполетну припрему и послелетну анализу.

У систему обуке пилота Г-4МД би требало да постане савремена платформа са уређајима за праћење рада студената и симулираним мисијама савремених вишенаменских борбених авиона. Зато ће се интегрисати систем за виртуелну обуку, који би студенту требало верно да симулира савремени сукоб у ваздушном простору. Наставник ће у другој кабини имати панел за симулацију разних отказа. Тактичка ефикасност Г-4МД побољшаће се набавком нових вођених средстава. Преживљавање у ваздушном простору информатичке ере треба да се обезбеди применом новог сигнализатора радарског озрачења и системом за пасивно ометање, а централни носач прошириће намену, јер ће моћи да прими подвесник са електроником, као што је систем за означавање циљева или ИЦ уређај за осматрање



(FLIR). Накнадно ће се размотрити набавка подвесника са активним ометачима.

После продужетка века трајања, модернизовани Г-4МД ће моћи да лете у ескадрилама ВиПВО све до 2030. као школски авиони погодни за прелазну обуку на будући вишенаменски борбени авион.

ОДЛИКЕ

Школско-борбени млазни авион Г-4 метални је једномоторни двосед дозвучних брзина, намењен за савремену летачку обуку (основна варијанта), основну борбену обуку, тренажу пилота, вишеструку тактичку употребу као лаки борбени авион и вучу ваздушних мета.

Погонску групу авиона Г-4 сачињава турбомлазни мотор RR VIPER-632-46, који може да развије статички потисак од 1777 daN.

Авион је снабдевен хидрауличким и комбинованим електромеханичким уређајима, који омогућују лако и прецизно управљање. Пилотски простор је пресуризован и климатизован, са уграђеним избацивим седиштем 0-0 и снабдевен опремом која омогућује ефикасну употребу авиона дању

и ноћу. За полетање и слетање користи бетонске и припремљене травнате полетно-слетне стазе, а има и могућност самосталног покретања мотора. Ради скраћивања стазе полетања и слетања, авион се опрема стартним ракетама, односно па-добраном за кочење.

Конципиран је тако да буде лак за одржавање и коришћење у пољским условима.

НАОРУЖАЊЕ

Као лаки борбени авион Г-4 наоружава се стрељачким, бомбардерским и ракетним наоружањем. Стрељачко наоружање сачињава двоцевни топ ГШ-23Л, калибра 23 мм, са борбеним комплетом од 200 граната, који је смештен у контејнеру аеродинамичког облика. Контејнер топа се поставља са доње стране трупа авиона и у њему су, осим топа, смештени инсталација за репетирање топа и сандук за смештај граната са каналима за довод граната и одвод карика и чаура (чауре се одводе у атмосферу). Контејнер се за авион везује преко три везне тачке. Предња веза је реглажна, тј. помоћу ње се подешава контејнер

топа по правцу и елевацији. Контејнер се скида, па се авион може користити без уграђеног стрељачког наоружања.

Бомбардерско наоружање сачињавају четири носача бомби, по два испод сваког крила (унутрашњи и спољашњи). Они су предвиђени за ношење бомби тежине до 350 кг, касета потрошног типа, скупних носача бомби и свежњева бомби.

На поткрилне носаче наоружања могу се подвесити шеснаестоцевни лансери ракета Л-57, двоцевни и четвороцевни лансери ракета Л-128 и допунски носачи ракета ДН-5.

Дејство наоружањем омогућава жиростабилизовани нишан *феранти* (Feranti) Д282.

ЕЛЕКТРОНСКА ОПРЕМА

Авион Г-4 опремљен је електронском опремом која омогућава летење у повољним и сложеним метеоролошким условима дању и ноћу.

Електронску опрему сачињавају: радио-станица, *кондор* и радио-станица *мини кобац*, авионски интерфон мешач, радио-компас, радио-магнетски индикатор, радио-

Обнова обуке ловачко-бомбардерске авијације после оправке аеродрома Батајница, марта 2000. године



висиномер, авио-жирохоризонт, жиро-магнетски компас, пријемник вертикалног радио-фара, пријемник ВОР/ИЛС, уређај за мерење даљине, сигнализатор озрачења и уређај за употребу средстава за пасивно ометање.

КОНСТРУКЦИЈА

Авион Г-4 је такозвани слободноносећи нискокрилац, потпуно металне конструкције, са увлачећим стајним трапом типа трицикл.

Крило авиона је стреласто, дворамењачно, са једном помоћном рамењачом и интегрално машински фрезованом оплатом у кореном делу крила, а у завршном

делу класично са ребрима и уздужницама. Веза са трупом је изведена преко шест прикључних тачака.

У крилу су смештени интегрални крилни spremници за гориво и главне ноге стајног трапа. Оковним везама подвешена су закрилца и крилца на задњу рамењачу, а покреће се помоћу сервопокретача електрохидрауличног, односно хидрауличног типа.

За ношење ракетно-бомбардерског наоружања, додатних резервоара горива и контејнера са топом, авион је снабдевен са четири поткрилна носача наоружања и са подгрупним носачем, с тим што су унутрашњи поткрилни носачи повезани са инсталацијом за гориво.

Репне површине се састоје од хоризонталног обртног репа и вертикалног стабилизатора са крмилом правца.

Хоризонталне репне површине су дводелне, целообртног типа, а по геометрији стреласт са негативним диједром (-10°). Конструкција се састоји од две рамењаче, ребара, уздужница и носеће оплате, а површине су преко везних елемената спојене са јединственим обртним вратилом уграђеним на задњем делу трупа. Обртним репом се командује помоћу хидраулички погоњеног командног уређаја.

Вертикална репна површина је стреласта, класичног типа, са крмилом правца и тримером. Конструкција са једном главном и две помоћне рамењаче, ребрима, уздужни-

Повратак у Батајницу са дејства невођеним ракетним зрнима и топом на полигону Чента, 2007. године



цама и носећом оплатом, причвршћена је растављивом експлоатационом везом за труп. Крмилом правца командује се механичким командним уређајем, а тримером електрично.

Труп авиона је изведен као полуљуска са оквирима, уздужницама и носећом оплатом. Конструкција је рађена из три технолошка дела: кабински, централни и задњи. Кабински и централни део трупа чине експлоатациону целину – предњи део трупа. Предњи и задњи део трупа спајају се растављивом везом, омогућујући на тај начин скидање, односно постављање мотора.

У носном делу предњег дела трупа, смештени су електронска опрема и предња нога стајног трапа.

Пресуризоване и климатизоване пилотске кабине са командним уређајима, мерилима, опремом и седиштима, омогућавају рад два пилота смештена један иза другог, при чему је наставнику летења са другог седишта обезбеђена добра видљивост.

Непосредно иза кабина налазе се трупни spremници за гориво и погонска група, док су уводници ваздуха и електроопрема са акумулаторима на бочним странама трупа. У централном делу предњег дела трупа смештени су хидраулични и клима уређаји, и већина командних уређаја.

У задњем делу трупа је издувна цев мотора, а са доње стране ваздушна кочница и репно пераје (вентрал фин). Завр-

шни део трупа је искоришћен за смештај падобрана за кочење.

Стрељачко наоружање се смешта у контејнер, који се помоћу адаптера може подвесити на подтрупни носач. За подвешавање стартних ракета предвиђени су посебни носачи на доњем делу трупа.

Стајни трап је типа трицикл са ваздушно-уљном амортизацијом и гумама широког профила, што омогућава полетање и слетање са бетонских, и припремљених травнатих полетно-слетних стаза.

Главне ноге стајног трапа се увлаче помоћу хидрауличких радних цилиндара у крило ка централној линији, а предња у труп напред. У точкове главних ногу стајног трапа уграђене су хидрауличке кочнице са дисконима. ■





ТАКТИЧКО-ТЕХНИЧКЕ ОДЛИКЕ

Димензије и масе авиона

Дужина авиона (са пито-цеви).....	12,248 м
Висина авиона.....	4,299 м
Размах крила.....	9,88 м
површина крила.....	19,50м ²
стрела крила.....	22°
Маса празног опремљеног авиона.....	3.230 кг
Маса основне варијанте	4.695 кг
Маса са спољним оптерећењем	6.100 кг
Маса са преоптерећењем	6.300 кг
Маса унутрашњег горива.	1.272 кг

Перформансе авиона

Максимална брзина авиона.....	880 км/ч
(за $X > 2.000$ м).....	0,8 Ма
Брзина уздизања	(на $X = 0$ м) 28 м/с
Плафон лета.....	14.050 м
Дужина полетања и слетања ($m = 4.750$ кг)	
- залет.....	640 м
- протрчавање.....	570 м
Долет (мак. маса са поткрилним спремницима).....	2.050 км
Тактички радијус Ни – Ни – Ни – (5 минута борбе).....	300 км
Дозвољена оптерећења авиона.....	+7,2/-3,6 Г

Прилог припремили

Александар РАДИЋ
Мр Славиша ВЛАЧИЋ



Пише
Бранко КОПУНОВИЋ

НАША СРБИЈА

Погледајте листу најбољих тенисерки света. Прво две Српкиње, па три Русиње, и онда редом. Случајно? Ни случајно! Ана има сјајан сервис, убрзала је игру, њена лоптица непогрешиво налази неухватљиве делове терена противнице. Јелена је другачија, она је, пре свега, срчани борац и капа доле за све што је урадила и освојила. Никада не треба заборавити онај исцрпљујући меч против Словачке, када је, у одсуству Ане због повреде, била приморана да брани углед Србије. Са веома младим, неискуним девојкама није имала шта да тражи против веома јаке селекције, мотивисане и охрабрене здушном подршком домаће публике. А и она је једва стајала, исцеђена вирусом који јој је заустављао дах. Бледа, на ивици снаге, остављала је делић по делић себе на терену. Свако би сматрао да је исправно да преда меч. Не и она.

Тако се бори за своју земљу. Као Нале који после сваке победе узвикне – Србија! Одбојкашице такође. То осећање се не учи, њега има или нема, глума и патетика се одмах препознају попут отужног мириса. Новац и слава су сасвим друго. Потребу, исконску и праву, да воле отаџбину имају сви. Они на гласу и сасвим обични људи. Патриотизам, ма како истрошена реч била, јесте вечна тема. Стручњаци који изучавају људску свест кажу да су његове најизражајније форме понашања у рату и спорту. О рату бисмо могли надугачко и нашироко. Готово да нема генерације са ових простора која га није осетила на својој кожи. Нажалост. У посвети исписаној на књизи коју је поконио пријатељу, славни Ернест Хемингвеј је написао: „Знам да је од рата гори само пакао, али тамо нисам био...” Управо тако.

На средокраћу између емоција и наука стоји школа. Упоредо са градивом учи се живот. За катедром се смењују овакви и онакви наставници, родитељи су најчешће у поподневној смени. Ако нађу времена. Уколико га немају, или још горе, не налазе потребу за додатним лекцијама, ствари крећу низбрдо, па и странпутицом. Има једна школа из које ђаци никада не беже. Напротив, радују се сваком часу и новом сусрету с њеним простором. А тај простор је читав свет. Зове се „Наша Србије”, лети се похађа. Њена врата су широм отворена, не кошта, тамо се не полаже пријемни. Само добра воља и пуно љубави. Путујућа установа, под ведрим небом, назовите је како хоћете, шири разумевање и добру вољу. Има је свуда, од најудаљенијих и најсиромашнијих, зашто не рећи, делова земље, где живе заборављена деца из грађанских ратова, све до најзабаченијих

енклава на Косову и Метохији. Тамо малишани сањају само један сан: детињство без страха, веру и наду коју су изгубили.

„Нашу Србију” су, пре осам година, основали људи добре воље и са благословом Његове светости патријарха Павла. Они који би да заштите децу, дају им право да слободно уче и мисле, вредни су сваке пажње. Али они не желе никакав публицитет. Почели су пружајући помоћ и заштиту деци чији су родитељи погинули, нестали у грмљавини рата, киднаповани, нетрагом изгубљени током ратне драме. Они су постали савест Србије.

Сем осталих, посетили су породицу Стефановић у селу Доње Сухотно код Алексинца. Пронашли су четири бисера, девојчице изузетног дара, учтиве, марљиве, педантне, до суза пуне љубави према Србији. Једна од њих, Александра јој је име, својим стиховима је постидела многе песнике. Одакле детету толико снаге, духа и дара? Свако наредно путовање открило је нова лица будућих лекара, официра, инжињера, информатичара, занатлија, мислилаца, стваралаца...

Захваљујући њима, та хуманитарна организација, коју предводи изузетан човек Млађан Ђорђевић, обезбедила је, сем осталог, материјалну помоћ за 1.200 малишана широм Србије, Косова и Метохије, Републике Српске...

Шта још уче деца „Моје Србије”?

Све! Како се постаје добар и хуман човек, пре свега. Уче и оно што увелико наслућују – да је комшија пријатељ, што би старији рекли, спознају шта је међуетничка и међукултурална толеранција, изградња и развој савременог демократског друштва, разумевање свеколике различитости међу људима...

Ујој је школи све другачије, до усхићења. Па ће председник Тадић на Тари подићи малишана увис, а његовим другарима узвикнути: „Хвала вам што постојите!”. Митрополит Амфилохије Радовић је и у мантији показао како вешто барата лоптом и смело се упустио у игру на „мале голиће”. Долетела је Ана Ивановић, стигао је Новак Ђоковић, кола претрпана спаткишима довезао је Вања Грбић, па прослављени ватерполисти Влада Вујасиновић, Предраг Манојловић, мегазвезда НБА Пеђа Стојаковић, кошаркаши и фудбалери „вечитих ривала” сложено за нашу будућност... Певали су им Влада Георгијевић и Жељко Јоксимовић, рецитовала Јелена Жигон...

Ко су предавачи? За понос, од председника Тадића, Дејана Бодироге, Љубивоја Ршумовића, Матије Бећковића, до врхунских научника, хуманиста, војника, конструктора... Тако се учи „Наша Србија”.



Бојан Удовичић,
први Србин кадет
Ваздухопловне
војне академије
Колорадо
Спрингс

КРИЛА ЈЕДНЕ МЛАДОСТИ

Као један од најбољих ученика 31. класе Војне гимназије, Ваздухопловни смер, конкурисао је и био примљен као први Србин на чувену Ваздухопловну војну академију у Колорадо Спрингсу. Сан о летењу и позиву пилота одвео га је у Америку, где је са високим оценама завршио прву годину студија.

О наставку породичне официрске традиције, пакленим данима на почетку школовања, другарству, сличностима и разликама у начину живота, жестокој конкуренцији, поносу који је осећао док је у одређеним приликама носио нашу униформу, лепотама велике земље и носталгији, причао је Бојан Удовичић док је био у посети својим друговима на Војној академији. Отишао је да стекне пилотско звање и знање, али вратиће се на наше небо.

Кружнице Војне академије на Бањици. Радни дан, стање редовно. Склопљене су странице књига, на реду су озбиљни испити, провера знања будућих официра, теоријских и практичних. На травњаку испред трофејног авиона, наочит младић руком прелази преко његових крила. Бојан Удовичић чека своје другове да их поздраве, поприча са њима, пожели им срећу. И они њему, свакако. Другарство из 31. класе Војне гимназија никада неће отићи у заборав. Могао је и он да настави студије на Бањици, али судбина младог човека је хтела другачије.

Бојанова испитна грозница је прошла, у великом стилу је окончао прву годину студија на чувеној Ваздухопловној војној академији у Колорадо Спрингсу и сада је кадет треће класе. Ознаке које носи на униформи обученој за снимање о томе говоре. Но, о њима ћемо касније.

Тих, једноставан, лепо грађен момак, плени својом витком линијом и висином. Када проговори, осећају се његова учтивост, сигурност, знање, добар избор речи и кућно васпитање. Шармантан осмех, елегантан ход и војничко држање спољни су знаци препознавања. Нимало разметљив, али сигуран, одмах открива црте постојаног карактера, fine комуникације и добре намере.

Ту је и отац Миломир, па су ствари одмах јасније. Потпуковник у пензији, официр, дипломирани инжењер, човек који је афирмацију и високо образовање стекао у Војсци, живео за њу и своју петочлану породицу. Увек усправан, исправан, частан официр, са наглашеним цртама позива коме је био деценијама одан. Потиче из живописног златиборског краја. Село Стубло у чајетинској општини, надморска висина 1.200 метара. Какви се људи тамо рађају и како их васпитавају, узалудно је трошити речи. Са 14 година отиснуо се у Рајловац да похађа средњу Ваздухопловнотехничку војну школу. Није мењао место, наставио је на школовање као припадник 32. класе Ваздухопловнотехничке војне академије. Прво место службовања је Тузла, усавршавање, окончање студија на Електротехничком факултету у Београду. А онда прекоманде, како то бива у официрском позиву. По потреби службе: Рајловац, Ниш, Поникве, Београд... Везан за аеродром и авионе.

■ ПАКЛЕНА НЕДЕЉА

Отац и син, много заједничког, небо нарочито. Бојан ће му тек полетети у сусрет, Миломир га осматра, контрола неба и летања је његов нови позив. Још мало о породици. Супруга Алма је из Тузле, веран пратилац изабраника свог срца. Бојан је првонац, ћерка Јелена и млади син Жељко су рођени у Ужицу.

Бојан је био посебан, у свему. Од првог разреда основне школе заволео је војску и војнике. Читао је све о томе, скупљао фотографије, легио постере и непрекидно понављао: бићу официр. Беше то у време када се зло ширило нашим просторима, а Војска, не својом кривицом, често прозивана и непримерено етикетирана. Бистри одликаш је ставио родитеље пред свршен чин: Војна гимназија или ништа! Мајци не беше лако, отац опрезан, али када је свест о Бојановој жаркој жељи однела превагу над недоумицама, породица је чврсто стала уз њега. Испоставиће се да је то била права одлука. Током школовања, не само да је оправдао њихова очекивања већ је бриљирао. Може се рећи из свих предмета. Ваздухопловни смер је био опет његов избор, а Војна академија једини могући правац.

Појавила се могућност за наставак студија на Ваздухопловној војној академији у Колорадо Спрингсу, па су на тестирање позвани одабрани. Јака конкуренција, а тражи се само један. Знање, опште образовање, лекарски прегледи, психофизичке провере. Опет најбољи.

Опроштај од породице, другова, класића. Далеки пут преко океана. Први Србин постаје кадет елитне академије. Непрегледна база са два аеродрома. Постројене чете и водови, више од 4.500 студената из разних крајева САД и скоро целог света. Паклена недеља. Сцене из култног филма „Официр и центлмен“, немилосрдна селекција. Трчање, склекови, препреке, вода, бла-то... Па поново, ко опстане иде даље.

Обиље предмета, теорије преко главе, али тако је и – поговора нема. Озбиљан рад. Стално се нешто похађа, полаже, ис-

правља, допуњује... Нема предах. Тачније, мало је слободног времена. Излазак у град је према прописима, дакле, униформа је обавезна. Упознаје се са друговима из класе, а најближи су му Семи Тонго из Кеније, Марио Авила Дијаз из Гватемале и цимер Хит Мајерс, Американец. Постаје омиљен међу њима, осваја их својом ведрином, свеколиком способношћу, спортским духом. Тако је кадет Гранд Хедли причао родитељима о сјајном момку из Србије, па је Бојан позван у њихову породичну кућу, где се добро осећао, окружен пажњом и приметним гостопримством домаћина.

Постоји разлика у обичајима, културама, исхрани. На Академији је храна добра и разноврсна, каже Бојан, али треба се привићи на њу. Хлеб, на који смо ми навикли, једноставно не постоји на њиховој трпези.

Природа Колорада је прелепа. Надморска висина 2.500 метара, оштре зиме, ваздух пара плућа. Денвер је најближи већи град, али и он је удаљен око 100 километара. Шта је Денвер ако не и један од симбола гламурозне НБА лиге. „Нагитси“ су звезде,

НЕМА ЛАЖИ И ПРЕВАРА

Кућни ред на Академији је закон. Собе су једноставне, хигијена заједна, по три кадета су смештени у њима. Слично као у нашој Војној академији. Касете, ормари и фиоке се не закључавају. Постоји огромно поверење у част и поштење будућих официра. Нема лагања, превара, преписивања на тестовима и испитима. То нико и не покушава. Пијанство, употреба наркотика или физички обрачуни су увреда институције.

Кохезија колектива је нешто на чему се непрекидно инсистира. Већ на првој години кадет добија ментора, годину или две старијег колегу који му је нека врста старешине, саветник, ослонац. Ауторитет, пре свега. Бојан је имао током прве године свог старешину, од наредне он ће се бринути о једном младићу који почиње студије.

На томе се заснива читав однос током студија. Преступи су страна појава. Једноставно, живот их је избрисао са списка могућих појава. Уколико се докаже супротно, постоји само једна врста санкције коју сви добро знају: безусловно искључење!

Није реч само о казни, ти млади људи прођу кроз „милион“ провера и тестова. Тешко је и поверовати да би се неко поиграо са поверењем које му је указано и са могућношћу да стекне диплому угледне светске академије.

мегазвезде. Бојан их је гледао када је „пола класе“ громогласно навијало за своје љубимце. Доживљај, нема шта.

Следи још три године учења. Ова је најтежа. Прошла је у знаку строге селекције, у свему. Неки су одустали, многи елиминисани. На њиховој академији нема музике, филмова, петпарачке разбигриге... Спорт да, забава не! Све, апсолутно све је подређено учењу, вежбању и раду. Има времена једино за физичку рекреацију. Бојан је бриљирао у фудбалу, а своје другове је учио рукометној игри. За њих је то сасвим непознат спорт.

■ БЕЗ ПРИВИЛЕГИЈА

Двадесет посто студената су девојке које немају ама баш никакве привилегије у односу на своје колеге. Није им лако, нимало. Једнако их третирају од првог дана. Младићи се шишају „на нулу“, а оне скраћују косу до мушке фризуре. Нема улешавања и дугих noktiju, шминке нити соларијума. Ни случајно. Заједно са кадетама пребродиле су сва искушења, па ко је остао нека прича. Једино су норме на проверама прилагођене женском бићу, све друго је припрема за тежак официрски позив.

Бојан ће се кратко одмарати. Опет је мало времена, а хтео би да стигне до очевог родног краја, изађе са друговима, послуша добру музику... Наравно, најпре да веселем испуни мајчину душу. Мајка као мајка, брине се увек. Јелена се дописује с братом, радознала је и поносна, баш као и млади брат, који је добио поклон од кога се не одваја. Кошаркашку лопту с којом се



играју мечеви најјаче кошаркашке лиге на свету.

Посматрао је своје другове на вежби „Дипломац“, која је недавно одржана на Пасуљанским ливадама. Не крије одушевљење њиховим знањем, вештином, брзином... Посебно је приметио гађање из разних оруђа, прецизно до танчина. Срце му је, вели, највише заиграло када су се на небу појавили наши „мигови“.

Наравно, он ће се обучавати на другим типовима авиона, али приметно је велико поштовање његових колега баш према „двадесетдеветкама“, које су у саставу и нашег Ваздухопловства и противваздухопловне одбране. И одмах истиче да нема никакву недоумицу: када дипломира, постаће официр пилот Војске Србије! Нема тога што би га одвратило од намере.

Тај осећај припадности својој земљи, народу и Војсци увек и свуда истиче. Посебно га радује када може да носи нашу униформу. То је два пута годишње, за време такозване интернационалне недеље. Прилазе му другови, питају га за ознаке. И да знате, истиче Бојан, наше униформа је једна од најлепших.

Тегет панталоне, светлоплава кошуља и тамноплава блуза и капа, налик дуго виђаној „титовки“, његова је летња свечана униформа. Ознаке на које нисмо заборавили да појаснимо, заиста су својеврсни симболи о којима бисмо могли да поразмислимо и понешто усвојимо. Постоји златни и сребрни знак на капи. Бојан носи златни, јер му је отац био официр дуже од 20 година. Лентица на кошуљи, налик нашој замени за одликовање, ознака је да је држава у рату. Објашњење: у рату против тероризма. Најпосле, ту је и звезда коју носе само они кадети који су постигли одличан успех у школовању. Међутим, Бојан ће најпре показати прстом на плочицу где пише Udovicic Serbia.

Његовим стопама, сада двојбе нема, кренуће ове јесени још два матуранта чувене Војне гимназије. Бранко Ковачевић ће студирати на њујоршком Вест Поинту, а Милош Шеовац лети у Колорадо, где ће му Бојан умногоме олакшати почетак трновитог пута до пилотске кабине и официрског чина. Бојан је, народски речено, пробио лед, оштар и хладан. Учинио је то храбро, без ичије помоћи, успешно ван сваке сумње. Као први Србин, да се зна! ■

Бранко
КОПУНОВИЋ



Снимио Димитрије ГОЛ

Деведесета годишњица стрељања словачких војника у Шумарицама

ВИШЕ ОД ВОЈНИЧКЕ ЧАСТИ

Поводом деведесетогодишњице стрељања словачких војника, тада припадника аустроугарске армије, који су одбили да пуцају у српски народ и ту одлуку платили животима, на њиховој гробници у Шумарицама одржан је час историје, уз поему о војничкој части, достојанству, моралу и човекољубљу. Догађају су присуствовали високи представници државе и армије Словачке и Србије, градова Тренчина и Крагујевца, црквених великодостојника, школа, установа...



Шумарице су наша рана, незаборав, симбол слободе, непокора и страдања. То место изнад Крагујевца је свест о оном што смо били и што јесмо, што ћемо увек бити. Тамо почивају туга српског народа и савест Европе. Онда је покошено на хиљаде ђака, а професор се, пред упереним цевима, усудио рећи да он и у том трену држи час, па ће са онима које је учио и васпитавао радије у смрт него у понуђену му слободу. За њега је одлазак у вечност била питање части, а живот бедна погодба.

У оквиру Меморијалног комплекса налази се Становљанско поље а на њему гробница на чијој је вечној стражи гранитна плоча. На њој 44 исписана имена словачких старешина и војника мобилисаних у Пољорекову армаду која је огњем и мачем палила и комадала. Има томе равно 90 година...

■ ДОСТОЈАНСТВО И ХУМАНОСТ

После голготе на фронтима Русије и закључења Брест-литовског мира, крвавих битки и љутих рана, Словацима, припадницима 71. аустроугарског пешадијског пука било је доста ратног бесмисла. Чашу жуци у њихових душама прелило је наређење о прекоманди на италијански фронт. Озлојеђени и дуго понижавани, латили су се оружја које нису хтели да упере у српски народ. Тада су били у Крагујевцу...

Клицали су „Слобода!“ и на јуриш освојили касарну. Увече је организован противнапад. Разјарени Пољорекови официри наредили су и употребу артиљерије. Грунули су топови са Метиног брда, а наредног јутра је 7. драгомански пук под командом осветољубивог потпуковника Маркса Рихтера докрајчио израњавање побуњенике. По хитном поступку преживелима је изречена казна. Како пише изнад гробнице, стрељани су 21. јуна 1918. године...

Идеја о изградњи споменика рођена је јуна 1922. године. Покренули су је Никола Стевановић, ондашњи начелник војне музике, и потпуковник Милихер, војни аташе Чехословачке. Откривен је 28. септембра 1924, у присуству родитеља и породица стрељаних, представника Краљевине СХС, Републике Чехословачке, удружења и друштва...

Време и историјски догађаји учинили су своје. Нема више ни Југославије ни Чехословачке. Остале су лекције из прошлости у чијој је првој реченици рат апострофиран као највеће зло над свим невољама. Смрт и разарање, несрећа и туга, његове су пратиље и последице. И вазда се некако окончао, а патња је остала.

Давни догађај може се посматрати много дубље и далеко шире. Његова свевременска порука и димензија заслужују све друго осим површног осврта. Позив војника је сасвим другачији од осталих. Може му мир бити на срцу колико хоће, али његов крајњи изазов јесте рат. То је његова судбина. На нашим просторима то добро знамо. Али, војник, онај прави, од части и образа, никада неће ударити на нејач, неће покорити, палити и понижавати. Ни себе, ни противника. „Војник је узвишена реч док је не понизе догађаји“, говорио је стари, добри Хемингвеј и готово да му немамо шта додати, а некомо замерити.

Има ли случаја и случајности то што су поносни словачки војници баш у срцу Србије показали достојанство и хуманост? Осетили су блискост с народом који им се представљао као непријатељ и кога је требало узети на нишан. Бар им је тако наређено.

■ МЕМОРИЈАЛНИ СКУП

У светлу те идеје и без трунке скривених емоција, ових дана стигли су драги гости из пријатељске Словачке. А како их је дочекао Крагујевац? Срдачно, братски, дирљиво. Приређен је меморијални скуп у Шумарицама, а тамо су венце положили потпредседник словачке владе Душан Чапловић, државни секретар Данијел Духоњ, амбасадор Словачке у Београду Игор Фурдик, војни изасланик те земље пуковник Франтишек Михлик, наш државни секретар Зоран Јефтић, представници Министарства одбране и Војске Србије, градова Тренчина и Крагујевца, православне, католичке и евангелистичке цркве, Ковачице, Бачког Петровца, организација младих...

Уз највише војне почасте.

Млади из Тренчина извели су поему за памћење. А они ће се сећати својих гостопримљивих домаћина, тоглог пријема, нескривених симпатија...

У слову Верољуба Стевановића, градоначелника Крагујевца, срочена је порука о блискости и пријатељству два народа, миру, сарадњи... Заједничком путу у Европу где је Словачка постала чланица велике породице народа са идејом уједињења, свеколиког напретка, отварања граница, просперитета...

Било је у том чину подсећања на један давни догађај. Много емоција са обе стране које су далеко нарасле оквире пуког протокола. Дан у коме су представници два народа говорили истим језиком, дубоким саосећањем за жртве и обавезом да граде бољу будућност. ■

Бранко КОПУНОВИЋ
Снимео Даримир БАНДА



ЦИВИЛНА ЗАШТИТА ШВАЈЦАРСКЕ

ИНТЕГРИСАНИ К

Реформа цивилне заштите завршена је 2003. године. Федерална канцеларија за цивилну заштиту пребачена је у Министарство одбране, и грађани су се изјаснили на референдуму о новом *Закону о систему цивилне заштите*, који је ступио на снагу 1. јануара 2004. Према поменутом концепту и Закону, цивилна заштита организована је као интегрисани кишобран, који омогућава управљање, заштиту, спасавање и пружање помоћи. Иако на први поглед делује компликовано, систем цивилне заштите Швајцарске одлично је организован и успешан је у пракси.

Да би се боље схватила организација цивилне заштите у Швајцарској, треба разумети сам политички систем. Швајцарска је званично конфедерација, али по структури има више сличности са федерацијом. Постоје три државна нивоа: федерални, кантонални (26 кантона) и општински (око 2.800 општина). Федерална влада – Федерални савет јесте колективно тело, које се састоји од седам чланова (федералних саветника министара). Председника швајцарске конфедерације сваке године поставља парламент на рок од годину дана. На том положају смењује се укруг седам чланова Владе по старешинству. Председник функционише као *primus inter pares*. Седам саветника министара су колективно одговорни за одлуке владе. Свако од њих води једно од седам федералних министарстава.

Парламент (или Уједињена федерална скупштина) састоји се од две коморе једнаког статуса: Државног савета, који представља 26 кантона, и Националног савета, који представља народ. Парламент усваја законе, бира чланове Федералног савета, судије Врховног суда и, у случају рата, врховног команданта оружаних снага. Кантони имају велики степен аутономије, тако да сваки од њих има свој устав, владу и парламент. Градови уживају самоуправу у мери коју одређује кантон.

■ КООРДИНАЦИЈА ПРИПРЕМА

Реформа цивилне заштите завршена је 2003. године, пребацивањем Федералне канцеларије за цивилну заштиту у Министарство одбране и изјашњавањем грађана на референдуму о новом Закону о систему цивилне заштите, који је ступио на снагу 1. јануара 2004. године. Према поменутом концепту и новом закону, цивилна заштита организована је као интегрисани кишобран систем, који омогућава управљање, заштиту, спасавање и пружање помоћи. У оквиру тог система, партнерске организације (полиција, ватрогасне службе, јавне здравствене институције, техничке службе и службе заштите и подршке) одговорне су за одређене задатке и за пружање узajамне подршке.

Заједничко руковођење омогућава координисано планирање и припрему, али и оперативну команду у случају организовања у току несрећа или ванредних стања. Тамо где је то могуће, друге институције (нпр., службе социјалне заштите), приватне организације (нпр., Самарићани, Црвени крст), приватне компаније (из области шумарства, грађевинарства и транспорта) или оружане снаге могу бити позване као подршка. Партнерске организације раде заједно на градском или регионалном нивоу. Кантони и градови дефинишу свој организациони облик у складу са својим потребама и својим конкретним опасностима.

Мисија цивилне заштите, проистекла из циљева политике безбедности који су утврђени у владином извештају из 2000. године, јесте да се заштите становништво и његови витални ресурси у случају несрећа или ванредних ситуација, те у случају оружаног сукоба. Цивилна заштита обезбеђује командне структуре, заштиту, спасавање и пружање помоћи за потребе реаговања на такве ситуације. Она помаже у спречавању, ограничавању и управљању последицама.



КИШОБРАН

Цивилна заштита испуњава ту мисију пружањем становништву података о претњама и опасностима, али и о могућностима и мерама заштите, те упозоравањем становништва и пружањем инструкција о понашању, обезбеђивањем командних структура, координацијом припрема и организацијом партнерских организација.

■ РАСПОДЕЛА НАДЛЕЖНОСТИ

Надлежно извршно тело (градско, регионално, кантонално) сноси комплетну одговорност за кишобран систем цивилне заштите. Уколико дође до неке несреће или ванредног стања, командну одговорност преузима политички овлашћена јединица, која се састоји од чланова одговарајућих власти, начелника, чланова административног особља и шефова одељења партнерских организација. Обавезе јединице обухватају текућу анализу претњи и опасности, координацију планирања и размештај партнерских организација у случају несреће или ванредних ситуација.

Подршка руковођењу састоји се од посебних области информација, обавештавања, комуникација, информационих технологија, НХБ заштите и координације логистике.

ЈАВНА ЗДРАВСТВЕНА НЕГА

Јавна здравствена нега обезбеђује најбољу могућу медицинску негу становништва у свим ситуацијама. То такође обухвата превентивне мере и психолошку подршку. Јавна здравствена нега такође је регулисана на нивоу кантона. Комитет за медицинску координацију на федералном нивоу, медицинске логистичке резерве и инфраструктура медицинске заштите стоје на располагању за потребе великог броја пацијената (у случајевима епидемија, земљотреса, зрачења) или у случају оружаних сукоба.

НОРМАТИВНИ ОКВИР

Федерални устав од 18. априла 1999. (Члан 61)
 Федерални закон о систему цивилне заштите и служби заштите и подршке (од 4. октобра 2002)
 Федерални закон о заштити културних добара током оружаних сукоба (од 6. октобра 1966)

ПОДРШКА ОРУЖАНИХ СНАГА

Оружане снаге имају велики допринос у борби против егзистенцијалних опасности. У овом контексту оне пружају подршку на захтев власти, уколико су ресурси цивилне заштите исцрпљени или недоступни, углавном у случајевима великих оптерећења и због суочавања са озбиљним несрећама и ванредним ситуацијама. Употреба војних ресурса заснива се на принципу додатне помоћи. То значи да се прво употребљавају ресурси цивилне заштите у регионалној, кантоналној и међукантоналној кишобран структури, пре него што се тражи војна помоћ. Свеукупна надлежност за такве операције је на цивилним властима, док су војни команданти надлежни за командовање војском.

ТЕХНИЧКЕ СЛУЖБЕ

Техничке службе (које могу бити из јавног сектора или приватне организације) обезбеђују функционисање техничке инфраструктуре и логистике. То се посебно односи на снабдевање електричном енергијом, водом и гасом, комуникације, информационе технологије, одлагање отпада и одржавање путних веза. Током већих оптерећења, техничким услугама подршку могу да пруже приватне компаније и ресурси других партнерских организација у систему цивилне заштите.

ВАТРОГАСНЕ БРИГАДЕ

Ватрогасне бригаде одговорне су за спасавање и генералну контролу последица (укључујући гашење пожара). Оне су организоване на нивоу кантона. Одређени задаци, као што су хемијска заштита, заштита од нафтних загађења и зрачења пребачене су у посебно опремљене и обучене ватрогасне бригаде („основне јединице“).

Партнерске организације реагују на ванредне догађаје употребом модуларно структурисаних ресурса. Модуларна структура усредсређена је на свакодневне догађаје, а распоређени ресурси се увећавају у складу са природом и озбиљношћу самог догађаја. Постојећа координација партнерских организација – а посебно брзо распоређивање ресурса полиције, ватрогасних бригада и јавне здравствене неге – довољна је за решавање свакодневних догађаја. Када дође до таквих догађаја, ти ресурси контролишу операције на лицу места рутинским процедурама.

Несреће и ванредне ситуације могу да захтевају размештај неколико или свих партнерских организација неког града или региона. Партнерске организације могу да користе додатне ресурсе и резервне елементе, који се могу даље појачати позивањем приватних организација и компанија, али и оружаних снага.

Уколико се повећава претња (нпр. повећана радиоактивност или опасност политичко-војне природе), федералне власти, кантони и градови предузимају кораке у оквиру својих области одговорности како би повећали оперативну приправност система, а у складу са развојем догађаја.

Концепција цивилне заштите заснована је на расподели надлежности између федералних власти и кантона. Изузев одређених области резервисаних за конфедерацију, кантони су пре свега одговорни за цивилну заштиту. Они су посебно одговорни за суочавање са несрећама и ванредним ситуацијама, и они обезбеђују одговарајућу командну структуру и оперативну приправност партнерских организација. То кантонима омогућава да створе ефикасне структуре скројене према њиховим дефинисаним захтевима.

Федерална влада одговорна је за одређене (углавном веће) несреће и ванредне ситуације, првенствено за радиоактивна за-



гађења, кварове на бранамa, људске и животињске епидемије и оружане сукобе. Према федералном законодавству, конфедерација такође регулише основна питања цивилне заштите (нпр., услове за службене дужности) и утврђује стандарде (нпр. за заштитну инфраструктуру). У случају појава које утичу на неколико кантона, целу нацију или непосредне суседе Швајцарске (нпр., масовна миграција, земљотреси), она може да преузме функције координације и команде.

■ ИСТРАЖИВАЊЕ И ПРЕВЕНЦИЈА

Заштита становништва мора се стално побољшавати коришћењем резултата до којих долазе одређене службе истраживања и развоја. То подразумева обезбеђивање постојећег научног знања и разјашњавање сложених међуодноса углавном у областима процене ризика и планирања ванредних стања на бази ризика. Ис-



ПАРТНЕРСКЕ ОРГАНИЗАЦИЈЕ

Јасна расподела одговорности међу партнерским организацијама од великог је значаја. Као део свеукупног система цивилне заштите, полиција, ватрогасне бригаде, јавно здравство и техничке службе омогућавају брзо распоређивање ресурса. Осим њих, постоје и службе заштите и подршке (СЗП) и оне представљају други ниво ресурса, који се најчешће ангажује у случају већих несрећа и ванредних ситуација.

ЗАШТИТА И ПОДРШКА

Служба заштите и подршке (СЗП) одговорна је за обезбеђивање заштитне инфраструктуре и ресурса за упозоравање становништва, за бригу о бескућницима и људима који траже склониште, те за заштиту културне имовине. Уколико је потребно, она пружа подршку другим партнерским организацијама у дугорочним операцијама, које могу да трају од неколико дана до неколико недеља или месеци. Она обавља поправке како би се спречиле секундарне последице и ојачава командну подршку и логистику. СЗП као централни део националне обавезе за пружање услуга, може такође да буде распоређена на опште задатке од користи за заједницу (нпр. за особље на јавним скуповима). Локална структура СЗП и њена сарадња са партнерским организацијама регулисани су на нивоу кантона, а у оквирима федералних закона и прописа.

ПОЛИЦИЈА

У оквиру цивилне заштите полицијске снаге као професионални ресурс одговорне су за одржавање безбедности и јавног реда. Снаге кантоналне и градске полиције обезбеђују оперативне ресурсе. Као додатна помоћ, током већих опеређења могу се позвати СЗП за спровођење задатака који траже много људи (нпр. контрола саобраћаја).

траживањем и развојем руководи и финансира их конфедерација, а оно обухвата кантоналну заступљеност. То је дугорочна активност и захтева планирање од неколико година како би се обезбедили континуитет и одрживост.

Кишобран систем цивилне заштите оријентисан је, пре свега, на превентивне мере, оперативну организацију у случају несреће и непосредне мере поправљања стања. Институције које се првенствено баве поправљањем стања или превенцијом нису директно интегрисане у овај *кишобран* систем. Блиска сарадња и координација са тим институцијама је погодна, посебно у случају анализе догађаја и планирања ванредног стања. Свеобухватно и добро уравнотежено планирање безбедности обухвата све елементе из области спремности, реакције и опоравка. ■

Ивана УРОШЕВИЋ
Иван ДИМИТРИЈЕВИЋ



DRŽAVNA
LUTRIJA SRBIJE®

www.lutrija.rs

Možeš i **TI** da
voziš **A3**



**Nova instant
srećka**

Državne lutrije Srbije

**Ogrebi jedan od
120 AUDI A3 AUTOMOBILA!**



РЕОРГАНИЗАЦИЈА ОРУЖАНИХ СНАГА ФРАНЦУСКЕ



Председник Француске Никола Саркози представиће јавности план реорганизације Оружаних снага Француске, које ће постати мање, покретљивије и боље опремљене.

Очекује се да ће у новој Копненој војсци бити 131.000 војника и цивилног особља (сада 154.000), у Ратном ваздухопловству око 50.000 (сада 65.000), а у Ратној морнарици 44.000 (сада 54.000). Према том плану смањено би се број војника,

више новца би се одвајало за опрему и обратила би се већа пажња обавештајним службама и домаћој безбедности, а Француска би задржала своје независне нуклеарне снаге.

Француска влада ће тежити и да ојача везе са НАТО-ом, посебно у командној структури, као начин изградње војне сарадње унутар Европске уније. Француска има 12.000 војника у страним мисијама, који немају довољно добру опрему, имају мали број хеликоптера и других летелица за транспорт. Више од половине војника има административну функцију, а само 40 одсто је оперативно. ■

ЕУ ТРЕБА ДА УЛОЖИ ВИШЕ НОВЦА У ВОЈСКУ

Председавајући комитета за спољне послове Европског парламента, Пољак Јацек Саријуш-Волски, позвао је Европску унију да одвоји више новца на стварање европске војске. Он је, такође, затражио да Европски парламент има завршну реч када је у размештање трупа под заставом ЕУ.

Француска влада је саопштила да ће током шестомесечног председавања те земље Европском унијом, кључно питање бити јачање војне способности те асоцијације. Влада у Паризу ће захтевати више хеликоптера и летелица за евентуалне мисије ЕУ.

Начелник Генералштаба немачке војске Ген Волфганг Шнајдерхан изјавио је да сарадња ЕУ са Северноатлантским савезом може да обезбеди способност обе организације да спрече опасности са којима се свет суочава. ■



ИТАЛИЈАНСКА ВОЈСКА АНГАЖОВАНА У БОРБИ ПРОТИВ КРИМИНАЛА

Италија ће размести 2.500 војника у неколико градова како би помогли у борби против криминала, саопштио је министар одбране Игнацио ла Руса. Влада премијера Силвија Берлусконија повела је велику акцију за сузбијање криминала.

Неки од војника биће размештени у Напуљ, где ће штитити изградњу постројења за обраду нагомиланог ђубрета.

Војници су деведесетих година већ били на Сицилији, где су пружали подршку полицији у истрагама против мафије. ■

БРИТАНИЈА НАЈВЕЋИ ИЗВОЗНИК ОРУЖЈА

Британија је била највећи извозник оружја 2007. године, односно на њу отпада трећина извоза оружја у свету, саопштено је у Лондону. Владина организација за промоцију тржишта „Trade and Investment“ саопштила је да су извозници британског оружја имали 19 милијарди долара прихода прошле године, и већи приход него извозници оружја из САД.

Владин представник за тржиште и инвестиције Дигби Џонс изјавио је да британске компаније имају најсавременију технологију. Највише је зарађено од Саудијске Арабије, највећег купца оружја у свету, која је увезла оружје у вредности од 31 милијарди долара у последњих пет година.

Сједињене Државе су у последњих пет година прве на списку извозника, са 63 милијарде зараде од извоза оружја. Британија је друга, са 53 милијарде, а трећа је Русија са 33 милијарди долара. ■

ПЕШАДИЈСКА ЈЕДИНИЦА БИХ ОДЛАЗИ У ИРАК

Пешадијска јединица Оружаних снага Босне и Херцеговине, са 49 припадника, почетком августа биће упућена у нову мировну мисију у Ирак. Начелник Заједничког штаба ОС БиХ генерал-пуковник Сифет Поцић, рекао је да ће та јединица провести неколико дана прво на припремама у Кувајту.

Одлуку о слању војника у Ирак донело је Председништво БиХ пре четири године, и до сада су у тој држави боравили углавном деминери. Ово ће бити прва пешадијска јединица из БиХ која ће служити у Ираку. ■



ПРВА ЖЕНА У ВОЈСЦИ САД СА ПУНИМ ГЕНЕРАЛСКИМ ЧИНОМ

Први пут у америчкој историји једна жена је добила чин генерала са четири звезде, што је највиши чин који једно војно лице може да добије у миру, а налази се одмах испод генерала војске.

Секретаријат одбране објавио је да је председник Џорџ Буш именовao генерал-пуковника Ен Данвуди за функцију команданта војне опреме, одговорног за опремање, снабдевање и наоружавање војника у војсци.

Ако то потврди Сенат, она ће бити прва жена која ће стећи пун генералски чин. По закону, у војсци може да буде само 11 активних генерала са четири звезде, укључујући и шефа генералштаба, што је тренутно генерал Џорџ Кејси.

Данвуди је једна од две жене у војсци које имају чин генерала са три звезде. Друга је генерал-пуковник Кетлин Гејни, која је директор логистике у Генералштабу. Данвудијева је тренутно заменик команданта за војну опрему. Међу њеним ранијим функцијама је командант војне подршке и заменик шефа логистике Генералштаба. ■





Пише
Александар РАДИЋ

ОД УЗОРА ДО КРИЗЕ

Историја
Зимбабвеа од
проглашења
самосталности
1980. године
до данас
налази се
чврсто у
рукама
Роберта
Мугабеа. Он
се на челу
државе
налазио у
време када се
црначка
већина
ослободила
доминације
белаца, после
дугогодишње
оружане
побуне.

У годинама релативног просперитета Зимбабве се преко Покрета несврстаних наметнуо као неформални лидер региона и постао пример за остале државе подеkvаторијалне Африке. Са старошћу Мугабе се драстично променио, барем судећи према политичким потезима из ове декаде – параноично се бори за останак на власти и истовремено као ослонац подстиче расизам и национализам. Насилнички акти усмерени према остацима остатака беле популације довели су до врло брзог економског слома и чак несташице хране. Белци су на великим фармама имали врло добро организовану производњу, а нови власници нису се показали вештим да наследе умеће претходника.

Зимбабве се приде нашао под ударом америчке офанзиве за консолидацију утицаја у Африци. Мугабе, кога су пре барем толерисали, нашао се на црној листи. То се потврдило пре три месеца када је амерички државни секретар Кондолиза Рајс рекла да Мугабеов режим представља срамоту за народ Зимбабвеа и срамоту за југ Африке и афрички континент у целини. Мугабе се бранио контраударцем – он сматра да Америка са савезницима саботира привреду Зимбабвеа.

Под притиском изнутра, пре свега због акумулираног незадовољства недостатком посла, високом инфлацијом од неких 100.000 процената, несташицама хране и горива, Мугабе се у марту ове године одлучио за изборе на којима се надао да ће само потврдити утицај владајућег Зимбабве – Патриотског фронта (ZANU-PF), партије која живи на старој слави из времена побуне против белачке власти.

Ауторитет стечен током дуге владавине није ослепео Мугабеа у погледу створних потенцијала партије и снаге опозиције и зато су предузете мере за прилагођавање резултата избора. Нису се бирала средства – од претњи и уцена, до тога да су бројни чланови ZANU-PF гласали више пута. Главни противник режима Морган Цвангирај и његов Покрет за демократске промене (MDC) указали су на то да се нашло неких три милиона гласачких листића вишка, да се штампарска боја може опрати детерџентом...

Мугабе, иако има 84 година, одлучио је да не призна резултате избора, јер је на власт требало да дођу нови политичари, додуше бивши чланови ZANU-PF. На прве прославе победе опозиције на изборима 29. марта власти су одговориле претњом да ће то сматрати покушајем државног удара. Власти су обавестиле народ да нема промена и послале су полицијце на улице Харареа и осталих

градова да би превентивно сузбиле планове о евентуалним изласцима масе на отворени простор.

Поучена сличним искуствима политичких преврата изведених после избора, полиција се одлучила за тврд приступ. На тај начин припремило се вишедневно бројање гласова, са приказом само оних резултата који су показивали да ZANU-PF има предност. Данима се нису сазнали резултати председничких избора, а из MDC-а су тврдили да Цвангирај води са 60 посто гласова, а да Мугабе има само тридесетак процената. До краја априла показало се да MDC има већину у Парламенту, али да председнички избори неће бити лако завршени.

Власти су одлучиле да се мора у други круг председничких избора заказан за 27. јун. И овога пута примењена је сила. Цвангирај је у више наврата привођен, а присталице MDC су премлаћиване. Црни биланс од наводно 86 мртвих из MDC-а и 20.000 расељених послужио је 22. јуна Цвангирају као један од повода за одлуку да се повуче из учешћа на изборима и да се склони у Амбасаду Холандије у Харареу. Безбедњаци су претресли седиште MDC-а и практично прекинули рад те партије.

Међународну подршку MDC-у прво су дали стари колонијални владари Зимбабвеа. Британци су предложили да се Мугабе прогласи за незаконитог лидера и да се уведу санкције против вођа Зимбабвеа. Символично, британска краљица Елизабета Друга одузела је Мугабеу титулу витеза стечену у време добрих односа две државе. Американци не губе време у притиску на Зимбабве и нагостили су да за Вашингтон Мугабе више не може да буде председник.

Мугабе против себе има Вашингтон и Лондон и на домаћем терену не може да рачуна на подршку већег дела популације. Он сада може да тражи решење само у сили. Почев од 2005. године полицијске снаге предузимале су обимне акције на уништавању сламова у великим градовима како би сузбили евентуалне побуне нижих класа, посебно угрожених енормним растом цена. Само у једној од акција уништено је око 700.000 кућа и провизорних склоништа за пребивање.

Бројно стање полицијских снага цени се на око 22.000 људи, али служба безбедности има врло бројну сарадничку мрежу. Оружана сила се до сада показала оданом Мугабеу. У униформи се налази око 29.000 људи релативно скромно наоружаних, али за сада довољно за очување политичке власти. ■

МОНОГРАФИЈЕ ОБРАДА ВУЧУРОВИЋА

ТРАГ У РАКЕТНОЈ ТЕХНИЦИ



Снимио Н. ПАНЧИЋ

У Војнотехничком институту недавно су промовисане две монографије – „Основи пројектовања ракета“ и „Проблеми пројектовања лансирних уређаја“. Књиге је издао Машински факултет у Београду. Иза тих дела и иза те две установе стоји једно име – генерал у пензији проф. Обрад Вучуревић. Он је дуго година био професор на Машинском факултету, а свој најзначајнији допринос управо је дао у Институту као начелник Ракетног сектора. Стручна јавност га зна као зачетника и творца школе ракетне артиљерије, а шира јавност, посебно војна, одлично познаје ракетне системе којима је он дао свој печат и који се и данас користе у нашој војсци – *пламен, огањ и оркан*.

Монографије су стручно писане, на бази домаћих искустава и иностране литературе, а намењене су студентима машинства на додипломским и последипломским студијама, инжењерима, али и свим осталим које занима

та област. Циљ је био да се обједине досадашња сазнања како се убудуће не би у развоју таквих система почињало из почетка већ наставило тамо где се стало – а та граница је управо захваљујући аутору високо постављена.

Обрад Вучуревић, наш легендарни конструктор, по својим примењеним идејама могао се мерити са светским величинама. И тада и сада. О њему, али и о Институту и сектору где је радио, трагу који је оставио, и путу који је трасирао за будућност, говорили су надахнуто његови сарадници, наследници и пријатељи – начелник Војнотехничког института пуковник проф. др Младен Пантић, један од рецензента проф. др Момчило Милиновић, мр Драгослав Живанић, мр Сава Ивковић, Даница Величковић, дипл. инж.

На крају се присутнима обратио и аутор. Иако у деветој деценији живота, још је виталан и харизматичан. Његове речи упиле су млађе колеге, а они старији с поносом су се присећали времена када су били у његовом тиму, посебно када је развијан *оркан* – систем који је у то време био међу најбољима у свету. Чак је и Анастас Палигорић, доајен наше артиљерије, морао да помене то време када су и велики хтели да купе *оркан* за велике паре. Остаје чињеница да је непоновљив ентузијазам, инвентивност и економска благодет која је пратила то време. Данас је у Војнотехничком институту остало оно што је највредније – знање и искуство. Без тога се не може кренути ни у један иоле озбиљнији пројекат, а ко то има, уз мало средстава Институту и наменској индустрији, може да направи и оно што многи мисле да је немогуће ■

М. Ш.

ФЕСТИВАЛ КУЛТУРЕ РОМА

РОМАРТ 2008

Трећи *Ромарт* – Међународни фестивал културе Рома, биће одржан у периоду од 4. до 6. јула 2008. на Палићу. Овогодишњи фестивал се одвија на две локације: Летња позорница и Club del Lago – Мушки шtrand. На 20 концерата, колико програм предвиђа, учествоваће више од 90 изузетних извођача, а биће приказана и три филма. Очекује се, као и претходних година, велики број посетилаца из свих крајева света.

У оквиру фестивала биће одржано неколико уметничких радионица и округли сто на коме ће се расправљати о „Финансирању ромске културе од стране локалних и државних институција“.

Ромарт је манифестација која настоји да представи савремена уметничка достигнућа, без обзира на национално, верско или било какво друго опредељење аутора.

Ромска уметност, упркос тешком положају у којем се налази вековима, обилује неистраженим колоритом, који очигледно одувек комуницира са савременим. Њено истицање у називу је у потпуном складу са естетским, уметничким и етичким сензибилитетом Фестивала.

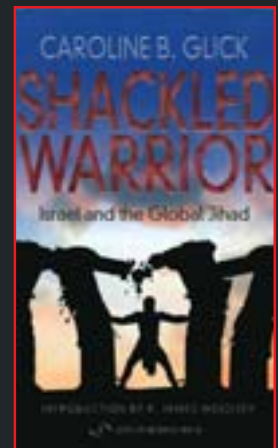
Ове године *Ромарт* је посвећен недавно преминулом Шабану Бајрамовићу, који је у свом стваралаштву на непоновљив начин обједињавао blues, jazz, соул, функ и ромску кафанску музику. Његово стваралаштво било је и остаће инспирација многим ауторима. ■

Д. МАРКОВИЋ

КАРОЛИН ГЛИК

ОКОВАНИ РАТНИК

Књига је збирка колумна писаних за време Друге палестинске интифаде, када је ауторка радила као уредник у „Церузалем посту“, и током двогодишњег бављења цивилно-војним односима на Институту за истраживање оперативне теорије Израелских одбрамбених снага. Кроз све текстове провлачи се основна мисао да насупрот Израелу више не стоји један народ у борби за своје националне циљеве, него глобални покрет – сихад, који је заратио, дословно, са целим светом.



Неповљиво, занимљиво штиво пуно обрта и изненађења, неочекиваног и жуђеног, сањаног и недореченог. Међутим, ретко ко се усуди да при том није књижевник, да почне да бележи дане и године велике и мале среће и несреће, успоне и падове са те вијугавој линије која промиче кроз време, а зове се наш пут. Јер када се сучи са папиром који треба испунити смислом, човек схвати да је једини валидан критеријум за то што ће написати – истина. А колико нас је заиста спремно да је из себе изнесе и подели са неким добронамерним или не, али у сваком случају непознатим светом читалаца?

Пред читаоцима је храбар искорак капетана бојног брода у пензији Радослава В. Крецловића. Његова књига *Београђанин и море – изазов једне професије* јесте још много више од поменуте студије сопственог живота. Она је романсирана биографија времена које окружује младог човека, који, иако Београђанин, одлучује да му море буде професија. Тај оквир времена, његове ароме, мириса, боје, прати главног јунака многим лукама и морима, до повратка у Београд и уласка у свет публицистике и новинарства. А како историју чине време и људи, књига је пуна имена и презимена иза којих су они судбински и мање судбински сусрети, велика пријатељства, љубави, мимоилажења или разумевања...

Изабрана, основна нит казивања јесте професија морнаричког официра. Око ње се развија живот, и све што уз њега иде. Селидбе, прекоманде, мирна и немирна мора. Такозвани обични људи које је Крецловић сусретао посебном магијом писања постају јунаци једне књиге. Такве људе не „покривају“ дневне новине нити нека велика политика. Овом књигом су сада ту – заувек. Писац се заиста труди да никог не заборави. Ту су и нека позната имена времена које описује. Поновни сусрет са њима такође има ону посебну драж. Јер, хтели то или не, ми заборављамо.

А како Крецловић није заборавио, говори и начин на који је настала његова књига. Он је свој живот реконструисао уз помоћ фотографија. Свака за књигу изабрана фотографија чувала је и своју причу. Прегледајући их поново и „престушавајући“, Крецловић је, асоциран сликом, бележио сећања. Хронолошки поређане фотографије и прича чине



нераскидиву целину, додајући и потврђујући суштину.

Језик којим је књига писана је лаган, приповедачки. Као да стари морски вул уз чашу црног вина седи у луци и прича вам најзанимљивије приче из свог живота... Све гледајући у море. Море које је изазов и потврда. Море које заговара један од оних најнепосреднијих сусрета човека са природом. Море којим се пловити мора – али и борити. Судбина поморца је да се стално сусреће са невременом – записао је Крецловић. Није ли то начин којим живимо?

Хлеб поморца броји седам кора. Књига пред вама броји седам поглавља. Свако од њих је заокружена прича. Креативно се испољавајући, човек настоји, свесно или несвесно, да испштује неку каузалност коју носи у себи, да понуди одговор или постави питање. Треба причати приче – приче против смрти, против насиља, против мржње. У том причању прича вероватно се донекле и зауставља нешто што је супротно од љубави и живота. Као и у оном бестежинском плаветниту између мора и неба.

Ко је често боровио у том плаветниту заиста почиње да мисли плаво. Радослав Крецловић је на укрцању био 12 година, опловио је 26.000 морских миља И, када је завршио своју каријеру официра, написао је књигу.

О том делу било је речи на промоцији одржаној 9. јуна на Војној академији. Дан представљања Крецловићевог првенца није случајно изабран – некада је у бившој СФРЈ обележаван као дан Ратне морнарице. На промоцији су говорили рецензенти – вицеадмирал у пензији Миливоје Павловић, новинар „Политике“ Радован Ковачевић, генерал-потпуковник у пензији др Радован Томановић, чијом заслугом је књига настала, и аутор. Одломке из књиге читао је глумца Горан Султановић ■

Драгана МАРКОВИЋ

Пишући своју редовну колумну за конзервативни „Јерусалем пост“ новембра 2007. године, Каролин Глик (Caroline V. Glick) скренула је са расправе о тада предстојећој конференцији у Анаполису „о којој унапред постоји редак консензус међу Израелцима да неће донети мир“, и окренула се расправи о будућности Косова и Метохије, једнако критикујући земљу у којој се родила, САД: „У интересу одбране концепта националне државе, на ком почивају амерички суверенитет и америчка спољна политика,“ написала је она поводом Косова, „САД би требало да поново промисле логику своје подршке формирању чисто муслиманских држава.“

Овде није толико битна полемика између амбасадора Албаније и Србије, која је уследила у израелским медијима, него чињеница да је независност Косова као опасну проценила (и позвала Олмертову владу да је као такву одбије) жена која је једно од најчитанијих новинарских пера Израела. При томе је Каролин Глик, иначе капетан у израелској војсци, прво била саветник за спољну политику у кабинету премијера Беньямина Нетанијахуа (који је због Шароновог тврдог става према бомбардовању Југославије 1999. морао да вади вруће кестење из ватре пред Американцима), и друго, довољно је Американка да би ушла са 3. пешадијском дивизијом у Ирак 2003. године. То све чини овакав њен став о Косову и Метохији још важнијим.

Књига Оковани ратник (Shackled Warrior: Israel and the Global Jihad, Gefen Publishing House Ltd, Јерусалем, 2008, 427 стр.) јесте збирка њених колумна писаних за време Друге палестинске интифаде, кода је ауторка радила као уредник у „Јерусалем посту“, и током двогодишњег бављења цивилно-војним односима на Институту за истраживање опер-

ативне теорије Израелских одбрамбених снага. Кроз све текстове провлачи се основна мисао да наспрот Израелу више не стоји један народ у борби за своје националне циљеве, него један глобални покрет – џихад, који је заратио, дословно, са целим светом. Међутим, по мишљењу Гликове, израелски велики савезник, САД, направиле је две велике грешке, које штете и њима и целом слободном свету: прво, САД су објавиле рат терору, не схватајући да је терор оружје, а не непријатељ сам, и тиме избегле да препознају и разумеју религиозну идеологију и доктрину свог правог непријатеља; друго, борећи се са локалним терористичким групама, САД не виде глобалну мрежу која те групе повезује.

Када би истакле праву природу свог непријатеља, САД и европске државе не би имале другог излаза осим да подрже једни друге, што је управо супротно од процеса који је довео до проглашења независности Косова, где је, према Гликовој, на делу „један од најбазичнијих узрока континуиране ерозије државности широм света“, а то је „претварање мањинских енклава у регионе безвлашћа, где државна власт или није примењена или је примењена насумице и на неконструктиван начин“.

Израелска политичка елита, по Гликовој, такође чини слично и тиме понавља грешку библијског Самсона: не признајући праву, религиозну, природу актуелног сукоба, она Израел чини слепим, а онда због сопственог слепила он није у стању да се на прави начин бори. Као и у случају Израела, Косово и Метохија је за Гликову регион где се најјасније виде амерички промашаји, али и могућности да се Самсонова несретна судбина ипак преокрене: „Ми имамо способности да победимо и да не будемо уништени,“ каже Гликова, и ова књига је конкретан корак у том правцу. ■

Јован ЂУЛИБРК

Стрељање француског војника 1917. године



ПИШЕ ДР
АЛЕКСАНДАР
МУТАВЦИЋ

ВОЈНЕ ПОБУНЕ

СТРОГЕ КАЗ

Историја бележи мноштво војних побуна. Познато је да је неколико римских императора свргнуто са власти, односно постављено за владаре, после побуна преторијанске гарде, о чему пише и Роберт Грејвс у роману „Ја, Клаудије“. Побуна посаде брода *Баунти* постала је легендарна, као и револуционарна дешавања на руској оклопачи *Потемкин*.

Устанак индијских војника 1857. године, познат као индијска побуна, захватио је цео потконтинент и био прва озбиљна претња британској колонијалној власти, а такође је добро описан у литератури. Револт војника не представља увек и претњу по живот претпостављених, поготово ако војници увиде да за лоше услове живота или тешку ситуацију у којој се налазе одговорност не носе директно надређени подофицири или официри.

Побуна је организовано одбијање два или више припадника оружаних снага да изврше наређење претпостављених старешина, на шта су као потчињени по закону обавезни. Постоји пасивни и активни облик побуне. Први подразумева само одбијање извршавања наређења, а други активно супротстављање и, у крајњем случају, напуштање јединице, чак и прелазак на противничку страну за време ратних дејстава.

Током битке код Бленхајма 1704. године, омраженог мајора 15. пешадијског пука британске војске убили су његови војници хицем у главу. Мало је познато да се 1797, осам година после догађаја на броду *Баунти*, одиграла вероватно најсуровија побуна у историји Британске краљевске морнарице. Фрегата ХМС *Хермионе* је током септембра пловила у Карипском мору под командом Хјуа Пајгота, који је важио за врло строгог, чак и суровог капетана. Он је једном приликом наредио да се горња једра скупе, а пошто није био задовољан брзином којом је посада извршавала команду, повикао је да ће последњи морнар који сиђе на палубу бити избичеван. У страху од казне, три млада морнара су, трудећи се да што брже сиђу, пала и погинула. Пајгот је наредио да се тела погинулих одмах баце у море, без поступка прописаног у случају смрти током пловидбе. Када је неколико морнара протестовало, капетан их је казнио бичевањем. Те ноћи посада је убила Пајгота и свих осам официра. Током касније истраге, побуњеници, који су брод предали Шпанцима у Венецуели, тврдили су да су, као и при побуни на *Баунти-ју*, официре сместили у чамац и оставили их на пучини, али је истина брзо изашла на видело. Пред војни суд су изведена 33 морнара, а 24 од њих су кажњени вешањем.

Током битке код Катр Бра, 1815. године, пуковника Камерона, команданта 92. пешадијског пука, убио је војник, који је, по његовом наређењу, неколико дана пре тога кажњен бичевањем.

ПРВИ СВЕТСКИ РАТ

До почетка Првог светског рата сукоби су трајали кратко, једини изузетак представља француско-пруски рат 1870–1871. године. Војници зараћених страна на Западном фронту су 1914. веровали да ће се већ до Божића вратити ку-

ћама. Међутим, након што је немачки продор заустављен током прве битке на Марни, фронт се стабилизовао и прешло се на позиционо ратовање. Линије ровова су се протезале од Северног мора до Швајцарске, у дужини од 1.000 км. Типичан ров је био дубок два до два и по метара, а широк око метар и по, уз мноштво ископаних земуница и мрежу ровова друге линије. Обе стране су изводиле нападе уз опсежну артиљеријску припрему, након чега је следио јуриш пешадије преко ничије земље, до бодљикаве жице која је била прва пасивна заштита непријатељевих ровова. Напади су, по правилу, били неуспешни, уз велике губитке у људству, јер је митраљеска ватра са лакоћом косила пешадију, која се, оптерећена опремом и оружјем, споро кретала по тешком терену.

Сталне експлозије граната, од којих није било праве заштите, довеле су многе војнике у стање борбеног премора, данас познатог као посттрауматски стресни поремећај. Услови живота су били очајни.

Пролећне и јесење кише су ровове и земунице пуниле водом, стотине хиљада пацова су се храниле отпацама и натрулим лешевима, вашљивост је била свугде присутна, а свеже јединице, које су стизале на прву линију фронта, могле су да осете смрд ровова много пре него што би их угледале.

Рат је отпочео у августу 1914. и до краја те године Французи су већ имали 306.000 погинулих. Друга ратна година донела је 334.000 погинулих војника, а 1916. било их је 217. 000. Генерал Роберт Нивел, главнокомандујући француске војске, пла-

дили их пред преки војни суд. Петорица су осуђена на смрт стрељањем, а десетак осталих на дугогодишњу робију у француским колонијама. Док су осуђенике водили на стрељање, један од њих је, користећи експлозије немачких граната, успео да побегне у шуму и никад није пронађен.

Много масовнија побуна избила је 3. маја, када је послушност одбила цела 2. дивизија. Војници су се на јутарњој смотри појавили без оружја, уз повике „Нећемо на фронт!“ Слично се догодило и у 74. пешадијском пуку, где су војници објаснили својим официрима да немају намеру да им нанесу никакво зло, већ само одбијају да учествују у јаловим, смртоносним јуришима. „Ми ћемо бранити наше положаје“, рекли су они, „и не одбијамо да ратујемо, али хоћемо да се промени начин на који се то ради“. У први мах официри су били у недоумици како да поступе. До тада

НЕУМОЉИВИ БРИТАНЦИ

У Првом светском рату британски војни судови изrekli око 2.900 смртних казни, од којих је већина преиначена у казне затвором. Уочљив је њихов пораст током последњих година рата – са 60 у 1916. на 221 током 1917, па до 676 у 1918. години. Због дезертерства стрељани су 266 војника и два официра, због кукавичлука 18 војника, петорица због одбијања наређења и двојица због спавања на положају.

НЕ ЗА ПОБУЊЕНИКЕ

ПЕТЕНОВА АНАЛИЗА

нирао је велику офанзиву у априлу 1917. године. Дуготрајна артиљеријска припрема требало је да уништи предње линије немачке одбране, а потом би јуриш пешадије, уз ватрену подршку тенкова, резултовао великим продором и по дубини и по ширини, за најдуже 48 часова, који би довео до пораза немачке војске и окончања рата.

НЕПОСЛУШНИ ФРАНЦУЗИ

У зору 16. априла, више од милион француских војника кренуло је на јуриш. Међутим, догађаји се нису одвијали према замишљеном сценарију. Артиљерија није успела да направи продор у бодљикавој жици, нити да уђутка митраљеска гнезда која су покосила десетине хиљада Француза. Тенкови су се заглибили или их је уништила немачка артиљерија. За само седам дана погинуло је или рањено више од 100.000 војника, али је, и поред тога, Нивел инсистирао да се офанзива продужи, верујући да је продор питање дана. Прва побуна је избила 29. априла, када је 2. батаљон 18. пешадијског пука, који је повучен са прве линије након што је од 600 војника у јединици остало само 200, а преживелима је обећан одмор, после потуне људством добио наређење да се врати на фронт. Пуни срџбе и неверице, војници су то одбили, а многи од њих, припити од црног вина које је било јефтино и доступно у великим количинама, викали су „Доле рат!“ До поноћи су се отрезнили и полако кренули ка фронту, а официри, схвативши да је то била побуна, одлучили су да неколицину казне за пример осталима. У мраку су насумице извлачили људе из колоне и одво-

Током Првог светског рата, а посебно после револуције у Русији, у француској војсци јачају захтеви за окончање рата. У једном од својих извештаја генерал Петен је за избијање побуна окривио не само владу, која је дозволила слободу штампе и дистрибуцију антиратних памфлета међу војском, већ и низак квалитет хране, масовно коришћење алкохола, лоше услове у позадинским одмаралиштима, те недоследну политику у одобравању одсуства. Осим тога, критиковао је и генерале опседнуте идејама о брзом продору, који нису поздрављивали никакву бригу за своје војнике и њихове патње.

се појединачна и масовна непослушност кажњавала тако што би се довела друга, бројнија јединица, која би надвладала побуњенике. Међутим, у конкретном случају побунила се читава дивизија. На располагању није било довољно јединица које би надјачале 2. дивизију, а чак и да се то могло догодити, преки суд није могао да осуди стотине војника на стрељање или робију, јер су били потребни за ратовање. Стога су упућени официри који су међу војницима уживали највећи углед, да апелују на њихов патриотизам и осећај дужности, те да их убеди да замене своје исцрпљене саборце на првој линији фронта. После неколико часова, када су се отрезнили, војници су полако кренули на фронт.

Вести о побуњеним јединицама врло су се брзо прошириле и, као и револуција у Русији, утицале на француске војнике да од своје владе траже окончање рата. Многе побуне су прошле без одмазде, али су официри постали свесни да не могу имати поверења у војску. Тиме је окончан план генерала Нивела о продору и великој победи. Он је 15. маја смењен, да би на његово место био именован генерал Анри Петен. Првим наређењем новог главнокомандујућег опозвани су напади великог обима, што је и био суштински захтев побуњеника. И поред тога, број побуна није јењавао, а појавили су се и нови захтеви. Војници су указивали на лошу исхрану и ускраћивање одсуства за посету породици. Током јуна избиле су нове побуне у још шеснаест дивизија, пуцало се на официре, паљени су логори и долазило је до масовних туча са цивилном и војном полицијом.



Број дезертера је удесетостручен. У разговору са британским начелником генералштаба генералом Хејгом, Петен је рекао да се у случају покушаја продора Немаца ка Паризу може поуздати само у две дивизије. Француска војска није била спремна да се бори.

СУРОВЕ КАЗНЕ

Схвативши да су за успостављање дисциплине неопходне тренутне и сурове мере, Петен је наредио масовна хапшења коловођа и њихово извођење пред преки суд. Ако нису могли да идентификују коловође, официри су издвајали војнике који су имали криминалну прошлост у грађанству или војсци, па чак и оне чији је једини грех био што су се стално жалили. Понекад је коришћен и метод генерала Тауфлиба, који је из постројене јединице издвојио сваког десетог војника и наредио стрељање. Тај сурови обичај потиче још из римских времена, када је био познат као *decimatio* (десетковање). Одржано је укупно 3.427 суђења, на којима је осуђено 23.385 војника, а међу њима и 554 на смрт стрељањем. Упоредо са тим драконским мерама, Петен је увео и мере чији је циљ био побољшање морала, као што је право на седмодневно одсуство свака четири месеца. Немци су од ратних зорољеника и својих шпијуна добили обавештења о масовним побунама у француској војсци, али су одбили да поверују у њих, сматрајући их за дезинформације. Према појединим аналитичарима, тиме су можда пропустили могућност да у лето 1917. године добију рат. До септембра су побуне уминиле, али је томе допринео и Жорж Клемансо, који је као председник владе увео строгу цензуру штампе и похалисио стотине антиратних агитатора.

После завршетка рата генерал Петен је у свом опширном извештају за избијање побуна окривио не само владу, која је дозволила слободу штампе и дистрибуцију антиратних памфлета међу војском, већ и низак квалитет хране, масовно коришћење алкохола, лоше услове у позадинским одмаралиштима, те недоследну политику у одобравању одсуства. Осим тога, критиковао је и генерале опседнуте идејама о брзом продору, који нису показивали никакву бригу за своје војнике и њихове патње. Сасвим је јасно кога је при томе имао на уму.

БЕЗУСПЕШНЕ ПРЕТЊЕ СМРЋУ

Британске војне власти су, поучене француским искуством, примениле сурове казне на побуњенике појединце, док је масовна непослушност пролазила без одмазде. Разлог је била свест о чињеници да, када смрт постане део свакодневице, као код војника на фронту, претња смртном казном губи на снази. Примена драконских мера може само заштити постојеће проблеме, у што се на своју штету уверио капетан Пајгот. Међутим, сваке недеље је, током јутарње смотре, пред стројем читано обавештење са сваког фронта о броју војника који су стрељани због кукавичлука или дезертерства, што је била јасна психолошка мера. Током рата војни су судови изrekli око 2.900 смртних казни, од којих је већина преиначена у казне затвором, али је током последњих година рата уочљив њихов пораст – са 60 у 1916. на 221 током 1917, па до 676 у 1918. години. Због дезертерства

стрељани су 266 војника и два официра, због кукавичлука 18 војника, петорица због одбијања наређења и двојица због спавања на положају.

Најмасовнија побуна британских војника избила је у логору Етапл 1917. године. Смештен 15 километара јужно од Булоња, то је био логор за обуку, у ком су и тек пристигли регрути и ветерани пролазили врло интензивну, често и сурову обуку у заштити од бојних отрова и борбе бајонетом, уз дуге и напорне маршеве. Услови у логорској болници били су пре кажњенички

него терапеутски и често су избијали сукоби пацијената са војном полицијом, а рањеници су се радије враћали на фронт делимично залечени него што су остајали у Етаплу. Догађаји су достигли врхунац 9. септембра, после хапшења новозеландског артиљерца, када је војна полиција пуцала на окупљене војнике и једног убила, а ранила Францускињу која је посматрала догађај. Више од хиљаду разгневлених бораца натерало је војну полицију у бекство, а потом су ушли у канцеларију команданта и на раменима га пронели кроз базу. Следећег дана су војници одмарширали до Булоња и прошли кроз град, али су даље кретање спречили коњица, митраљеско одељење и артиљерија, који нису отворили ватру јер су се до тада главе охладиле. Међутим, дан-два пре тога, такође у близини Булоња, две радне чете су прогласиле штрајк, а потом још једна. Када су, и поред забране, радници покушали да напусте логор, на њих је отворена ватра, којом су 23 усмрћена, а 24 рањена. Мора се напоменути да су радници били Кинези или Египћани, што је вероватно утицало на одлуку о гашењу



Маршал Анри Петен

побуне силом оружја.

Може звучати као изненађење, али је чињеница да је у немачкој војсци током Првог светског рата извршено само 48 казни стрељањем. Један од разлога је, свакако, био и војни закон, који је без измене остао на снази још од 1872. године, а који је Министарство рата Велике Британије 1879. оценило као „блажи од војног закона било које друге државе“. Највећи број смртних казни, изрицаних према концизно наведеним ставкама, којих је укупно било једанаест, извршен је током 1916. године, када је после битке код Вердена, на Западном фронту, односно офанзиве Брусилова, на Источном, Немачка била на корак од пораза.

Са друге стране, однос према цивилима на окупираној територији био је неупоредиво строжи. Тако је, само током 1917. године, у области одговорности 6. армије, са базом у Турнеу, због различитих прекршаја осуђено 7.217 особа, а од тога је изречено 17 смртних казни. После рата, 1920. године, војни закон је укинут, да би поново био уведен 1934. године. Војни правник Ерик Швинге је узроке немачког пораза у Првом светском рату образложио речима: „Исход велике битке народа би вероватно био другачији, да се ширењу симптома дезинтеграције током 1917. и 1918. године супротставило истом енергијом као и у другим земљама“, мислећи при том на Француску и В. Британију. Швинге је тиме објаснио узроке пораза са немачког аспекта: војницима на фронту су нож у леђа заболи левичари и спекуланти. Управо због тога је немачки војни закон у другом светском рату постао изрзито радикалан и нехуман, те је од 1939. до 1945. године погубљено скоро 15.000 војника Трећег рајха. ■

(Наставак у следећем броју)

ДОГОДИЛО СЕ...

1. јул



Дан Ваздухопловног завода „Мома Станојловић“. Обележава се у знак сећања на дан када је 1916. године у Микри поред Солуна формирана Аеропланска радионица. Од 1. јануара 1973. године радионица је лоцирана на аеродрому Батајница, а од 13. децембра 1976. године носи назив „Мома Станојловић“.

2. јул 1882.

Донет Закон о грбу Краљевине Србије. Грб је урађен тако да се на њему види да Краљевина није нова држава, већ да наставља средњовековну немањичку традицију. Немањички двоглави орао и грб Кнежевине Србије укомпоновани су у нови грб Краљевине Србије, који је у Бечу израдио барон Штрел.



3. јул 1951.

Начелник Генералштаба југословенске армије генерал Коча Поповић завршио је посету Великој Британији. Током разговора у Лондону са члановима Генералштаба Британије, генерал Поповић је покренуо питање испоруке ратног материјала Југославији.

5. јул 1868.

Чином миропомоцања у Саборној цркви у Београду Милан Обреновић је уведен у владалачко звање. Будући да је био малолетан, у његово име владало је намесништво, које су чинили Миљковић Петровић Блазнавац, Јован Ристић и Јован Гавриловић.



9. јул 1913.

Победом Српске војске над бугарским трупама завршена је Брегалничка битка. Срби су имали 16.200 погинулих и рањених, од тога 11.350

у Трећој армији, а Бугари око 25.000. Обе стране претрпеле су знатне губитке и од колере, коју су Бугари пренели од Турака. Битка је била одлучујућа за победу Србије, Црне Горе и Грчке у Другом балканском рату против Бугарске.

12. јул

Дан Друге бригаде Копнене војске. Обележава се у знак сећања на победу српских устаника под командом Карађорђа Петровића над Турцима у боју код Карановца 1805. године.

12. јул 1892.

Према пројекту немачког инжењера Оскара Смеркара из Манхајма, у Београду је пуштен у рад први савремени водовод. Тада је први пут почело коришћење подземних вода и употреба савремених уређаја за црпљење, потискивање и развођење воде до резервоара и потрошача. Дотадашњи водовод је био гравитациони, а вода је коришћена преко јавних чесми.

12. јула 1936.

На Малом Калемегдану у Београду свечано је отворен Зоолошки врт. Основао га је индустријалац Влада Илић.



Када је формиран, врт је заузимао простор од око три и по хектара, а до почетка Другог светског рата проширен је на нешто више од четрнаест хектара. У немачком бомбардовању Београда у Другом светском рату животиње су поделиле судбину људи – 6. априла 1941. многе су страдале од авионских бомби. Данас се Зоолошки врт простире на око седам хектара.

13. јул 1943.

Победом совјетске армије, после само осам дана окончана је кључна фаза Курске битке, највећег тенковског окршаја у историји ратова. У бици је коришћено око 6.000 тенкова са обе стране. Током борби, које су трајале до 23. августа 1943, Немци су изгубили готово све тенкове и 30 својих дивизија је уништено.

ДЕКЛАРАЦИЈА
О ДРЖАВНОМ ЈЕДИНСТВУ

Појава политичких страсти, националних емоција, мржње и репресије на изборима од 5. маја 1935, означила је раскид са старим политичким стањем националног југословенства у Краљевини Југославији. Избори су потврдили захтев за преуређење државе и показали да се политички живот враћа регионалним оквирима. У покушају да спречи проблеме који су се наговештавали, влада Милана Стојадиновића 4. јула 1935. објављује Декларацију, у којој је потврђен принцип државног и народног јединства. Влада је истакла да у унутрашњој политици држава дотадашњи политички правац, али је наговестила и промену политичког курса. Најављено је да ће жељама народа бити прилагођени они закони који би могли да допринесу учешћу најширих слојева народа у општинској, бановинској и државној управи. Под тим се, пре свега, подразумевала широка народна самоуправа, изборни закон, закон о штампи, зборовима и удружењима.

Влада Милана Стојадиновића је у току свог мандата (1935–1938) заговарала такозвано „реално југословенство“, сматрајући да југословенство представља подлогу на којој је изграђена држава и на којој једино може бити сачувана.

ПЕТРОВСКА
СКУПШТИНА 1848.

Народна скупштина одржана у Крагујевцу 11. и 12. јула 1848. наговестила је појаву либералних идеја у Србији. Већина народних представника захтевала је да се Народна скупштина редовно сазива, да се издејствује наследно кнежевско звање и да се Турци иселе из Србије. На нивоу унутрашње управе било је захтева да се уведе пропорционални порез, омогући кредитирање трговаца и оснује трговачки суд, да чиновници плаћају већи порез, да се чиновницима забрани да тргују и да три лица из исте породице не могу бити чиновници. Захтевана је и слобода штампе. ■

Припремио Миљан МИЛКИЋ

ЧЕТВРТИ МЕЂУНАРОДНИ
ВИТЕШКИ ТУРНИР „СВИБОР
ДУХОВИ 2008“



ОПЛЕМЕЊЕНА СНА

Циљ организовања међународног турнира јесте афирмација српског културног наслеђа, допринос угледу Србије и укључивање у европске токове, а део је и све богатије туристичке понуде главног града

Не свакидашњи витешки спектакл окупио је, поред чланова Српског витешког реда Свибор, и представнике Русије, Пољске, Румуније и Мађарске, а манифестацију је током три дана пратило више десетина хиљада посетилаца. Турнир су признала европска витешка братства, друштва и асоцијације и уврштен је у званични календар средњевековних манифестација.

Богати програм започет је витешким збором и парадом витезова са живописним штитовима, сјајним оклопима, блиставим оружјем, барјацима и стеговима, праћених штитоношама, пажевима и госпама.

Табор је био смештен подно Београдске тврђаве и са својом средњевековном иконографијом, шаторима, ринговима, бинама, метама и опсадним справама, био је аутентична слика старинског амбијента у коме су се, вековима раније, одржавали слични турнири.

У такмичарском делу витезови из пет земаља надметали су се у српском витешком дванаестобоју са дисциплинама: Марково



СРБИЈА НАЈБОЉА

Свеукупни победник Четвртог међународног витешког турнира јесте екипа Србије, друга је Русија, а трећа Румунија.

Од дванаест такмичарских дисциплина, у девет су најбољи били Срби, у две Руси, а у једној Румуни.

Најуспешнији витезови из екипе Србије јесу Бошко Митровић, Ведран Бркић и Марко Јоксимовић.



ГА

топузање, Рељино летење, Новаково пентрање, хојдучко прескакање, Шипчићево верање, Радојичино пливање, Облачићево трчање, Милошево камење, Страхињино шчепање, на брвну борење, клипка надвлачење, јуначко скакање. Они су одмерили снаге у вештинама борења уз арсенал разноликог оружја, као што су мач, топуз, копље, секира, стрела...

Поред борилачког дела, све екипе су приказале свој витешки програм и приредиле смотру уметничког и културног стваралаштва својих земаља. Мајсторство су приказали и краснописци, калиграфи, иконописци, оружари, живописци, ковачи, дрводеље, грнчари... Представили су се и појци и ансамбли етномузике.

Тако богат програм, са бројним учесницима и посетиоцима, оснивач и челник Свибора Радивоје Радловић коментарише жељом да се очува традиција и култура, да се наставе славне врлине српских витезова, а истовремено негује и европска културна баштина.

„Ми смо само део једне врло развијене активности широм Европе, а то је неговање витештва и властитих традиција“, каже Радловић. „Тако се чувају културне вредности које народи развијају вековима и преносе генерацијама, чиме се јача свест о сопственом идентитету и припадности нацији, али и читавој заједници која дели, чува и унапређује те витешке вредности. Ја волим да кажем да ће лепота победити све. Дакле, тај оплемењени и охристовљени јунак, који хоће да буде бољи човек и то свакодневно потврђује према свом окружењу, заслужује доброту која ће му се вишеструко враћати“, каже први заговорач вредности Свибора Радивоје Радловић. ■

Р. МУТАВЦИЋ
Снимио З. СТОЈКОВИЋ

ОЧУВАЊЕ ТРАДИЦИЈЕ

Свибор се активно вежба од средине осамдесетих година прошлог века. Први клуб за српске витешке вештине „Витез“ основан је 1991. године. Данас ради више клубова који чине Свибор савез Србије. Тренинзи се одржавају у спортским центрима, школама, у природи и на Војној академији Војске Србије.

Поред организовања турнира и низа других манифестација у Србији, Српски витешки ред Свибор учествује и на међународним турнирима и то са врло запаженим успесима.

Уз благослов Српске православне цркве, Свибор је обновио бројне традиционалне културно-спортске манифестације: Богојављенско пливање за Часни крст, Сретењско витешко челичење, Ђурђевдански уранак, Ходочашће од Београда до манастира Острог, Видовданске витешке игре, Митровданска хојдучка надметања, Средњевековне ђостре и багорде, турнире и мегдане...

Циљ свих тих активности, чији је део и Међународни турнир „Свибор Духови 2008“, јесте афирмација српског културног наслеђа, допринос угледу Србије и укључивање у европске токове, а допринос је и све богатијој туристичкој понуди главног града.

НАЦИОНАЛНЕ ВРЕДНОСТИ

Роман Павлович, са Руског државног универзитета физичке културе, спорта и туризма:

– Неговање витештва у Русији је веома заступљено. На саборима, као што је недавно одржана „Витешка сна“ у Москви, окупи се више од хиљаду учесника из свих крајева Русије и бројни гости, а такмичења и остале културне манифестације прати заиста бројна публика. Посебно је важно што је витештво популарно међу младим људима, који тако одају почасти својим прецима, постају свеснији својих националних вредности, поштујући више и друге.

РАЗМЕНА ИСКУСТВА

Алекс Барбоса, учесник из Румуније:

– Све је више младих који се и у Румунији посвећују неговању витештва. Имамо и редовна такмичења и окупљања. За мене то значи јачање духа и тела, чвршће везивање за традицију и историју. А овакви међународни турнири прилика су за стицање нових искустава и вештина, како у витешком борењу, тако и у упознавању других људи и њихових култура.

ОДМЕРАВАЊЕ ВИТЕЗОВА

Матеуш Шубински, такмичар из Пољске:

– Врло радо учествујемо на оваквим фестивалима, нарочито у иностранству, када приказујемо наш витешки програм, а одмеримо снаге и са другима, који такође вежбају витешке дисциплине. Имам само речи хвале за организацију овог турнира, а лепо је што нас свакодневно гледа бројна публика.

ПУТОКАЗ

Јеромонах Феоктист, Русија:

– Овим откривамо корене, сазнајемо ко смо, налазимо бољи пут. Овим снажимо себе, а децу васпитавамо на вредним узорима предака, да и они буду узор новом потомству.

ДУГА

Споро, пролази велика олуја. Тек што се излила киша, као из кабла, још кружи, вихором, хаос облака, још се срдито размахује гром: још се уздрхтало, пале муње и све је потресено и заглушено. Одједном се појављује она: зрачна, сме-ла, и ликујућа. И сви гледају у вис у њу: Гледајте, погледајте!

Како је озбиљан био тај час небеског нереда, како је узвишено, упозоравајуће и срдито, разговарала са нама вишња сила – а одједном, као меки осмех врховног судије, као опроштај и помирење после трагичног тренутка, као весела игра у пуној озбиљности над нама ликује, зрачно и смело, божанствена дуга. Радосно се наслађује човек том узвишеном игром, у наивној нади да се то она поставља према њему, према свима нама; нас су сматрали гледаоцима, нама су хтели нешто да исприведе, нешто да дају, нама је било потребно било нешто да приметимо, како бисмо прочитали штогод са неба и узели то са собом, понели у живот. Зато је сада реч о томе да се брзо сакупимо, да заборавимо све и живимо са небеским симболом; јер предивни тренуци су избројани и знак ће ускоро исчезнути...

У својем полету који је обухватио свет она нестаје и бледи немо, сасвим друкчије него бучни ветар, него хрскава киша, него муња која их грохотом прати... Ни једним звуком не ојављује се њена величанственост; ни један шум не извештава о њеном указању. Правом победнику нису потребне фанфарне; прави херој се појављује без херолда.

Из хаоса облака, из напрегнуте распеваности кише, из целокупног неразбора природе – над свиме што је припремило дивљу стихију – подигла се пријатељски и сусретно светлећи, довршена, чиста форма, најчистија од свих – форма круга. Истина, видна је тек њена половина, можда чак и мање од половине. Али, наше унутрашње сазрцање већ ликује, допуњујући је; њему је довољан и исечак форме круга јер се закон круга испољава у сваком од његових делова.

То нам – дуга, кротко принесена дашком ветра, облакових гостију, скоро немо шапће: „Не плашите се, људи! Дах савршенства јачи је од свих страхова на свету! Само сањарите, спокојно сањарите о власти узвишене лепоте... То нису празне сањарије... Ваше сањарије и свет приснива... Истинити су и пророчки су ти ликови... Постоји тајанствена хармонија међу вама и васељеном... Света власт се чита као порука у тријумфу тог предивног закона...”

Тако са неба силзи на нас предивна утеха. Утеха и ободрење. Успокојење и просветљење. Тихо откривење светске хармоније. Обећање будуће победе највише снаге над снагама које прете из побуњеног бездана. Нека нас сада покушавају убедити како је то – само случајна игра боја, само чудни тренутак уметности у природи, само пролазно дрхтање сунаца у облацима. Наше срце само зна о томе више; наше осећање се не вара у дубоком значењу симбола.

Она је још овде, та просветљена гошћа. Њен сјај још дише, још живе њена плућа, светлеће боје... Како је огромно то богатство! Како је строга и лепа веза! Или је она послата пре од сунца према нама као дар, као зов, као стваралачки извор? Ко од нас може погледати у заслепљујуће око сунца? Скоро нико. Али, ево, оне нам се показује, отворено у својој суштини, омекшано у својој оштрини, тачно и непроменљиво у својој форми; да бисмо погледали у њега, да бисмо се родовали, да бисмо га заволели. Оно се отвара у дуги да би наше око могло да га поднесе...

Дуго, ти сенко сунца! Ти си одблесак вечности! Ти си симбол Бога у уделу земног постојања! Каква радост да смо те данас видели! Како је срећно то место на земљи где зажели одморити се твој опрозрачен крај!... ■

Иван А. ИЉИН
Из књиге „Пред буктивим загометкама господњим“
Светигора, Цетиње, 2001

ВЕРСКИ ПРАЗНИЦИ

1–15. јул



Православни

- 2. јул – Свети Јован Шангајски
- 3. јул – Преподобни Наум Охридски
- 5. јул – Преподобна Анастасија Српска
- 7. јул – Рођење **светог Јована Претече – Ивањдан**
- 11. јул – Свети мученици Дабробосански и Милешевски
- 12. јул – **Свети апостоли Петар и Павле – Петровдан**
- 14. јул – Свети мученици и бесребреници Козма и Дамјан

ИВАЊДАН



На шест месеци пре свог јављања у Назарету, Пресветој Деви Марији, велики Гаврил, анђеоло Божији, јавио се преосвештеном Захарију у храму јерусалимском. Пре него што је објавио чудесно зачеће безмужне девице, анђеоло је објавио чудесно зачеће бездетне старице, Захаријине жене Јелисавете. Захарија није одмах поверовао речима које је чуо и остао је нем све до осмога дана по рођењу детета.

Када су се скупили рођаци због обрезања и давања имена младенцу, отац Захарија, будући нем, написао је на дашчици име Јован и истога трена проговорио. Из Захаријевог дома који се налазио између Витлејема и Хеврона, расчуло се о овим чудним догађањима по целом Израиљу, где је глас стигао и до Ирода, који је наредио да се побију деца по Витлејему. Наредио је да пронађу и Јована, али је Јелисавета успела да сакрије дете.

Разјарени Ирод послао је целате у храм по Захарија, и они су га успут убили. Јелисавета је, са својим сином Јованом, успела да побегне и сакрије се у некој пештери. Ту је ускоро преминула и дечак је остао сам у пустињи на старању Бога и анђела Божијих. ■

СВЕТИ АПОСТОЛИ ПЕТАР И ПАВЛЕ

Петар, син Јонин, брат Андреје првозваног, из племена Симеонова, из града Васиде је био рибар који се најпре звао Симон, но Господ је благоизволео назвати га Кифом, или Петром. Он је први од ученика јасно изразио веру у Господа Исуса рекавши: „Ти си Христос, Син Бога живог“. Његова љубав према Господу стално је јачала. Чинио је моћна чуда: лечио је болесне, васкрсавао мртве.

Павле је родом из Тарса, од племена Венијаминова. Прво име му је Савле. Био је фарисеј и гонитиљ хришћанства. Чудесно је обраћен у веру хришћанску самим Господом, који му се јавио на путу за Дамаск. Крштен је, прозван Павлом и увршћен у службу великих апостола. Са племенитом ревношћу проповедао је јеванђеље свуда, од граница Арабије до Шпаније, међу Јеврејима и незнабошцима. Пошто је достигао ту меру савршенства да је могао рећи: „Не живим ја, него Христос живи у мени“, био је посечен у Риму, у време цара Нерона, кад и апостол Петар. ■



Они се буде са Србијом

Срђан и Јована

ЈУТАРЊИ ПРОГРАМ

ПРВИ ПРОГРАМ РТС-а
СВАКОГ ДАНА У 6.05

www.rts.co.yu

МАРАТОН МИРА „ВИДОВДАН 99”



Друга етапа 10. међународног меморијалног маратона „Видовдан 99”, који је започео у Новом Саду, настављена је 29. јуна испред Команде ВиПВО у Земуну. Двадесет маратонаца трче осам етапа од Београда, преко Скопља, до Солуна, да би 7. јула стигли на циљ – на српско војничко гробље Зејтинлик. Маратон није такмичарски, а мото манифестације је – трчимо за мир на Балкану, за радостан осмех деце.

Са такмичарима из Србије трче и маратонци из Бугарске, Македоније и Републике Српске. Почетак друге етапе трке пратио је и наш легендарни маратонац Фрањо Михаљић. Са маратонцима је кроз Београд трчала и десеточлана екипа припадника ВиПВО.

Генерални покровитељи трке јесу министарства одбране и спорта, Дом ваздухопловства и противваздухопловне одбране и Скупштина општине Нови Београд.

Пре старта друге етапе представници Команде ВиПВО и председник Атлетског клуба „Маратон мира Видовдан 99” положили су венац на спомен-обележје палим припадницима РВ и ПВО током агресије НАТОа, а потом је одржан пригодан уметнички и забавни програм. Наступили су Оркестар Војног округа Београд, ансамбл КУД Србија – ИМТ, Певачко-играчка етно-група „Свитање”, каратисти из екипе „То смо ми”, Дејчи хор „Симеон” и ученици Основне школе „Лаза Костић”.

М. Ш.

„ТРКА ПРОТИВ ДРОГЕ” У САРАЈЕВУ

У спортској манифестацији „Трка против дроге”, 21. јуна у Сарајеву, учествовали су атлетичари из Босне и Херцеговине, Србије, Македоније, Хрватске, Словеније, Црне Горе и Мађарске.

Победник је атлетска екипа Делегације Србије при CISM, у којој су наступили старији водник Горан Чегар (други у појединачном пласману), капетан Александар Нешевски (четврти у појединачном пласману) и поручник Блажо Максимовић (десети у појединачном пласману).

Д. Т.





СПОРТСКО ПРВЕНСТВО
ВОЈСКЕ СРБИЈЕ



У СЛУЖБИ П

Спортак првенство Војске Србије, на коме су учествовале екипе Војне академије, Генералштаба ВС, Копнене војске, ВиПВО и Команде за обуку, одржано је од 26. до 29. јуна у Нишу. На такмичењима су учествовале и припаднице лепшег пола Војске Србије.

У протекла три месеца, око 4.000 припадника Војске најпре је одмерило спортске снаге на предтакмичењима у оквиру чета, батаљона, бригада и оперативних састава. Најбољи међу њима надметали су се, потом, у седам спортских дисциплина – шест званичних такмичарских и у џудоу, који је имао промотивни карактер. Такмичења су одржана на теренима нишке касарне „Књаз Михаило“, у салама нишких школа и Факултета физичке културе, али и на фудбалском стадиону „Чаир“.

Отварајући првенство, начелник ГШ ВС генерал-потпуковник Здравко Понош истакао је да је спорт исто што и добра војничка традиција – поштовање противника и правила.

– Спортским активностима – додао је он – развија се осећај припадности јединици и Војсци.

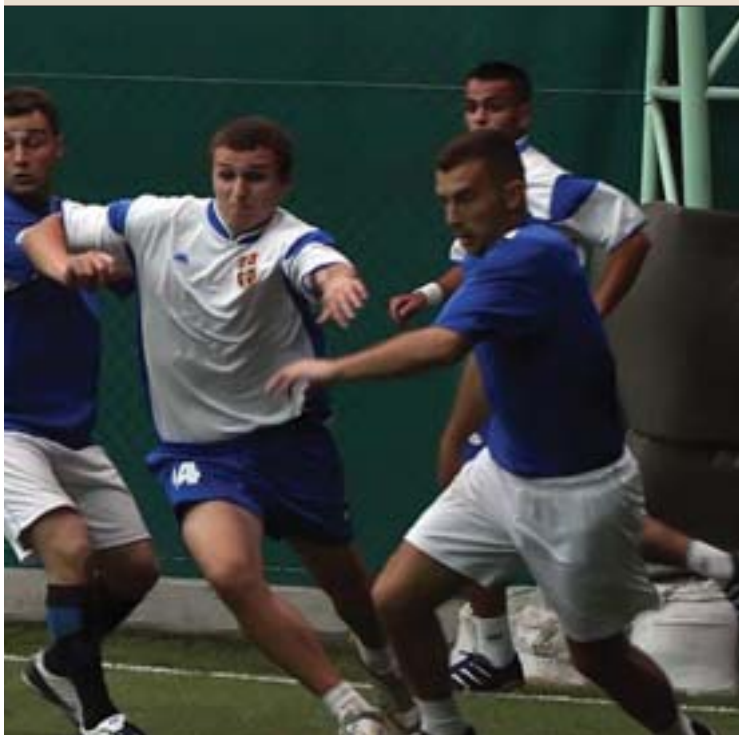
У одбојци су тријумфовали тимови Копнене војске, Војне академије и Команде за обуку. На фудбалским теренима најуспешније су биле екипе Копнене војске, ВиПВО и Генералштаба ВС. Највише поена на атлетским борилиштима освојили су припадници Војне академије, Команде за обуку и Копнене војске, а ква-



На свечаном затварању манифестације начелник ГШ ВС генерал-потпуковник Здравко Понош уручио је признања и велики пехар за победу у свеукупном пласману екипи Копнене војске. Друго место припало је екипи Војне академије, а трећепласирана је Команда за обуку.



ПРОФЕСИЈЕ



лификовани стручњаци кажу да треба запамтити имена студента Владана Јовановића (победник трке на 100 метара), војника Томана Калезића (победник трке на 400 метара), капетана Александра Нешевског (победник трке на 1.500 метара), старијег водника Далибора Станковића (победник у скоку удаљ) и мајора Зорана Јакшића (победник у бацању кугле).

Запажене резултате у оријентирингу показале су екипе Војне академије, ГШ ВС и ВиПВО, док су у појединачној конкуренцији најбољи били потпоручник Жељко Ђорић и студент Невена Јовановић. У традиционалној војничкој дисциплини војном вишебоју челна места припала су потпоручнику Младену Стаменковићу (Копнена војска), потпоручнику Драгану Мићићу (Копнена војска) и студенту Срђану Ђурићу (Војна академија).

Прво место у стрељаштву заслужено су освојили припадници Копнене војске, док је друго и треће место припало екипама Војне академије и Генералштаба Војске Србије. Из пиштоља су најбоље гађали поручник Саша Петровић и Ирена Огњановић, а на гађању из аутоматске пушке заблистали су старији водник Миљан Бошковић и Ана Тадић.

Резултати чудно нису се убрајали у коначан пласман. Најуспешнији у тој дисциплини били су чланови екипе Војне академије, а у појединачној конкуренцији старији водник Дарко Дамњановић, студенти Стеван Стевановић, Марко Паповић и Мирко Мараш, те војници Цветан Михајловић и Никола Зувић.

Поручник Саша Петровић погодио је 534 круга, што је, како каже, резултат свакодневног рада. – Како се тренира, тако се и гађа – објашњава Петровић.

Будући старешина финансијске службе, студент Владан Јовановић претрчао је 100 метара за 11,08 секунди. Такав резултат, каже он, представљаће му додатни подстрек да се још више бави атлетиком. Слично оцењује и двадесетседмогодишњи старији водник Далибор Станковић, који је удаљ скочио 6,58 метара.

За најбољу екипу у *фер-плеју* и спортском понашању проглашена је екипа ГШ ВС, док је признање за најмлађег учесника манифестације добио ученик Милан Симоновић (екипа Војне академије), а за најстаријег заставник Дејан Шљивић (екипа ВиПВО).

На завршној свечаности генерал Понош уручио је признања и велики пехар за победу у свеукупном пласману екипи Копнене војске (40 бодова), док је друго место припало екипи Војне академије са 30,5 бодова, а треће Команди за обуку са освојених 24 бода. ■

Зоран МИЛАДИНОВИЋ
Снимили Саша ЂОРЂЕВИЋ и Зоран МИЛАДИНОВИЋ



Ауто-рели „Караван
пријатељства 2008”

ПОТВРЂЕН ПРОШЛОГОДИШЊИ УСПЕХ

Свеукупни победник је Зоран Павков из Сомбора, док су му за петама стално били Саша Глишић из Аранђеловца и Саша Ивковић, такође из Сомбора. На итинереру дугом око 100 километара велико возачко умеће показала је Татјана Вулић, која је проглашена за најуспешнију такмичарку. У Купу „фића” надметао се велики број власника некада нашег најпопуларнијег четвороточкаша.

У Орашцу, где је био старт трке, поздравио их је председник општине Аранђеловац др Радослав Швабић, рекавши да је поносан што му се пружила прилика да отвори једно традиционално такмичење које је одавно прерасло у својеврсну манифестацију дружељубља, стицања возачких вештина и подизања безбедности саобраћаја на нашим путевима.

До циља у Јагодини, удаљеног око 110 километара, такмичаре су чекале веома озбиљне препреке – три испита спретности. Први је био у фабричком кругу крагујевачке „Заставе”, а други и трећи на паркингу Спортског центра у Јагодини.

– Ове године пружила нам се прилика да исправимо грешке учињене на другом испиту спретности, јер је трећи испит вожен према истоветној скици, али је посебно бодован. С обзиром на то да је реч о аматерском ауто-релију, мислим да и наредна надметања треба планирати тако да се исти испит спретности вози два пута, јер је то начин да се подстакне такмичарски дух и знатно повећа жеља да се у укупном пласману заузме што боље место на ранг-листи – каже такмичарка Далида Николић.

Овогодишњи ауто-рели биће упамћен по поновљеном успеху такмичара из Сомбора, Ужица и Аранђеловца, који су у генералном поретку заузели три прва места, а били су најуспешнији и у класама, којих је, за разлику од минуле године, овога пута било – четири.

Установљено је и такмичење власника „фића”, који су у неколико градова основали посебна удружења под називом „Национална класа”. Засад их има у Земуну, Крушевцу и Крагујевцу, а њима ће се, како је најављено, убрзо придружити и удружења из Шапца, Новог Сада и Сомбора.

Треба рећи да се вишеструки победник „Каравана пријатељства” – Зоран Павков, такође такмичио возећи „фићу”, али посебно опремљеном за аутомобилска надметања, због чега се сврстава у спортску класу.





ГЕНЕРАЛНИ ПОРЕДАК

1. Зоран Павков, Сомбор (730 казнених поена)
2. Саша Глишић, Аранђеловац (830)
3. Саша Ивковић, Сомбор (860)
4. Радивој Јаковљевић, Нови Сад (950)
5. Никола Шмакић, Ужице (970)
6. Петар Спасић, Крагујевац (970)
7. Драган Мандић, Ужице (1090)
8. Дарко Милер, Пећинци (1230)
9. Иван Ивановић, Шабац (1262) и
10. Владимир Јакшић, Београд (1311)

КУП „ФИЋА“

1. Петар Спасић (Крагујевац)
2. Дарко Милер (Пећинци)
3. Иван Ивановић (Шабац)

НАЈУСПЕШНИЈА ТАКМИЧАРКА: Татјана Вулић (Крагујевац)

НАЈБОЉА ЕКИПА: „Доломити“ (Нови Сад)

– Мој „фића“ је – каже Павков – наменски преуређен како бих на аутомобилским такмичењима из њега могао да „извучем“ максимум. Мотор је појачан, променење су гуме на точковима, систем вешања и амортизери... Ни сам не знам колику снагу развија, али сам сигуран да може да постигне 140 километара на сат, што би ми умногоме олакшало посао када би се у овај рели, рецимо, увео и брдско-брзински испит. Ако ме питате колико ме то задовољство кошта, рећи ћу вам да сам досад у возило које је произведено пре четврт века уложио око 10.000 евра.

На овогодишњем релију учествовале су и четири такмичарке. Победила је Татјана Вулић, дописница РТС из Крагујевца, која, по свему судећи, није могла да одоли изазову. Села је за управљач модела „застава 10“ и, будући да се веома добро снашла на свим испитима спретности, оставила за собом чак десетак релиста који се годинама такмиче, освојивши једну од две вредне награде београдске „Центротехнике“



Свеукупни победник
Зоран Павков



Победник првог Купа „фића“ Петар Спасић са Милком Милинковић (десно) председницом земунског Удружења „Национална класа“ и њеном сувозачицом Мицом Мојић

– Пошла сам са колегом на новинарски задатак – каже Татјана – а, ево, испоставило се да сам најуспешнија међу возачицама, тако да ћу највероватније постати једна од редовнијих учесница „Каравана пријатељства“.

Влада РИСТИЋ
Снимио Горан КОВАЧЕВИЋ



Др Радосав Швабић (лево) са пуковником у пензији Драганом Трифуновићем, председником Официрског ауто-мото спортског клуба

ДРАГОЦЕНА ПОДРШКА

Пре него што је овогодишњу трку аутомобилиста прогласио отвореном, председник општине Аранђеловац др Радосав Швабић изразио је задовољство што је из године у годину све више заљубљеника у ауто-мото спорт и што, захваљујући „Каравану пријатељства“, све више људи из разних крајева земље гостује у једном од најлепших места Шумадије – Буковичкој Бањи.

– Да и не говоримо – наставио је др Швабић – колико је важно то што аутомобилска такмичења умногоме померају границе у стицању возачких вештина, доприносећи истовремено ширењу саобраћајне и техничке културе, али и сталном повећању безбедности саобраћаја на нашим друмовима. Зато можемо бити задовољни што се, подшком сличним манифестацијама, придружујемо онима који, тако рећи, свакодневно бдију над животима возача и њихових сапутника.

Rešenje za useljenje!
Stambeni krediti Erste Bank.



NKS=4,95% EKS od 5,36% u CHF

...izaberite stambene kredite Erste Bank!



Erste Bonus!

Erste Bank VISA...



...kreditna kartica za...

...dekoraciju i opremanje stana!

NKS=EKS
Od 1,35% mesečno.

ERSTE BANK

Kod nas ste uvek prvi.

СПЕЦИЈАЛНА БРИГАДА ВОЈСКЕ СРБИЈЕ
р а с п и с у ј е
К О Н К У Р С

за пријем кандидата на селективну обуку

I УСЛОВИ КОНКУРСА :

За пријем кандидата на селективну обуку у Специјалну бригаду могу конкурисати **професионални подофицири** из јединица Војске Србије који испуњавају следеће опште и посебне услове:

а) Општи услови :

- да су здравствено способни за војну службу без ограничења;
- да нису осуђивани;
- да се против њих не води кривични поступак за кривично дело за које се гони по службеној дужности;
- да су најмање две године у професионалној војној служби.

б) Посебни услови :

- да нису старији од 28 година;
- да имају „повољне“ службене оцене током службе;
- да су на последњој провери физичких способности имали најмање врло добру оцену (просек бодова 70 и више);

- да су психофизички способни за обављање падобранске службе (по налазу надлежне војнолекарске комисије);
- да су пливачи.

II НАЧИН КОНКУРИСАЊА :

– кандидати подносе молбе за пријем на селективну обуку у Специјалну бригаду (ВП 8486, Панчево) посредством својих матичних команди бригада, њима равних или виших;

– уз молбу, кандидат обавезно прилаже: кратку биографију; изјаву да жели да обавља падобранску службу; извод из матичне књиге рођених; оверени препис задње службене оцене; уверење о провери физичких способности са натуралним показатељима; уверење од надлежног суда да није осуђиван и да се против њега не води кривични поступак, уз мишљење команданта ранга бригаде или вишег;

– после пристизања молби и њихове анализе, кандидати који задовоље опште услове конкурса добиће позив посредством претпостављене команде, са тачним датумом и временом, ради упућивања на лекарски преглед за падобранца (преглед се обавља на ИВМ – ВМА Београд, а позив представља уједно и упутницу за преглед). Преглед траје два дана;

– кандидати који буду здравствено способни за падобранца и који испуњавају све услове конкурса, долазе на селективну обуку (привремено рад) у Специјалну бригаду (ВП 8486, Панчево).

Селективна обука је планирана у периоду од **1. септембра до 28. новембра 2008.** године.

Конкурс је отворен до **31. јула 2008.** године. ■

ВП 4795 Београд
р а с п и с у ј е
К О Н К У Р С
За пријем професионалних војника
на војничке дужности
(по гарнизонима)

БЕОГРАД:

- ВЕС 71101 (чувар) – 6 извршилаца
- ВЕС 71807 (радио-релејач) – 1 извршилац
- ВЕС 71808 (радио-телепринтерист возач) – 1 извршилац
- ВЕС 71810 (телепринтерист-шифрер) – 1 извршилац
- ВЕС 71812 (телефонист-линијаш возач) – 2 извршиоца
- ВЕС 72403 (чувар) – 1 извршилац
- ВЕС 72701 (возач) – 4 извршиоца

КАРАЂОРЂЕВО:

- ВЕС 71101 (чувар) – 2 извршиоца
- ВЕС 72117 (противпожарац) – 1 извршилац

УСЛОВИ КОНКУРСА

Конкурисати могу држављани Републике Србије који испуњавају следеће услове:

ОПШТИ УСЛОВИ:

- да су здравствено способни за војну службу;
- да имају прописану стручну спрему која одговара војноевиденцијоној специјалности одређеној за формацијско место за које конкуришу;
- да нису осуђивани за кривично дело на безусловну казну затвора од најмање шест месеци;
- да се против њих не води кривични поступак за кривично дело за које се гони по службеној дужности;
- да су одслужили војни рок или на други начин регулисали обавезу служења војног рока.

ПОСЕБНИ УСЛОВИ:

- да нису старији од 28 година ако конкуришу за дужности у роду, односно 30 година ако конкуришу за дужности у служби;
- да су оспособљени за војноевиденцијону специјалност за коју конкуришу;
- да поседују положен возачки испит са „Ц“ категоријом и више (само кандидати за возаче м/в).

НАЧИН КОНКУРИСАЊА:

Кандидат који испуњава услове Конкурса подноси захтев за пријем у војну службу Војној пошти 4795 Београд и прилаже следеће документе:

- аутобиографију,
- извод из матичне књиге рођених (не старији од шест месеци),
- уверење о држављанству (не старије од шест месеци),
- уверење из општинског суда да се против њега не води кривични поступак и да није осуђиван и кажњаван (не старије од шест месеци),
- потврду војног одсека да је одслужио војни рок (не старији од шест месеци),
- фотокопију војничке књижице,
- оверену фотокопију дипломе о стеченом образовању (оверену у суду или општини),
- оверену фотокопију возачке дозволе (само кандидати за возаче),

– налаз, оцену и мишљење надлежне ВЛК о здравственој способности за војну службу,

– став и мишљење Војнобезбедносне агенције након извршене безбедносне провере за кандидата.

Надлежна комисија разматраће пристигле пријаве и утврдити који кандидати испуњавају услове конкурса. Комисија ће упутити кандидате надлежној ВЛК ради оцене способности за војну службу, ако испуњавају остале услове конкурса.

Непотпуни и некомплетни документи кандидата неће бити разматрани. Комисија неће враћати документе кандидатима који не буду изабрани.

Са кандидатима који буду примљени у војну службу биће склопљени уговори о пријему по уговору на одређено време, у трајању од 3 (три) године.

Конкурс је отворен 30 дана од дана објављивања. ■

ИЗАБРАНА ПАРТИЈА

О ПОТЦЕЊИВАЊУ ПРОТИВНИКА

КАПАБЛАНКА –
ВЕРЛИНСКИ
Москва, 19251.д4 д5 2.е3 Сф6 3.Лд3 ц5 4.ц3
Сц6 5.дц5

У то време Верлински није био познат, а у литератури је познат по томе што је шах научио када му је било тридесетак година. То је био разлог што је Капабланка одиграо овако млако отварање, рачунајући да ће „пацер“ већ негде да погреша. У Игри даминог пешака, бели нема за циљ да стекне иницијативу захваљујући првом потезу. Али, црни је почео да игра много добро!

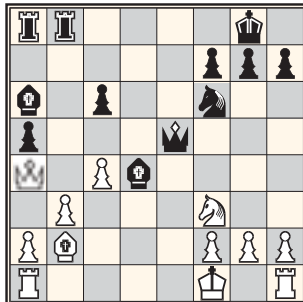
5...а5 6.Сд2 е5 7.Лб5 Лц5

Иако је црни завладао центром, бели још увек није дао знак за узбуну.

8.Сф3 Дц7 9.Да4 0-0! 10.Лц6 бц6 11.б3 Ла6 12.Лб2?

Још увек славни „Капа“ не уочава опасност.

12...д4 13.ц4 Тф68 14.ед4 ед4 15.Сд4 Де5+ 16.Кф1 Лд4 17.Сф3



Бели: Кф1, Да4, Та1, Тх1, Лб2, Сф3, а2, б3, ц4, ф2, г2, х2

Црни: Кг8, Де5, Та8, Тб8, Ла6, Лд4, Сф6, а5, ц6, ф7, г7, х7

Испоставља се да је бели превидео следећи потез свог противника, што му се иначе врло ретко дешавало:

17...Лб2!

Дакле, анонимус жртвује даму прваку света!

18.Се5 Ла1 19.Сц6 Те8 20.ф3 Сд5! 21.Кф2 Сц3 22.Да5 Лц4 23.Те1 Ле6 24.Дц5 Та2+ 25.Кф1 х6 26.ф4

Противнапад је једино исправно решење.

26...Теа8 27.ф5 Лб3 28.ф6 Са4

29.Се7+ Кх8 30.Дб5 Лц2 31.Сд5 Сц3 32.Те8+ Кх7 33.Та8 Сб5

Како дама увек може да „направи белај“, црни оправдано улази у завршницу лаким фигура против топа.

34.Та2 Лд3+ 35.Ке1 Ле5 36.г3 гф6 37.Та5 Сд4 38.Кф2 Сц6 39.Та4 Кг7 40.Ке3 Лф5

Ту је партија била прекинута, а руска анализаторска машина је дошла до пуног изражаја!

41.Та6 Сд4 42.Се7 Лх7 43.Сд5 Се6 44.Та4 х5 45.Тх4 Лг6 46.Та4 Кх6 47.Кф3 Сд4+ 48.Ке3 Сф5+ 49.Кф3 Сд4+ 50.Ке3 Се6 51.Се7 Сг7 52.Кф3 Се6 53.Сг8+ Кг7 54.Се7 Лц2 55.Та2 ф5 56.Ке3 Ле4 57.Та5 Лд4+ 58.Кд2 Лц5! 59.Тц5 Сц5 60.Ке3 Кф6

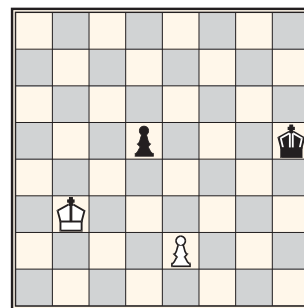
0:1



РЕКЛИ СУ...

Није довољно бити добар играч, потребно је добро играти.

Тараш

ПОУКЕ
ОПРЕЗНО
У ЗАВРШНИЦИ
Студија Моравца, 1940.

Бели: Кб3, е2

Црни: Кх5, д5

Бели на потезу.

Добитак је само са:

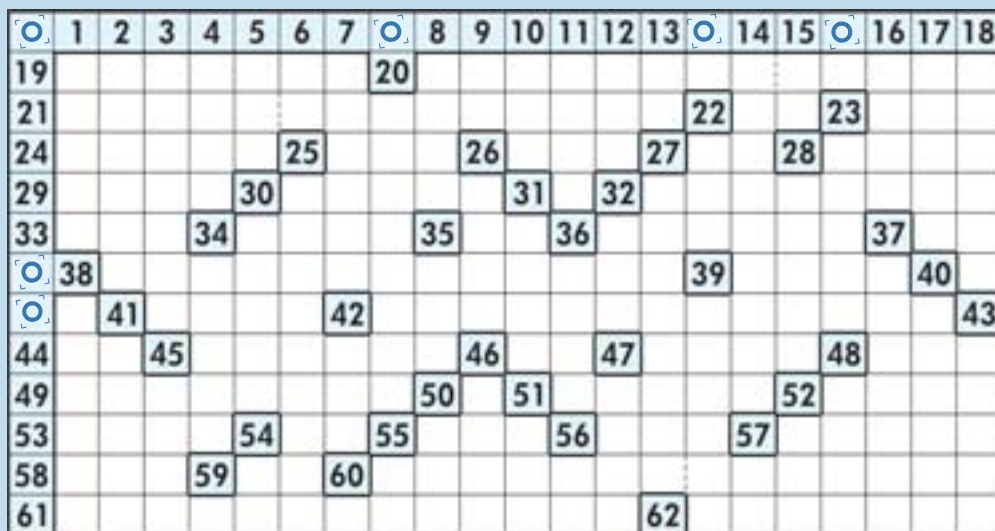
1.Кб4!

На 1.Кц3? Кг5 2.Кд4 Кф4 и одмах реми.

1...Кг5 2.Кц5 Кф4 3.Кд4! Кф5 4.Кд5 1:0

Припремио
Раде МИЛОСАВЉЕВИЋ
мајстор Фиде

УКРШТЕНЕ РЕЧИ



Припремио Жарко ЂОКИЋ

РЕШЕЊЕ ИЗ ПРОШЛОГ БРОЈА - ВОДОРАВНО: Данило Стојковић, Ам, ВК, опакост, кас, р, анласер, комора, Лакедонски, рило, Елена, Рене Русо, опшца, роса, ТАП, тор, Но, Аница, ни, кисељак, имбацил, ч, т, ислити, савњари, им, вршак, на, Авр, РТС, ојак, ратник, накрати, тра-се, диве, агенатар, бринер, ислити, т, ток, кулоори, Па, он, Светислав Гонџић.

ВОДОРАВНО:

19. Младо доба живота, 20. Бивши српски одбојкаш, Боба, 21. Српски глумца, 22. Предлог, 23. Река која протиче кроз Бихаћ, 24. Позитивна електрода, 25. Бивши индијски политичар, Нарасима, 26. Отац одмила, оца, 27. Име глумице Арчер, 28. Еписки песник, епичар, 29. Хигијенски памук, 30. Мушко име, Рале одмила, 32. Опслити, завршити посао, 33. Врста тропског папагаја, 34. Уобичајени назив за сода-воду, 35. Војна јединица (скр.), 36. Потврде, атестати, 37. Узвик бола, јасој, 38. Женска особа аритметичар, 39. Мушко име, Леонардо, 41. Муслиманско женско име, 42. Бар-јактар у бившој црногорској и херцеговајској војсци, 44. Упишите: ек, 45. Дубински извори воде, 46. Два иста слова, 47. Ужарена маса из вулкана, 48. Ирски или енглески кафић, 49. Други назив за немачки град Келн, 51. Крепавац, крепало, 52. Француски дневни лист, 53. Староримски бог љубави, 54. Ауто-ознака Шапца, 55. Пријатељ (франц.), 56. Коњи (песн.), 57. Женско име, Иконија одмила, 58. На пример (скр.), 59. Лична заменица, 60. Српска глумица, 61. Седамнаести део целог, 62. Вински бар.

УСПРАВНО:

1. Река у Србији, 2. Радник у ланари, 3. Фабрика вештачких ђубрива, 4. Назив одмила за сестру, 5. Право време (лат.), 6. Символ стронцијума, 7. Бујица празних речи (мн.), 8. Складиште, стовариште, 9. Ауто-ознака Лознице, 10. Показна заменица, то, 11. Боксерски савез Црне Горе (скр.), 12. Орган чула вида, 13. Символ дидима, 14. Женско име, Нина, 15. Упишите: кз, 16. Име глумице Голдберг, 17. Женско име, 18. Врста ножа (тур.), 20. Посуда за салату, 22. Врста кратког мача, 23. Име глумца Гулда, 25. Народи романске групе, 26. Насеље близу Београда, 27. Филмска звездаца, 28. Стефан одмила, 30. Врста рибе пастрмке, 31. Кокошији производ, 32. Лука у Израелу, 34. Одабир, бирање, 35. Свеза, илити, 36. Окрњак, поломљен комад, 37. Справе, уређаји, 38. Тригонометријска функција (супротно од косеканса), 39. Дрвена грађа (тур-мн.), 40. Део плуга, 41. Скеле, трајекти, 42. Дадиља, дојиља, 43. Мушки крвни сродници, 45. Врста дознака или акредитива у банкарству, 46. Престанак живота, 47. Озледа, повреда, 48. Накот, кот, 50. Повишена нота А, 51. Исток-југоисток (скр.), 52. Било ко, 54. Ознака за милиметар, 55. Упишите: ме, 56. Упишите: ан, 57. Лична заменица.

Специјално издање МАГАЗИНА **ОДБРАНА**



АРСЕНАЛ

Специјално издање магазина **ОДБРАНА**

*Цена са поштом
350,00*

1-10
400 дин.

www.odbrana.rs

ДЕСЕТ специјалних прилога магазина „Одбрана“
ПРЕГЛЕД најновијих достигнућа у свету и код нас
ЕКСКЛУЗИВНО тенк „црни пантер“, ракетни систем „С 400“...
КОНТРАБЕРЗНО стрелачко оружје у операцији „Ирачка слобода“
ЗАНИМАЉНО најскупљи пиштољ, најмања беспилотна летелица...

240 СТРАНА

- О савременом оружју: оклопним борбеним возилима, хаубицама, авионима, хеликоптерима, беспилотним летелицама, сателитима, бродовима, подморницама...
- Развој, техничке карактеристике, борбена употреба и историја наоружања и војне опреме.
- У пуном колору, уз мноштво фотографија, „Арсенал“ говори и о томе како је конструисана, где испитивана и када коришћена војна техника коју свет данас познаје.

НАРУЏБЕНИЦА

НОВИНСКИ ЦЕНТАР „ОДБРАНА“
 Браће Југовића 19, 11000 Београд
 Тел: 011/3241-026, телефакс: 011/3241-363
Жиро-рачун : 840 - 49849 - 58

Наручујем _____ примерака Специјалног издања „Арсенал“ по цени од 350,00 динара по примерку.
 Плаћање целокупног износа, увећаног за 100,00 дин. за поштарину, врши се унапред на жиро-рачун НЦ „Одбрана“. Уз наруџбеницу треба послати доказа о уплати, након чега испоручујемо публикацију.

Купац: _____
 Улица и број: _____
 Место: _____ Телефон: _____

Потпис наручиоца: _____

М.П. _____

НОВИНСКИ ЦЕНТАР

ОДБРАНА

ПРЕПОРУЧУЈЕ
КАПИТАЛНО
ИЗДАЊЕ

ПОПУСТ
40%

ЗЕМЉА ЖИВИХ

310116

Аутори: Владимир Стојанчевић, Љубодраг Динић и Ђорђе Борозан

Угледни аутори Владимир Стојанчевић, Љубодраг Динић и Ђорђе Борозан написали су текст за репрезентативно издање „ЗЕМЉА ЖИВИХ“ који је дат у двојезичном слогу на српском и енглеском језику. Писан је на темељу потврђених чињеница и поткрепљен до сада необјављиваним историјским документима који појашњавају сложеност теме. Реч је о генези српско-албанских односа у 19. и 20. веку. Корени садашњих (не)прилика дубоки су више од две стотине година и неопходно је добро их изучити како би неке актуелне појаве биле много јасније. Прецизан научни приступ теми, јасна методологија истраживања и свима разумљива писана реч јесу додатне вредности књиге која садржи поуке и за наредне генерације.

Благослов за штампање књиге дао је Патријарх српски господин Павле.

Књига је врхунски опремљена, у тврдом повезу, смештена у кутију, обима 372 стране, формата 28,3 x 29 цм. Цена књиге је 7.560,00 динара.

Сада са попустом по цени **4.536,00** динара Наручбеницу и примерак уплатнице послати на адресу: НЦ „ОДБРАНА“, Браће Југовића 19, 11000 Београд.

Књига се може набавити и у нашој књижари – у Београду, Васе Чарапића 22



НЦ „ОДБРАНА“, Браће Југовића 19, 11000 Београд
тел: 011/3241-026, телефакс: 011/3241-363.
жиро-рачун: 840-49849-58

НАРУЧБЕНИЦА

Наручујем примерака књиге: „ЗЕМЉА ЖИВИХ“

Књиге ћу платити (заокружити број):

- 1) одједном (плаћање унапред) по цени од 4.536,00 дин. за примерак,
- 2) на кредит по цени од 7.560,00 дин. за примерак у месечних рата (највише 6 рата, минимални износ рате 1.000,00 динара) по динара, уз оверену административну забрану.

Код плаћања унапред уз наручбеницу послати доказ о уплати целокупног износа увећаног за поштарину у износу 200 динара.

Купци на кредит достављају административну забрану (образац се добија од НЦ „ОДБРАНА“) оверену у Војној пошти или предузећу у коме су запослени.

Рекламације у случају неуручивања књига примамо у року од 30 дана.

Купац.....
(име, очево име, презиме)

Матични број грађана Број личне карте

издате у МУП

Улица и број

Место и број поште Телефон

Датум Потпис наручиоца



Легенда која живи

Први авион Г-4, коме у нашој историји припада заслужени статус једног од најбољих производа домаће памети, подигао се у ваздух 18. јула 1978. са аеродрома у Ортијешу код Мостара. Данас се та летелица налази на прекретници – припрема се пакет модернизације који ће јој, уз продужетак животног века на 40 година, омогућити безбедан лет у ескадрилама Ваздухопловства и противваздухопловне одбране све до 2030. године.



Тридесет година авиона Г-4

БИОГРАФИЈА СУПЕРГАЛЕБА

Оцену спремности авиона и предлог за први лет Г-4 супергалеба дала је комисија именована наређењем Команде РВ и ПВО 5. априла 1978. године. Припреме за први лет са особљем Ваздухопловног опитног центра (ВОЦ) у фабрици „Соко“ почеле су 10. јула 1978. године. Авион се отиснуо са писте 18. јула 1978. у 10 часова и 14 минута. Лет је трајао 30 минута. Тако је и званично почела занимљива биографија легендарног авиона нашег ваздухопловства – дуга, за сада, тридесет година.

Историја домаћих млазних авиона уведених у наоружање може се поделити у две генерације – у првој су авиони Г-2 и Јастреб, пројектовани у Ваздухопловно-техничком институту у Жаркову (данас део Војнотехничког института) шездесетих година 20. века, а у другој су орао и Г-4 галеб, настали седамдесетих година. Сва четири модела авиона била су у светским размерама солидна решења која су заслужено привукла пажњу и пронашла стране кориснике. Окосницу настанака тих авиона чинили су пројектанти из Ваздухопловно-техничког института, сабрани 1957. за потребе рада на галебу. После првог прототипа Г-1, у РВ и ПВО, као школски борбени авион, прихваћен је Г-2 (ознака вида Н-60). За домаћег корисника произведена су 132 примерка и још три прототипа – Г-1, Г-2 и Г-3. У Ваздухопловно-техничком институту на основу двоседа конструисали су авион Јастреб који је уведен у РВ и ПВО у три модела – јуришник Ј-21 (121 комад), извиђач ИЈ-21 (38) и двосед НЈ-21 (18).

Главни страни технолошки партнери за авионе прве генерације биле су британ-

ске фирме које су продале авионику и срце авиона – турбомлазне моторе. Од реномиране фирме „Ролс-Ројс“ (Rolls-Royce) за галеба и Јастреба увезени су мотори породице Вајпер (Viper) – модел 22-6, односно модел 531. Добра искуства у њиховој примени утицала су да се и за борбени авион високих подзвучних брзина орао такође набаве „Ролс-Ројсови“ мотори.

РАЗВОЈ

Када су 1968. године у Ваздухопловно-техничком институту настали први цртежи орла новитет на тржишту били су мотори Вајпер серије 600, која се у „Ролс-Ројсу“ развијала са италијанским „Фијатом“ за школски авион МВ339. Они су задржани на орлу и 1970, када су тактичко-технички захтеви авиона усклађени са румунским партнерима који су се придружили у развоју, у складу са међдржавним споразумом YUROM о подели посла на два равномерна дела. Да би се обе државе у што већој мери осамосталиле у производњи, одлука о увозу мотора промењена је 1972. године у



корист набавке лиценце за модел 632-41. У то време већ су израђени почетни документи о новом школском борбеном авиону, наследнику Г-2.

У Ваздухопловно-техничком институту, у периоду од јануара до марта 1973. године, израдили су *Претходну анализу* за авион назван Г-4, усклађен са новим светским трендовима. У односу на Г-2 била је то потпуно нова летелица. Тражило се да има више перформансе, да буде једноставан и погодан за одржавање, да се у највећој могућој мери заснива на резултатима *орла* у погледу искустава у примени нових решења, затим у избору авионике и осталих уређаја, те у примени технолошких поступака који су освајани у фабрикама за потребе *орла*, али и хеликоптера *газела*.

За Г-4 се од почетка рачунало на мотор 632-41 како би се лиценца производња учинила економичнијом и унифицирао материјал у РВ и ПВО.

У *Претходној анализи* наводи се да Г-2 представља добру летелицу за обуку пилота који су прелазили на млазне борбене авионе Ф-86Е и Д и Ф-84Г, али да за прелазак на *орла* треба припремити нови школски авион. Очекивало се да Г-4 има веће тактичке могућности у односу на Г-2, па се предвиђало уградња оружја калибра 23 мм и четири поткрилна носача наоружања.

Разматране су две варијанте пројекта. Оне су се суштински разликовале само по положају смештаја посаде и по висини и облику авиона који је пратио облик кабине. Наиме, у варијанти А, која се сматрала за природни развој из Г-2, предвиђало се да оба члана посаде седе на истој висини. На тај начин добио би се мањи аеродинамички отпор авиона услед мање површине попречног пресека. Лоша стране била је слаба видљивост у смеру лета са другог пилотског седишта. У варијанти Б друго седиште налазило се на повишеном положају по узору на чехословачки авион L-39 *албатрос* и британски *хоук* (Hawk). На крају је прихваћен предлог Б, пре свега због става да он прати савремене светске трендове, а то ће бити пресудно у конкурентности Г-4 у светским размерама.

Иако су проучавана сва страна решења, Г-4 се по аеродинамичком концепту може сматрати најближим британском узору *хоука*, уз резерву да тај авион има веће брзине лета и мању површину крила. У РВ и ПВО су тражили авион који ће имати максималне брзине до 0,8 Маха. Од почетка развоја амбиције РВ и ПВО биле су усмерене на авион балансираних могућности, постављених у поређењу са светским решењима између *хоука* и *алфа цета*, као вишим разредом у перформансама, и нешто скромнијим авионима MB 339 и L-39 *албатрос*.

Програмом реализације дефинисано је да ће се Г-4 користити за летачку обуку,



Први прототип Г-4

основну борбену обуку, тренажу пилота из оперативних јединица и ефикасну тактичку намену. Према проценама из 1974. године, потребе РВ и ПВО биле су 110 авиона за пет ескадрила у Ваздухопловној војној академији (ВВА) од по 16 авиона, штабно-авијацијско одељење ВВА од 12 авиона и са ремонтном резервом од 10 авиона и на докнадом губитака од осам авиона.

У наставку рада на Г-4 у Ваздухопловно-техничком институту нису имали веће проблеме као што је то био случај са *орлом*. Наиме, *орло* се показао као тежак задатак и на њему су се калнили стручњаци који су потом примењујући слична решења релативно лако и брзо обликовали Г-4. У сличној ситуацији била је и индустрија која се помучила око технолошких искорака потребних за освајање *орла*. Пример за то представља лиценца за мотор који је финализован у заводу „Орао“ из Рајловца (сада се налази у Бијељини) – од ремонтног постројења градила се нова високотехнолошка фабрика са високим трошковима за инфраструктуру, машине, алате, обуку радника... Све се то сматра рачуном плаћеним за *орла*, али се користило на Г-4.

Руководилац програма Г-4 од 1974. био је потпуковник инжењер Љубомир Груборовић. Он се показао извршним организатором и координатором рада одељења посебно конструкције, које је предводио Драгољуб Јеринковић, и аеродинамике, са Живојином Градишаром на челу.

ПРВИ ЛЕТ

Оцену спремности авиона и предлог за први лет авиона Г-4 *супергалеб* дала је комисија именована наређењем Команде РВ и ПВО пов. бр. 1390-1 од 5. априла 1978. године. Припреме за први лет са особљем Ваздухопловног опитног центра (ВОЦ)

у фабрици „Соко“ из Мостара почеле су 10. јула 1978. године. У периоду од 14. до 19. јула, на локалном аеродрому Ортијеш, обављана су испитивања у вожењу и залетима. У шестом залету изведен је скок дужине 615 м на висини око пет метара изнад писте. Извршено је укупно шест залета са различитим опсегом тежина и положаја тежишта.

Авион се отиснуо на први лет 18. јула 1978. у 10 часова и 14 минута у трајању од 30 минута. За командама је био пуковник пилот Владимир Крмељ, тадашњи командант ВОЦ-а, који је претходно обављао испитивања на земљи у вожењу и залетима. Први лет прототипа I авиона Г-4 (П1) праћен је у ваздуху из авиона НЈ-21 *јастреб*, а са земље путем радио-везе. Након тог лета примедбе су биле незнатне и у границама уобичајеног за први лет такве врсте авиона. Односиле су се на неправилан рад висиномера, мање цурење горива, јак ударац носне ноге трапа приликом увлачења, неподешен угао отклона закрилаца...

У периоду од 20. до 28. јула прототипом I авиона Г-4 изведено је још осам летова, од чега је седми био припрема пилота за приказивање авиона, а девети приказивање прототипа I у лету. Током шест летова, у оквиру тзв. испитивања I врсте (Представља први лет прототипа и летове чији је циљ дотеривање прототипа и свих система на ваздухоплову у исправно стање и његову припрему за остале врсте испитивања. За то је потребно да просечан број летова буде између пет и 15.), посаду су чинила два пилота. Били су то пуковник Крмељ и капетан прве класе Мирко Анжел. Испитивања I врсте показала су да је авион спреман за испитивања II врсте (Састоји се од опитивања перформанси и летних особина прототипа у лету. Потребан број летова за та испитивања зависи од сложености ваздухо-

Испитивања наоружања у ВОЦ-у проведена су на другом прототипу: авион са подвесником са митраљезом КМ-3



ДВА ПРОТОТИПА

У време пројектовања Г-4 разматрана су два приступа командама лета – један конзервативан који се заснивао на примени класичних решења и други са применом целопокретних хоризонталних репних површина. Недоумица је решена израдом два прототипа са евиденционим бројевима 23004 за П1, и 23005 за П2 који су требали да покажу шта се може добити фиксним хоризонталним стабилизатором са класичним командним површинама, односно са интегрално обртним стабилизатором у улози командне површине. Додуше, одлука о продуженој партији прототипа (ППП) од шест авиона предвиђала је да се израде по стандарду првог прототипа.

За коначно решење погона прихваћен је мотор модел 632-46 који се од 632-41 разликовао по крајој издувној цеви и инсталацији са две хидропумпе.

плова, а за дозвучни борбени авион износи око 100.).

Уочене примедбе нису биле битне за безбедност летења. Неке су захтевале систематско испитивање ради отклањања узрока.

Прелет П1 у ВОЦ изведен је 28. јула 1978. и ту су започела испитивања II врсте, те испитивања мотора, авионске и земаљске опреме. Та фаза испитивања, у којој је изведено 60 летова (у укупном трајању од 47 сати и 15 минута), одвијала се до 6. октобра 1978. године. Тада је авион поново предат фабрици „Соко“. Током те фазе дате су примедбе које су се односиле на ка-

рактеристике уздужне статичке и динамичке стабилности, а посебно особине попречно-смерне динамичке стабилности, на недостатка предзнака превученог лета, што је за школски авион те категорије било неприхватљиво.

На основу тих примедби у фабрици „Соко“, а по решењима Ваздухопловно-техничког института, почели су да раде на аеродинамичким модификацијама којима је

требало отклонити уочене недостатке. До почетка наредне године завршена су побољшања, сугерисана у ВОЦ-у, а она су, између осталог, укључила пререлажу тримера, уградњу нелинеарног механизма командног кола висине и замену постојећег нелинеарног механизма у командном колу крилаца.

ПОЧЕТНИ ПРОБЛЕМИ

Паралелно са испитивањима П1 у фабрици „Соко“ финализован је прототип II (П2) авиона Г-4 и летелица је припремана за први лет. Наређење за испитивање I врсте П2 Команда РВ и ПВО издала је 30. маја 1979. (под пов. бр. 25/3227-2). Међутим, иако је П2 био завршен по плану (14. јула 1979), први лет уследио је тек пола године касније. Наиме, резултати земаљских мерења динамичких карактеристика командног кола висине показали су незадовољавајуће карактеристике. Узрок су били хидросерво покретачи (бустери) команди лета, фирме „Доути“ (Dowty), па је ради решавања тог проблема полетање П2 одложено за крај године.

У сарадњи са фабриком „Соко“, стручњаци ВОЦ-а уграђивали су мерну опрему на П2 у два наврата, и то од 26. јуна до 3. јула 1979. и од 5. до 7. децембра 1979. године. Мерење тежине и положаја тежишта, те провера редоследа пражњења горива, урађени су у сарадњи са стручњацима Ваздухопловно-техничког института и

Први авион из продужене партије прототипа на аеродрому Ортијеш 1980. године





то 10. и 11. децембра 1979. године. Испитивања у вожењу и залетима одвијала су се на аеродрому Ортијеш 12. и 13. децембра 1979. године.

Пре првог лета изведена су укупно четири залета. Први лет тог другог прототипа обављен је 14. децембра 1979. године у трајању од 30 минута уз пратњу НЈ-21 јастреба. У оквиру испитивања I врсте обављена су четири лета у трајању 3 сата и 40 минута и то до 18. децембра 1979, када је авион предат ВОЦ-у на даља испитивања. Испитивања у вожењу и залетима, те први лет извео је пуковник Владимир Крмељ, а испитивања у осталим летовима у улози опитног пилота у раду на Г-4 обављали су пуковник Крмељ и опитни инжењер летач мајор мр Владимир Милошевић.

Прототип II авиона Г-4 развијен је из П1. Два прототипа разликовала су се у конструктивном погледу у следећем: конструктивном побољшању везе кабинског са централним делом трупа; промени положаја и броја акумулатора (уместо два један већи), замени жиро-платформе и њених пратећих уређаја са жиромагнетним компасом, измени броја горивних резервоара, замени хоризонталног репа који је израђен као интегрално обртан (што је захтевало реконструкцију задњег дела трупа и комплетну реконструкцију командног кола висине, која је постала хидрауличког типа). Урађене су одговарајуће реконструкције у командном колу крилаца и крмила правца (измењен бу-

ТЕГЉАЧИ МЕТА

Авиони Г-4 за вучу мета настали су преправком друге кабине у радно место за летача механичара задуженог за вучну мету, која се подвешавала на централни носач и са метом рукавцем закаченом за носач – пушку на десном боку авиона. Ради визуелне контроле мете на десној страни друге кабине налази се ретровизор. У подвеснику су механика и електроника мете, а за погон се користи пропелер на предњој страни подвесника, који покреће струјање ваздуха током лета авиона. Микрофон бележи нарушавање магнетног поља, односно пролазак зрна. Подаци о гађању се посебном радио-станицом шаљу до земаљске станице.

Мету рукавац авион вуче на сајли дужине од 800 до 1.200 метара, брзином од 130 м/с. Вероватноћа директног поготка била је мала, па се нишанција који откине мету од авиона награђивао за прецизан погодак.

Електронски уређајем АS-100 мерило се растојање зрна од мете током гађања. Индикатор поготка, монтиран на предњем крају мете, мери кружно поље чија се величина подешава према калибру оруђа. Информације о проласку зрна преносе се преко проводника у вучној сајли мете до предајника у авиону и посредством тог уређаја до пријемне станице на тлу.

У почетку се користио уређај за вучу мете УВМ-82, израђен у „Змају“ на осно-



Уређај за вучу мета УВМ-82



Г-4 са уређајем за вучу мета: пушка и мета су у првом плану

ву уређаја УВМ-65 са авиона ПТ-33/ТВ-2. Током осамдесетих у том заводу су израдили модификоване уређаје УВМ-82С, а 1991. године УВМ-90.

За гађање ракетама са радарским, односно инфрацрвеним вођењем, у „Змају“ су израдили вучену мету ВМРР-380 и ВМИЦ-380 која се лансирала са поткрилног носача Н-62Т.

ПРОГРАМИРАНА ВОЂЕНА МЕТА

Један од занимљивих производа домаће индустрије била је програмирана вођена мета ПРМ-200М, која се користила првенствено приликом бојних гађања вођеним ракетним системима ПВО. Пре лета она се програмирала за долазак до полигона праволинијским курсом или са четири маневра – два у вертикалној и два у хоризонталној равни. Мета погонена ракетним мотором лансирала се са Г-4 са висине од 300 до 7.000 метара. Даљина лета мете износи до 35 километара.



Авион са бројем 23626 користио се за промоцију Г-4: као „главни глумац“ појавио се у наставном филму о том авиону и учествовао је на авио-салону Бурже 1985. године



стер крилаца захтевао је измене у простору смештаја бустера и реконструкцију структуре крилаца), а уграђен је и други командно-хидраулички систем (П1 је имао само један, основни, хидраулички систем).

Геометријски, тежински и захтеви перформанси за П2 нису се по тактичко-техничком захтеву разликовали од П1. Уградњом бустера команди лета очекивана су побољшања аеродинамичких квалитета, нарочито са аспекта стабилности и управљивости.

Током првог лета, у конфигурацији чист и са брзином лета од 300 км/ч на висини од 3.000 м, уочена је појава попречно-смерних осцилација типа *дач рол* (Dutch-roll). То осциловање појачавало се са порастом брзине и висине лета. На снимку регистратора параметара лета јасно се уочило то непригушено осциловање, које није било изазвано ни командама лета нити променом режима рада мотора. Попречно-смерне осцилације биле су толико изражене да су се визуелно јасно уочавале из авиона пратиоца.

Одмах по добијању тако незадовољавајућих резултата, потражен је узрок те појаве. Зато су у задњем делу трупа авиона П2 залепљене кончане траке (ради уочавања карактеристика опструјавања трупа) и праћен је лет у пару са авионом Г-2, под истим условима лета како би све појаве биле снимљене кино-камером из пратећег авиона. Добијена слика струјања указала је на лоше опструјавање задњег дела трупа због чега су стручњаци из Жаркова одлучили да у тој зони уграде генераторе вртлога ради регенерисања струјања у задњем делу трупа.

Поновљени летови при истим условима висине, тежине и центраже са поступно растућим брзинама све до 600 км/ч показали су да нема више попречно-смерног осциловања. Намерна узнемирења у леву и десну страну при брзини $V_i=600$ км/ч, по-

казала су да се изазване осцилације практично одмах пригушују.

У току испитивања I врсте такође је уочено да у конфигурацији са извученим стајним трапом и закрилцима отклоњеним на полетни и слетни положај са одузетим гасом и на брзинама лета од 200 до 300 км/ч, нема непригушеног попречно-смерног кретања. Иако су отклоњени недостаци, и у овом случају дата је примедба на непостајање предзнака превученог лета, што је било карактеристично и за П1.

Због тога су од 28. јануара до 6. марта 1980. у ВОЦ-у на оба прототипа рађена развојна испитивања уређаја за регулацију струјања на великим нападним угловима и за побољшање предзнака превученог лета. Испитано је укупно 11 варијанти са различитим решењима усмеривача ваздуха и турбулизатора на крилу и задњем делу трупа, те печачемима струје на нападној ивици крила. Најбољи резултати добијени су са печачима струје на нападној ивици кореног дела крила и то на оба прототипа.

ПРОДУЖЕНА ПАРТИЈА ПРОТОТИПОВА

Крајем маја 1979, у време пре полетања П2, Војнотехнички савет одлучио је да се изради предсерија од шест авиона, тзв. продужена партија прототипа (ППП), заснована на П1, са фиксним хоризонталним репом, иако се од самог почетка пројекта П2 очекивало да ће он пружити боље аеродинамичке карактеристике од П1, што је доказано и прелиминарним испитивањима у аеродинамичком тунелу.

Фабричка испитивања прва три авиона PPP извела је група пилота и техничара ВОЦ-а од 11. децембра 1980. до 23. фебруара 1981. године. Били су то авиони са евиденцијским бројевима 23601, 23602 и 23603.

У међувремену су се одвијала испитивања II врсте П2 чији су начелни резултати, у извештају ВОЦ-а, представљени средином 1982. године. У том документу истичу се врло добре летне способности за ту категорију авиона и високе могућности маневра. Такође, наводи се, на основу мишљења већег броја пилота, да су конструктивне измене (обртни реп, бустер команде...) допринеле да авион у потпуности буде прихватљив у погледу законитог прираста силе у функцији брзине, повољног закона сила у маневру и присуству силе на палици на малим брзинама, нарочито у слетној конфигурацији. Напомиње се да сва наведена побољшања командних карактеристика авиона Г-4 П2 управо оправдавају реконструкције и отклањају уочене недостатке на прототипу I авиона Г-4.

На основу мишљења стручњака ВОЦ-а, авион П2 је, према постигнутим резултатима у испитивању II врсте, показао да представља веома модерну и успелу концепцију школског тренажног борбеног авиона и да ће тако бити оцењен и у јединицама РВ и ПВО.

Премда су испитивања II врсте на прототипу II ради давања сугестије за доношење одлуке о увођењу у наоружање авиона, који ће бити базирани на П2, већим делом била завршена до краја 1981. и саопштена у извештају средином јула 1982, испити-





вања II врсте настављена су и у другој половини 1982. године (ковит) и почетком 1983. године (стабилност, управљивост и специфична потрошња горива). Допунским опитовањима из 1986. употпуњена је оцена о летним способностима авиона датим у претходним извештајима. Резултати тих испитивања превасходно су се односили на перформансе и специфичну потрошњу горива са разним варијантама спољног опређења авиона, али и на уздужну статичку стабилност авиона са поткрилним резервоарима.

Последња испитивања аеродинамике и летних особина обављена су 1990. ради давања оцене авиона Г-4 без поткрилних носача, а за потребе летења таквих авиона у акро-групи „Летеће звезде“. На бази тих сазнања настављена су испитивања авиона Г-4 током 1996, овога пута разоружаних према одредбама Дејтонског споразума.

Почетак првих испитивања наоружања на авиону П2 забележен је у периоду од 11. децембра 1981. до 17. марта 1982. године. У питању је била интеграција контејнера са топом ГШ-23. Следећа на реду била је интеграција кочећих бомби Мк-82К, америчке производње, и њихово полигонско испитивање за потребе дејства на вежби „Јединство 83“.

Комплекснија испитивања наоружања обављана су на полигону Чента од 5. фебруара до 31. априла 1985. године. Показало се да наоружање авиона функционише поуздано и без отказа. Лансирање ракета и гађање из топа нису утицали на рад мотора, што је потврдило безбедност коришћења наоружања. Могли су да се прихвате као задовољавајући резултати тачности гађања, ракетирања и бомбардовања са елиминацијом познатих грешака. Испитивања су спроведена са топом ГШ-23, невођеним ракетним зрнима БР-157 мм и БР-128 мм, те бомбама Мк-82К, ФАБ 50Ј и ФАБ-250Ј.

Године 1986. уследила је интеграција и испитивање контејнера КМ-3 са митраљезом АН-М3, калибра 12,7 милиметара. У наредном периоду у ВОЦ-у су на авион Г-4 интегрисана и друга убојна средства која су увођена у наоружање, као што су бомбе типа Мк-82, БЛ-755, ОФАБ-100 и ОФАБ-250.

СЕРИЈСКА ПРОИЗВОДЊА

Резултати у ВОЦ-у охрабрили су РВ и ПВО да Г-4 уведе у наоружање. Том авиону је према интерном систему додељена ознака Н-62, из секвенце одређене за наставне авионе. Пре серијске производње проведе-

не су промене у размештају инструмената у кабини и на хидрауличном систему и примењена су конструктивна решења са П2.

На првој серији од 26 авиона савладани су нови алати. На њима нису морали бити у пуној мери замењиви делови као у серијској производњи. Тешкоће је најчешће причињавао кадар. Наиме, системом планске привреде радници и стручни кадар нису били стимулирани да пруже више од уобичајене норме за задовољавање захтева посла. Такође, потешкоће су створиле реформе у друштвеним предузећима подељеним у оквиру сложене организације удруженог рада (СОУР) на ниже јединице основне организације (ООУР) које су често показивале вишак самосталности и тиме стварале проблеме у координацији.

Производња змаја Г-4 подељена је на равне части између фабрика „Соко“ из Мостара и „Утва“ из Панчева – првој је припала израда крила и предњег дела трупа, а другој централни и задњи део трупа и контејнер за топ. Хидраулични систем и стајни трап производила је „Прва петолетка“ из Трстеника.

Челни авион 23621 први пут је зарулао 11. јула 1984. на писти аеродрома у Мостару. Наредног дана изведен је и први фабрички лет. Авион је у ВОЦ примљен 6. августа, а

Наоружавање Г-4 са авио-бомбом Мк 82К за дејство из бришућег лета на здруженој тактичкој вежби „Јединство-83“



ЕВИДЕНЦИОНИ И ФАБРИЧКИ БРОЈЕВИ

Прва два Г-4 носила су у ЈРВ и ПВО евиденциони бројеве који су наставак низа за галеб Г-1, Г-2 и Г-3. Зато се на првом прототипу Г-4 нашао број 23004, а на другом 23005. Наредних шест авиона добило је ознаке од 23601 до 23606, а у фабрици „Соко“ су означени као ППП003-ППП008.

Фабричке ознаке за све серијске Г-4 биле су у низу отвореном са 001 до 074. Следило је шест примерака израђених за Унију Мјанмар, изузетих из серије за домаћег корисника. Ти авиони су били у секвенци од 075 до 080, али су на плочицама, са ознаком произвођача и датумом производње, наведене ознаке од 001 до 006. У наставку производње за ЈРВ и ПВО, низ се наставио од фабричког броја 081 и завршио са 083, последњим примерком завршеним у време грађанског рата.

Серијски авиони су у ЈРВ и ПВО носили евиденциони бројеве додељене у три низа – од 23621 до 23650, затим од 23675 до 23700 и од 23725 до 23745. Према листи РВ и ПВО, додељени су бројеви од 23746 до 23750 авионима који због рата никада нису завршени. Низови у дисконтинуитету коришћени су у ЈРВ и ПВО како би се прикрила стварна количина авиона у инвентару вида.

седмицу касније из Мостара стигао је и други серијски авион 23622. Трећи авион примили су у ВОЦ 14. новембра 1984. године. Наредни примерци одлазили су директно у ескадриле у складу са планом пренаоружавања РВ и ПВО са Г-2 на Г-4. Током 1985. у РВ и ПВО примљено је 13 авиона са ев. бр. од 12623 до 23637 (без 23634).

Максимална динамика производње остварена је 1986. године. Тада је у јединице из фабрике отишао 21 Г-4 са ев. бр. 23634 и од 23638 до 23681. Током 1987. израђено је само девет Г-4 од 23682 до 23690. Током 1988. завршено је 14 Г-4, и то од 23691 до 23700 и од 23725 до 23728. Динамика производње се 1989. свела на само шест комада од 23729 до 23734. Осам авиона финализовано је 1990. године. То су ев. бр. од 23735 до 23742. У првој половини 1991. израђено је шест авиона за Мјанмар. На крају су последња три примерка за РВ и ПВО предата јединицама у ратно време – у октобру 23743 и у децембру 23744 и 23745.

РЕМОНТ

Када су избили оружани сукоби у БиХ, пролећа 1992, оружане снаге пребациле су из „Сокола“ у СРЈ део машина, алата и произведених делова који су припадали федералној имовини. Евакуација је била под борбеним условима до краја маја 1992, уз заштиту 63. падобранске бригаде. Услови за обнову производње нису створени, а у РВ и ПВО нису били потребни додатни авиони. Зато се производња Г-4 завршила са 91 примерком.

Према подели послова Г-4 требало је да се ремонтује у заводу „Змај“ у Великој Горици поред Загреба. За освајање ремонта у „Змај“ је 20. новембра 1986. прелетео авион 23606 из 525. ескадриле. Било је то време када се ближио рат (пролећа 1991. године), па је део радника започео са блокадом радова. Како се проблем ризика од саботаже сматрао већим од потребе за авионима у „Змају“ су задржани само одани радници, уз обезбеђење 63. падобранске бригаде. Након

евакуације Завода, посао ремонта додељен је фабрици „Утва“ из Панчева. Тамо су пребачени авиони евакуисани из „Змаја“ и, после усвајања ремонта, први примерак завршен је 16. децембра 1993. године. Након последњих провера превезен је у деловима на аеродром у Батајници и после монтаже кренуо је на свој први пробни лет 27. јануара 1994. године. Сада послове ремонта Г-4 води завод „Мома Станојловић“.

ОПЕРАТИВНА УПОТРЕБА

Иако је Г-4 првенствено требало да се користи као школски авион, прва ескадрила у којој се нашао није била на наведеној листи јединица ВВА. Хронолошки, након ВОЦ-а, Г-4 су прво дошли у 525. тренажну авиацијску ескадрилу (тае) у улози авиона реморкера са уређајем за вучу мета. У време када су три почетна авиона ППП (децембра 1980. и у прва два месеца 1981) дошла у ВОЦ, већ је у Команди РВ и ПВО донета одлука да се они





у што краћем року проследи 525. тренажно авијацијској ескадрили (тае). Реч је о јединици директно подређеној Команди РВ и ПВО која се примарно бавила тренажом пилота на дужностима у команди вида и за вучу мета за потребе цевне ПВО.

Авиони 525. тае били су у комшилuku ВОЦ-а па се сматрало да ће, ако треба, моћи лако да се користе за наменске провере. У то време су као реморкери за мете коришћени амерички авиони Т-33А, модификовани у заводу „Змај“ – четири 1976. и исто толико 1980. године. Они су увезени половни и истицао им је животни век, па је требало да се хитно замене новим авионима. Зато су изабрани Г-4 из ППП и три авиона из ВОЦ-а који су 28. априла 1981. предати 525. тае. Та јединица се током тог месеца поновила и са три нова авиона директно преузета из фабрике. Тек када су пилоти овладали новом техником први авион 23601 прелетео је у „Змај“ 25. маја 1982. на преварку у реморкер (преварка се завршила децем-

бра те године). Авион се вратио у ВОЦ на практичне провере мете УВМ-82.

У саставу 525. тае први авион са интерном ознаком вида Н-62Т (тегљач) налазио се од 12. јануара 1983. године. Радови на пет Н-62Т завршени су до јула 1983. године. Ново средство из инвентара РВ и ПВО приказано је на здруженој тактичкој вежби „Јединство-83“, одржаној од 10. до 15. септембра 1983. године. Са шест Г-4 и седам орлова, у извиђачкој варијанти, формиран је наменски састав – Мешовита авијацијска група која се прикупила на аеродрому Петровац. На полигону Криволак одељење Г-4 дејствовало је из бришућег лета са авиобомбама Мк 82К.

Поменута тренажна авијацијска јединица (525) постала је пунокрвна борбена ескадрила 1987. када јој је промењен назив у 252. ловачко-бомбардерску авијацијску ескадрилу (лбае). Настављена је обука сталног састава, са тежиштем на подршци КоВ у централном делу државе.

ОБУКА

Првобитни планови о потпуној замени Г-2 са Г-4 промењени су у време почетка серијске производње новог авиона, тако да су за пренаоружање у ВВА предвиђене три школске ловачко-бомбардерске ескадриле ВВА из састава три ловачко-бомбардерска авијацијска пука (школска) – 185. пука са аеродрома Пула, 172. пука са аеродрома Голубовци код Подгорице и 105. пука са аеродрома Земуник код Задра. Рачунало се на то да ће се после доласка новог школског авиона *ласта* обука најпре проводити на летелици са клипним мотором, потом на Г-4, а у завршници на наменском авиону какав се користи у борбеним ескадрилама.

На такав став увелико су утицали проблеми око раста цене горива седамдесетих година. Од *ласте* се, према тактичко-техничким захтевима, очекивало да се у свему подреди потребном нивоу наменских перформанси и сличности са Г-4. Авионика, размештај команди и уређаја у пилотској кабини такође је требало да се унифицирају са Г-4. Зато се сматрало да ће три ескадриле Г-4 подмирити потребе ВВА.

Када се показало да ће *ласта* каснити, програм обуке се проводио са три авиона – селекција кандидата на *утви-75* (В-53), основна обука на Г-2, а на Г-4 прелазило се на трећој или четвртој години боравка питомца на ВВА. Осим летова са питомцима, пилоти све три ескадриле из ВВА изводили су обуку за наменске задатке подршке. Наиме, у рату се предвиђало да ће школске ескадриле постати наменске ловачко-бомбардерске ескадриле за подршку КоВ и РМ и, у секундарној намени, за ловачка дејства против споролетећих ваздухоплова. Зато се обука сталног састава сматрала једним од приоритета. Редовно се проверавао ниво обучености на тактичким вежбама.

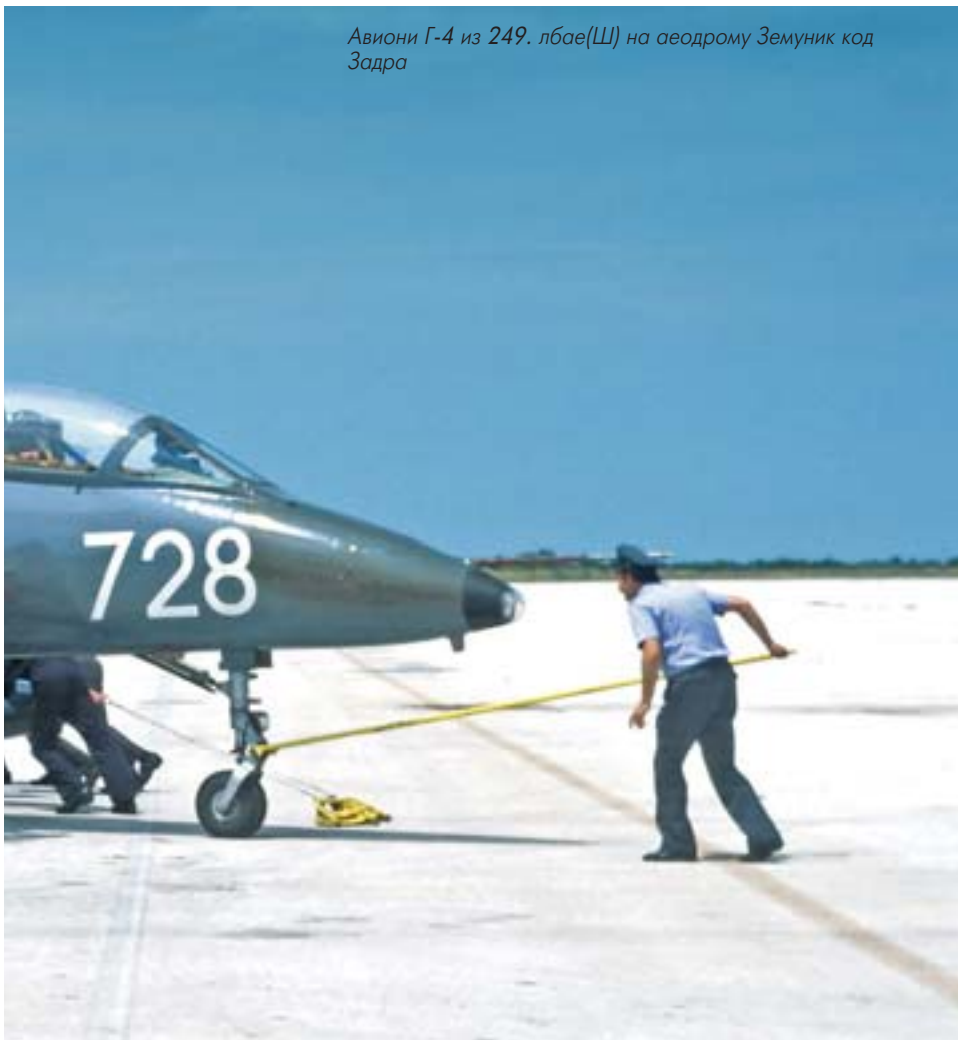
АЕРОДРОМ ПУЛА

Авиони Г-4 дошли су 1984. у ВВА на аеродром Пула у 229. лбае(ш). У тој јединици су у оквиру Центра за борбену обуку и ловачку авијацију обучавани питомци на четвртој години за смер дозвучне борбене авијације (ДБА). Они су на тој години студирања имали борбену обуку на Г-2.

Пет пилота и 17 официра и подофицира техничке службе 229. лбае(ш) прошли су теоријски део преобуке у техничкој учионици у Мостару у „Соколу“ од 22. октобра до 10. новембра 1984. године.

Прва два авиона Г-4 ев. бр. 23621 и 23623, који су преузети из ВОЦ-а, слетела су на аеродром Пула 3. децембра 1984. Четири дана након њиховог доласка приређен је свечани строј јединице и у летачком програму приказане су летне могућности Г-4. За командама се налазио пилот ВОЦ-а мајор

Авиони Г-4 из 249. лбае(Ш) на аеродрому Земуник код Задра



Пар Г-4 из 249. лбае(Ш) са цементним авио-бомбама
пред дејство на полигону Бенковац 1991. године



Ласло Колар. Први лет из курса преобуке истог дана имао је капетан прве класе Никола Ђерфи. У Пули су 19. децембра преузели и трећи авион ев. бр. 23622.

Да би се што пре завршио практични део преобуке на тек придошлим авионима, интезивно су летели, и они су током децембра 1984. имали 118 часова налета. Преобука прве ескадриле на Г-4 завршила се до 10. јануара 1985. године. Преобука се наставила 1985. са пилотима ескадриле и делом пилота команде 185. пука. Просечно су пилоти имали са наставником за преобуку 16 летова, са 11,30 сати налета, и пет самосталних летова са 4,20 сати налета.

Један од првих задатака за 229. лбае(ш) било је представљање Г-4 на паради „Победа-85,” приређеној у главном граду 9. маја 1985. године. После седам недеља припрема и 102 лета (са 55 часова налета) у ешалону РВ и ПВО учество-

вало је једанаест пилота са шест авиона.

Током 1985. и до јуна 1986. године из фабрике је у 229. лбае(ш) дошло 18 нових Г-4 и тиме се завршила пуна ескадриле у Пули. У међувремену, у септембру 1985, ескадрилама су предати авиони Г-2 које су наставиле да користе тај авион. После преобуке целог састава 229. лбае(ш) на нову технику, у школској години 1986/87. примљени су први питомци изабрани да четврту годину прођу на Г-4. На аеродрому Пула дошло је 18 питомаца 36. класе ВВА.

Први самостални лет извео је тада питамац Ранко Живак, а сада један од водећих официра вида. Сви питомци 36. класе завршили су обуку од 14. октобра 1986. до 10. јула 1987. године. Имали су просечно 129 летова, са 56 часова налета. Како у јединице нису дошли нови авиони, 17 тек промовисаних потпоручника 36. класе су након обуке на Г-4 морали да на Голубов-

цима прођу преобуку на стари авион јастреб пре одласка на прва радна места!

У првим годинама службе Г-4 пилоти сталног састава у 229. лбае(ш), осим редовних задатака на обуци, приказивали су авион на аеромитинзима и учествовали у изради наставног филма о Г-4. На здруженим тактичким вежбама „Снага-88”, „Крка-88” и „Учка-88” потврдило се да су у 229. лбае(ш) савладали борбену примену Г-4. На тим вежбама коришћене су пламене авио-бомбе ПЛАБ-200.

На аеродрому у Пули питомци четврте године школовани су завршно са 39. класом, школске године 1989/90. године. У следећој години први пут су на Г-4 у 229. лбае(ш) дошли питомци треће године из 41. класе.

Када се 1986. године завршила пуна ескадриле у Пули, нови авиони су из фабрике дошли у руке пилота и техничара из 239. лбае(ш) са Голубоваца. Ту су на



ДЕНЕБ-89

Здружена тактичка вежба „Денеб-89“, одржана од 28. до 31. маја 1989, разликовала се од других по масовности учешћа и тежини задатака. Први пут се говорило о самостално изведеној операцији вида. На вежби су учествовале све три ескадриле Г-4 из ВВА. Пилоти 229. лбае(ш) имали су први пут ноћна дејства, уз осветљавање циља светлећим авионским бомбама. Уништили су симулирану колону ратних бродова. На почетку вежбе тринаест Г-4 из 239. лбае(ш) прелетело је на аеродром у Удбини. На полигону Бенковац уништили су свих шест мета тенкова. У сложеним метеоролошким условима Г-4 су код острвца Трамерка дејствовали на мету разарача. Током вежбе „Денеб-89“ авиони Г-4 из 249. лбае(ш) били су на аеродрому Крк, одакле су полетали да би дејствовали на полигонима Марлера и Трамерка.



четвртој години летели питомци изабрани за ДБА. После сезоне годишњих одмора, у септембру и октобру 1986, припадници те јединице прошли су теоријски део преобуке у Техничкој учионици у Школском центру РВ и ПВО из Рајловца.

ГОЛУБОВЦИ, ЗЕМУНИК, ПЕТРОВАЦ

Прва два Г-4 слетела су на Голубовце 24. јуна 1986. у 14,22 сати. То су били авиони 23645 и 23646. После преобуке, у школској години 1987/88, примљено је на летачку обуку првих осам питомаца 37. класе на четвртој години школовања за смер ДБА. До јануара 1988. из „Сокола“ је на Голубовце прелетео 21 Г-4 и тиме се попунило далеко више од 14 авиона потребних према формацијском саставу. Осим задатака из оквира ВВА, 239. лбае(ш) се 1988. сматрала обученом за наменске

задатке подршке и то се показало на вежбама „Снага-88“, 5. октобра на полигону Калиновик и „Удар-88“ 18. октобра на полигону Криволак. Пилоти ескадриле дејствовали су авио-бомбама Мк 82.

У школској години 1988/89. у 239. лбае(ш) били су питомци четврте године из 38. класе ВВА. Од школске године 1989/90. на Г-4 обучавани су питомци треће године из 40. класе.

Године 1987. почели су да лете авиони Г-4 и у трећој ескадри ВВА - у 249. лбае(ш) на аеродрому Земуник у матичној бази ВВА. Тачно годину дана после 239. ескадриле и припадници 249. ескадриле прошли су кроз техничку учионицу у Школском центру РВ и ПВО. У ескадри су била два пилота који су прошли преобуку 1985. године, а шест додатних пилота имали су обуку у ваздуху у 239. ескадри октобра 1987. године.

Прва четири Г-4 позајмљена из 239. лбае(ш) слетела су на аеродром Земуник 20. децембра 1987. у 11.42 часова. Наредног дана пилоти 249. лбае(ш) већ су полетели на први задатак – извиђање времена на почетку летачког дана.

Тек освојени Г-4 показали су се ефикасним у сезони борбене обуке 1988. године на полигонима на вежбама „Мања-ча-88“ и „Снага-88“. Од октобра 1988. почела је обука осам слушалаца 34. курса наставника летења ВВА на авиону Г-4. У школској години 1990/91. у 249. лбае(ш) примљени су питомци четврте године ВВА.

Осим ескадри ВВА и 252. лбае, Г-4 се краће време (1988) користио у саставу 241. лбае 98. абр са аеродрома Петровац. У тој ескадри се 1988. и 1989. летело на орлу, али су недовољан број авиона и технички проблеми редуковали налет. Зато су преузети Г-4 како би се на тим авионима одржавала тренажа пилота орла и дела пилота команде 98. абр. ■



Л Е Т Е

Последњи састав из 1998. године





Акро-група на обуци децембра 1998. године



Ћ Е З В Е З Д Е



У саставу 105. пука у 333. мешовитој ескадри, на основу наредбе од 1985, четири пилота летела су у саставу тима са четири авиона *јастреб*. После прве сезоне тим се проширио на шест пилота, наставника ВВА. Они су упоредо са основним наставничким послом и борбеном обуком летели на аеромитинзима унутар СФРЈ. Намера да се са *јастреба* пређе на Г-4 остварена је 1990. године. За потребе „Летећих звезда“ у заводу „Змај“ модификовано је седам Г-4. Авиони су добили подвесник са димним трагом и скинути су поткрилни носачи.

„Летеће звезде“ су први пут на новом авиону летеле на аеродрому у Батајници 20. маја 1990. поводом прославе тадашњег Дана вида. У саставу последње предратне поставке тима (лета 1991) били су вођа капетан прве класе Андреј Перц, капетан прве класе Светислав Јовић, капетани Богољуб Жујовић, Бранко Шарић и Џевад Хасић и поручници Саша Ристић и Предраг Вукашиновић.

У ратном развоју предвиђало се да пилоти и Г-4 из „Летећих звезда“ уђу у 243. лбае у саставу 185. пука. Фебруара 1991. авиони су током контроле ВВА преведени из акробатске у борбену конфигурацију и пилоти су извели дејства на школском тактичком полигону.

Наређењем Команде РВ и ПВО од 9. октобра 1996. године, поново су основане „Летеће звезде“ у саставу 239. лбае. Свих седам Г-4 из првобитног тима из 1990. године остало је у шеми „Летеће звезде“ и летели су на редовним задацима обуке.

У саставу тима били су капетан прве класе Предраг Вукашиновић, у улози вође, капетани Драган Злокас, леви пратилац, Зоран Катанић, десни пратилац, Иштван Канас, репни пратилац, Саша Ристић, вођа синхропара и Томислав Бећаговић, пратилац у синхропару. Први лет у новом саставу „Летеће звезде“ имале су на аеромитингу на престоничком аеродрому, одржаном 15. јуна 1997. године.

Авиони Г-4 су летели изнад Вршца и, први пут у историји акробатских тимова, наши виртуози отишли у иностранство. На фону врло блиских односа са Бугарском, „Летеће звезде“ су од 26. до 29. септембра 1997. гостовале на аеродрому у Пловдиву.

У другој сезони 1998. та акробатска група летела је седам пута изнад домаћих аеродрома. У саставу седморке летеле су на аеромитингу у Храдец Кралове у Чешкој. У тим су 1998. примљени капетан прве класе Александар Маркотановић и поручник Саша Грубач.

ГРАЂАНСКИ РАТ

После почетних губитака ЈНА, које су јој словеначки територијалци и полицајци нанели 27. јуна 1991, ескадриле 5. корпуса РВ и ПВО добиле су наредбу да прикажу силу и одлучност у одбрани државе. Авиони Г-4 из 229. лбае полетели су на борбене задатке. Требало је да униште блокаде које су зауставиле јединице ЈНА на словеначким путевима. На аеродром у Бањалуци 29. јуна прелетела су су три Г-4 и осам јастребова из 252. лбае.

На борбеним задацима учествовали су Г-4 са аеродрома у Земунику. Први ратни лет извео је авион 23727.

У наредном кораку кризе Хрвати су формирали оружану силу. Аеродром Земуник налазио се превише близу противничких положаја, па се 249. лбае пребазира на аеродром у Удбини.

Током лета 1991. године Г-4 су коришћени изнад кризних простора на задацима демонстрације силе, посебно у заштити колоне ЈНА које су се повлачиле ка истоку и за визуелна извиђања. То су радили пилоти Г-4 и јастребова из 252. лбае, која се са делом авиона до 11. августа задржала на аеродрому у Бањалуци.

Када су се крајем августа повремене инциденти претворили у отворени сукоб хр-

ватских снага са ЈНА и ТО, Г-4 су почели да се користе за борбене задатке. Пилоти 252. лбае летели су тежишно изнад источне Славоније на задацима ваздухопловне подршке 12. корпуса, 17. корпуса и 1. гардијске пролетерске механизоване дивизије. У тој ескадрили били су концентрисани искусни пилоти виших чинова, који су на себе преузели велик део ратног терета вида.

Као ојачање, изнад славонских простора летели су и Г-4 из 239. лбае. Од 7. јула на аеродрому у Тузли налазило се петнаест Г-4. Да би се равномерно поделили задаци на све пилоте пука, уведене су ротације ескадрила – од 12. 8. до 29. 8. на смени се нашла 239. лбае. Следећу смену чинили су припадници „орловске“ 242. лбае, али ратна нужда се морала уважити и зато се ескадриле Г-4 из Голубоваца вратила у Тузлу. Са аеродрома у Пули се 18. на 19. септембар пребазира на аеродром у Тузли 229. лбае. Авиони су 10. октобра прелетели на аеродром у Голубовцима, када се кући вратила и 239. лбае. Дан после слетања у Голубовцима, из Команде РВ и ПВО наредили су да се 229. лбае уврсти у састав 172. пука. Са Г-4 је током стационирања на тузланском аеродрому изведено 108 борбених задатака.

Авиони Г-4 из 249. лбае летели су тежишно на задацима ватрене подршке 9.

корпуса у северној Далмацији и Лици. На почетку сукоба у ескадрили се налазило четрнаест Г-4.

На почетку рата један број авиона Г-4 био је, осим у ескадрилама, и на ремонту у заводу „Змај“. После тешких преговора хрватске власти су гарантовале да неће правити проблеме током пресељења завода („Змај“) и децембра 1991. из Велике Гориче су извучени разни авиони, мотори, резервни делови, машине, документи, систем мета. Авиони су у деловима превезени на камионима, а само је један Г-4 прелетео на аеродром у Бихаћу.

После 3. јануара 1992. у 18 часова, од када су на нази били договорени услови примирја, авиони више нису полетали на борбене задатке.

Једна ратна рунда се завршила, а друга је почела – од марта 1992. пуцало се у БиХ. Хрвати су покушали да преузму контролу над Херцеговином и да истисну федералне снаге. На задацима ватрене подршке летели су Г-4 са аеродрома у Голубовцима. Заједно са орловима извели су 389 борбених летова. У почетку су пилоти Г-4 изводили борбена дејства применом „ниске шеме“. На тај начин се обезбеђују прецизни погоци, али су авиони изложени ПВО противника. Када су хрватске снаге повећале број лаких преносних ракетних систе-

Авиони 252. лбае на аеродрому Бањалука лета 1991. године: наоружани Г-4, „јастребови“ и Г-2 спремни су за одлазак на борбене задатке





У Музеју ваздухопловства на Аеродрому Никола Тесла Београд чува се задњи део трупа Г-4 23733 „минка“ из 249. лбае који је изнад Лике 1991. погођен лаким преносним ракетним системом ПВО. Пилот Бранислав Ивановски је слетео са тешко оштећеном летелицом. Авион 23733 још увек лети.



Наоружани Г-4: лансери ракета 128 мм и на унутрашњим носачима додатни резервоари за гориво

ма ПВО, прешло се на „високу шему“ – увођење у напад са висине од 3.000 до 4.000 метара.

Како су Г-4 били наоружани само класичним невођеним средствима, на сваком борбеном задатку морали су да улазе у зону дејства противничке ПВО. Поред тога, нису имали инфрацрвене мамце, који су на део авиона уграђени тек после завршетка сукоба. Зато су у 252. лбае на задатке слали парове Г-4 и јастребова са мамцима или су са Г-4 коришћене светлеће авио-бомбе.

Губици на борбеним задацима били су неизбежни – оборена су четири Г-4. Средњом, сва четири пилота преживала су искацањем из авиона. Пилот 252. лбае капетан прве класе Зоран Марјановић погођен је 17. септембра 1991. у авиону 23603 у близини Сарваша. Колега из јединице капетан прве класе Новак Новаковић погођен је 9. новембра у Г-4 23734 код Јармине, али се извукао до простора под контролом ЈНА код Бачке Паланке и искочио из авиона. Из Г-4 23728 код Бриња, 20. септембра искочио је пилот 249. лбае поручник Зоран Катанић. Последњи ратни губитак било је обарање Г-4 23631 24. априла 1992. године, у ширем рејону Хутова. Командир 229. лбае потпуковник Никола Ђерфи је искочио, али су га заробиле хрватске снаге. После три месеца боравка у „Лори“, размењен је у Неметину.

Борбе на деловима простора државе нису прекинуле обуку у ВВА – током ратне школске 1991/1992. године у 229. и 239. ескадрили наставила се обука питомца 42. класе на трећој години.

УПОТРЕБА НАКОН 1992.

Током повлачења федералних снага у границе новостворене државе, сви авиони Г-4 пребачени су у СРЈ. Летелице расформиране 249. лбае су са Удбине од 2. до 6. априла прелетеле у СРЈ. Већи део технике нашао се у 252. лбае, у којој су до тада преовлађивали јастребови и Г-2. Остатак Г-4 из 249. лбае поделиле су 229. лбае и 239. лбае. Тиме се консолидовала флота Г-4 и у складу са новом структуром РВ и ПВО, две ескадриле из 172. абр Голубоваца добиле су задатак да проводе обуку студената треће

и четврте године и обуку сталног састава за наменске задатке подршке КоВ и РМ. Школске 1992/1993. године на обуци у 229. лбае били су питомци четврте године, са пилотима из 42. класе.

Кандидати за пилотски позив више нису долазили у ВВА, већ у јединствену Војну академију и, у складу са таласом промена, питомци су преименовани у студенте. Они су наставили да лете на трећој и четвртој години на аеродрому у Голубовцима. Због равномерне поделе задатака студенти су летели и у 229. и у 239. ескадрили.

Борбена обука сматрала се за прио-



ЛИЧНА ИМЕНА АВИОНА

Један од практичних примера како створити чврсту везу између припадника тактичких јединица у рату били су амблеми настали 1991. године. До тада се у ЈРВ и ПВО врло тврдо бранио сваки покушај стварања засебног идентитета јединица, али не и у рату. Авиони Г-4 са Удбине добили су знак кобре. Техничари су изабрали „лична“ имена авиона иза рефлектора. Тако су авиони постали: Тања, Ленче, Цеца, Јасна, Лена Брена, Супер Снеки, Минка...

ритетни задатак 252. лбае 204. абр, а делом ресурса Г-4 проводила се тренажа пилота на дужностима у командама и вуча мета за ПВО. Од 1994. године 252. лбае растала се од ловачких ескадрила и сврстала у 98. абр, у којој су сабране четири ловачко-бомбардерске ескадриле, лоциране у централној Србији. Процес поделе јединица по намени завршио се 1997, када се 98. абр преформирала у ловачко-бомбардерски пук са две ескадриле орлова – 241. лбае, са аеродрома у Лађевцима, и 252. лбае, која се пренаоружала заменом авиона са 242. лбае. Из Голубоваца прелетело је девет једноседа Ј-22 и шест двоседа НЈ-22, који су уведени у састав 252. лбае, уместо осам Г-4, који су предати 242. лбае. После те замене технике, завршене октобра 1997, већина Г-4 затекла се у три ескадриле 172. абр. Изузетак је чинило пет авиона за вучу мета и три Г-4, који су задржани у 252. лбае за потребе обуке ПВО и тренаже пилота из команди.

У то време већ се редуквао број Г-4 у инвентару РВ и ПВО на основу одредаба *Подрегионалног споразума о контроли наоружања*, који је потписан 1996. године. Према том документу број борбених авиона морао је да се сведе на 155. Зато је део вишкова предат у збирку Музеја ваздухопловства на Аеродрому „Никола Тесла“ Београд. Са дела авиона одстрањене су инсталације за наоружање, а неки су уништени. Два авиона Г-4 изложена су у кругу Музеја, један је постављен на улаз у Завод „Мома Станојловић“, а један је уништен. У четири ескадриле и Ваздухопловном опитном центру остало је 65 Г-4. Од тог броја, 21 авион морао се преквалификовати у неборбени тако што су скинути носачи, нишан и све инсталације неопходне за примену наоружања. Намена тих авиона сузила се на обуку, па су добили ознаку Н-62Ш – школски. Они су концентрисани у 172. абр са намером да се користе само за обуку студената.

АГРЕСИЈА НАТОА

У припреми за одбрану од агресије НАТОа све борбене ескадриле су октобра 1998. прошле „генералну пробу“ рата – јединице су дислоциране према ратним плановима и биле су у високој борбеној готовости за наменске задатке. Авиони орао из 252. лбае, са посадама и техничким саставом, били су 15 дана октобра стационирани на Пониквама како би били ближе Косову у случају потребе да буду уведени у борбе против албанских побуњеника. У време прелета орлови су до Поникава летели у смакнутом поретку са Г-4, како би се заварали противнички радар и онемогућило да региструју број

Лет изнад Црне Горе 1992. године



Полетање са аеродрома Голубовци, лета 2000. године



Борбена обука студената 1998. године на аеродрому Голубовци



пребазираних авиона. Г-4 су се вратили у матичну базу.

У пролеће 1999. године, у седмицама пред рат, авиони Г-4 из 252. лбае вукли су мете изнад полигона ради обуке посада противавионских оруђа. Дивизиони ПВО из састава РВ и ПВО имали су марта 1999. гађања на полигону Пасуљанске ливаде ради освежавања знања резервиста.

Када се већ сасвим извесно очекивао први удар НАТОа, изабрани су циљеви за ватрена дејства за све ескадриле наоружане авионима орао и Г-4. Због виших перформанси орлови су имали предност у односу на Г-4. Зато су 24. марта, у часовима управо пред почетак бомбардовања, орлови из састава 252. лбае прелетели са матичног аеродрома на Поникве. Седам Г-4 остало је у растреситом размештају у кругу аеродрома у Батајници, и нису летели током рата. Осим орлова из 98. пука, на борбене задатке летели су Г-4 из 229. лбае. Девет авиона је 24. марта, такође у часовима пред почетак бомбардовања, прелетело са Голубоваца на аеродром у Нишу. Пилоти 229. лбае изводили су борбене летове у условима потпуне превласти противника у ваздушном простору. До Косова су летели на малим висинама, пратећи конфигурацију терена да би се уклонили из поља радарског осматрања са AWACS-а.

Авиони НАТОа уништили су на нишком аеродрому два Г-4. Један су погодили крстарећом ракетом AGM-154 са касетним пуњењем, тада први пут коришћеном. На аеродрому у Дубињу код Сјенице током рата били су стационирани шест Г-4 из 242. лбае и један из 239. лбае.

Противнички авиони уништили су на аеродромима седам наоружаних и 16 ненаоружаних Г-4 и оштетили девет, односно 14 авиона. Главнину губитака нанео је пројектил НАТОа који је пао близу улаза у подземно склониште у селу Тузи – у ланчаном пожару страдали су сви авиони „Летећих звезда“ и део ненаоружаних Г-4.

ПРЕЖИВЕЛА ФЛОТА

Флота Г-4 практично се преполовила током рата, а преостали авиони постали су драгоцени за преживљавање вида. Пилоти орлова су, у недостатку наменских авиона, све чешће летели на Г-4, иако они нису били предвиђени у формацијском саставу 98. пука.

Ратни губици условили су расформирања 229. лбае, а Г-4 из 239. лбае предати су 242. лбае, задуженој за наставак обуке студената пилота. Авиони НАТОа уништили су све примерке Г-2, па су студенти са утве-75 директно прелазили на Г-4. Велики међупростор у перформансама одразио се на обуку, тако да су само изабрани студенти четврте године прелазили на млазни авион.

За наступе на аеромитинзима, лета 2006, два Г-4 добила су привремене ознаке Војске Србије



Током 2000. године највећи број налета свих авиона у виду изведен је на Г-4. Чак се покушало и са обновом „Летећих звезда“, додуше, на авионима у маскирној шеми. Они су летели на прослави Дана тог вида – 2. августа 2000. на аеродрому у Голубовцима. Високи трошкови, недостатак керозина и авиона утицали су на то да се „Летеће звезде“ угасе. За приказ летачких вештина у соло програму коришћени су Г-4 из Ваздухопловног опитног центра. Од 2004. одласци на међународне аеромитинге постали су редовни, тако да су до сада Г-4 летели у Чешкој, Мађарској, Грчкој, Румунији и Словачкој. На тим летовима у Ваздухопловног опитног центра – Саша Риштић, Саша Грубач и Иштван Канас.

Када се 2003. формирала државна заједница СЦГ, подељена је имовина оружаних снага према територијалном принципу. Од тада су Г-4 са аеродрома у Голубовцима постали имовина Црне Горе. У складу са одлуком Врховног савета одбране из 2005, на том аеродрому су све летелице концентрисане у саставу 239. мешовите авијацијске ескадриле кориштене првенствено за обуку студената. У њој је требало да се задржи једно одељење Г-4, а сувишни авиони да се пребаце у јединице стациониране у Србији. После проглашења самосталности Црне Горе, 3. јуна 2006, у саставу оружаних снага нове државе остало је свих 17 Г-4 који су се затекли на аеродрому Голубовци. Са горивом послатим из Србије

Авион Г-4 са ознакама ВиПВО Војске Србије, уведеним 2007.



ЈЕДИНИ У СРПСКОЈ

У ВиПВО Војске Републике Српске нашао се, стицајем околности, само један примерак Г-4 са евиденционим бројем 23725. На том авиону су два пилота полетела 2. јуна 1992. на прелет са Батајнице на аеродром у Бањалуци, у данима када се заокруживала подела федералних оружаних снага на две-три самосталне силе. Због ризика од противничке ПВО у прелету, изнад простора под контролом противника, пилоти су се одлучили за бришући лет. У ширем рејону Градочца налетели су на далековод, јер су летели ниже од висине жица. У проласку су остали без терминеzona и дела вертикалног стабилизатора, које су одсекле жице далековода оштро и прецизно као жилетом. Одсечени део су на хрватској државној ТВ станици приказивали као доказ о томе да су оборили авион. Борци у маскирним униформама позирали су за камеру држећи комад вертикалца на којем се јасно видео читав број 23725.

Авион Г-4 је требало да се врати на аеродрому Батајници, али је због оштећења задржан на поправци у Бањалуци. У међувремену се СРЈ дистанцирала од РС због страног притиска, па се Г-4 нашао у имовини 238. лбае. После реорганизације вида 28. јула 1992. године, Г-4 је са орловима прешао у састав 27. лбае.

Интензивно је коришћен на борбеним задацима са аеродрома у Бањалуци, а 1994. и 1995. године и са Удбине. У матичну базу вратио се 5. августа 1995, када су и други борбени авиони са Удбине пребачени у РС пред продором хрватских снага. Авион је на једном од летова погођен лаким преносним ракетним системом ПВО. Пилот се вратио у базу са оштећеним авионом. После рата тај Г-4 се вратио у строј.



студенти пилоти завршне године 127. класе ВА извели су прве самосталне летове. Два пилота завршила су 7. јула 2006. редукован програм летачке обуке.

После реорганизације проведене 2006/2007, у саставу Војске Србије остало је 25 авиона Г-4. Они се налазе у саставу 98. и 204. авиацијске базе и Техничком опитном центру, односно ескадрили у Сектору за летна испитивања, или на ремонту. На Г-4 лете пилоти 252. мешовите авиацијске ескадриле, у којој се сада проводи обука студената. Г-4 се користи за одржавање тренаже пилота из „орловске“ 242. ескадриле.

У току је плански ремонт Г-4 ради продужења временског ресурса. Очекује се

ускоро да се уз ремонт проводи и модернизација авиона. Како ВиПВО Војске Србије има потребе за Г-4 и намеру да улаже у те авионе, од Црне Горе су затражене летелице које су тамо постале сувишне. Два авиона са аеродрома у Голубовцима су новембра 2006. предата на коришћење Ае-

УДЕСИ

У удесима је уништено десет авиона Г-4. У девет удеса је 13 чланова посаде искочило из авиона помоћу изузетно поузданог седишта *Мартин-Бејкер* Мк 10 (на прототиповима и ППП седиште Мк 8). Једина катастрофа на Г-4 догодила се 24.

ро klubu „Наша крила“. Само два Г-4 повремено се користе за одржавање тренажа пилота црногорске Авиацијске базе, а остали примерци су приземљени.

ИЗВОЗ

Извозни послови са *галебом-2* и *јастребом* били су први пословни продори југословенске индустрије у области борбених авиона. Очекивало се да ће Г-4, у маркетиншким материјалима назван *супергалеб*, отворити нови продор на тржиште, пре свега несврстаних држава, са којима су тада биле развијене квалитетне политичке везе.

На основу добрих искустава са југословенским млазним авионима прве генерације, либијско ратно ваздухопловство се одлучило да уђе у преговоре о набавци Г-4 још 1977, током израде првог прототипа, а пре првог пробног лета. Либија се занимала и за трансфер производње Г-4 као дела амбициозног плана за стварање локалне фабрике авиона. Али су реалистичне процене потреба и могућности, Либијце задржале на набавци *галебова* Г-2. Последњи примерци Г-2 за Либију финализовани су у фабрици „Соко“ 1983, у време када се производња већ преусмерила на Г-4. Лиценцна производња била је понуђена и Ирану и Ираку.

Близу одлуке о набавци Г-4 средином осамдесетих година била је и Нигерија, у време када је ратно ваздухопловство те државе већ имало два млазна школско-борбена авиона – *алфа цет* и МВ339АН. У понуди за продају још једног модела авиона, идентичне намене, Г-4 је сматран фаворитом, али се Нигерија на крају одлучила за чехословачки *Л-39 албатрос*, понуђен по изузетно ниској цени и са кратким роковима израде.

Посао са Нигеријом пример је проблема који су се испречили на путу извоза Г-4. Чехословаци су били снажни конкуренти, јер су имали масовну производњу релативно једноставног авиона нижих перформанси од Г-4, али и знатно ниже цене. Рокови за производњу Г-4 били су дужи у односу на конкуренте. Средином осамдесетих за извоз се, према процени могућности, нудило до 15 авиона годишње. У време када се завршавала серијска производња за ЈРВ и ПВО, повећане су производне квоте за извоз и тиме је отворен пут амбициозном маркетингу на страним тржиштима. Нажалост, то време

јуна 1987, на авиону 23634. Пилот Ваздухопловног опитног центра Милан Павловић тог се дана изнад аеродрома у Батајници припремао за приказ маневарских могућности Г-4. Лет се завршио ударом у тло, јер се Павловић одлучио за маневар на премалој висини.



Г-4 из састава 12. сквадрона РВ Уније Мијанмар



У наоружање мијанмарских Г-4, осим југословенских средстава уврштене су и кинеске авио-бомбе

се подудара са сломом СФРЈ и прекидом рада домаће војне индустрије.

Део маркетиншког представљања Г-4 било је учешће авиона на престижним међународним изложбама – 1983. године на Буржеу и 1984. на Фарнбороу приказан је прототип 23005. На салону Бурже 1985. представљени су Г-4 23626 са привременим бројем 406 за изложбу и *орач*.

Пре грађанског рата шест авиона Г-4 извезено је у Унију Мијанмар (бивша Бурма), која традиционално, почевши од 1953, користи производе југословенске одбрамбене индустрије. Шест Г-4 произведено је у последњем тренутку пре прекида рада у „Соколу.“ Шест пилота са Далеког истока је крајем 1990. прошло кроз техничку учионицу у Рајловцу, а затим од јануара до априла 1991. завршило преобуку у ваздуху на Г-4 у 249. лбае.

Куриозум у историји наше индустрије, усмерене пре свега на извоз у државе трећег света, представља понуда Г-4 на интервидовским тендерима америчког ратног ваздухопловства и ратне морнарице JPATS и BFTS за набавку школских авиона. Иако се од почетка Г-4 није сматрао за фаворита за JPATS (на којем се тражио авион знатно нижих перформанси), Ратно ваздухопловство САД се побринуло да прибави податке о нашем авиону. Зато су се 1990. амерички пилоти нашли у кабини Г-4 у Ваздухопловном опитном центру и 249. лбае. Према условима JPATS-а, авион се морао производити у САД, са америчком авионицом и мотором. За Г-4 је, као стратешки партнер 1990. године, изабрана фирма „Дженерал дајнемикс“ (General Dynamics) у којој се у то време у великим серијама израђивао борбени авион F-16.

Амерички партнери нису отворили приступ свом тржишту, али су пристали да маркетиншки и технолошки подрже извоз радикално модернизованог Г-4 у треће државе, пре свега кориснице F-16. Турска, у којој се F-16 лицензно производио, представила се као први интересант за вестернизовани Г-5. У СФРЈ се 1991. године тај посао сматрао великом шансом и зато је у документима Г-5 преименован у „ТУРГО“ (*турски галеб*).

НЕОСТВАРЕНИ ПЛАНОВИ

На цртежима Војнотехничког института Г-4 се појавио 1980. године као једноседи лаки јуришник, као што се то у првој генерацији домаћих млазних авиона учинило и од *галеба*, да би се израдио *јастреб*. Како је *орач* сматран јединим перспективним јуришним авионом, он је фаворизован, а једноседи Г-4 се задржао само на пројектним решењима.



У односу на основну варијанту авиона, на Г-4М, у први мах упадају у очи лансери за ракете Р-60 смештени на крајевима крила

МОДЕРНИЗАЦИЈА

Планови модернизације Г-4 вођени су на два упоредна колосека – од 1986. за извоз и од 1987. за ЈРВ и ПВО. Разлози економичности били су пресудни за одлуку о изради једног технолошког демонстратора и, наредбом Команде РВ и ПВО од 5. новембра 1990, авион 23646 послат је из 252. лбае у „Соко“ ради преварке у Г-4М. Радови су се наставили у „Утви“, али су недостатак новца и интереса вида утицали на то да се израда прототипа продужи за више година. Коначно, сви родови су завршени с почетком пролећа 1999. године. Пробном пилоту Ваздухопловног опитног центра потпуковнику Драгојлу Гроздановићу поверени су фабрички летови. Први лет авиона Г-4М изведен је 22. марта 1999, два дана пре почетка рата.

Као авион Г-4М је неважан за борбене задатке, па је остављен на аеродрому и временом је премештан како би се избегао уништење. Лакша оштећења на њему последица су погодака у инфраструктуру аеродрома. Радове на поправци преузели су у „Утви“ и авион је августа 2001. враћен у Ваздухопловни опитни центар, у растављеном стању. После монтаже и завршних припрема први лет је, 23. априла 2002, извео опитни пилот Ваздухопловног опитног центра мајор Мирко Замаклар.

У поређењу са стандардним Г-4, модернизовани Г-4М је обogaћен домаћим електронским нишанским системом и повећане су му борбене могућности – на краје-

вима крила добио је два носача за ИЦ самовођене ракете ваздух–ваздух Р-60, а под крилима ТВ-вођене ракете АГМ-65В *маверик*. Ојачана су четири поткрилна носача, тако да унутрашњи пар може да понесе до 500 кг терета, а спољашни до 350 кг. Носивост корисног терета на Г-4М износи 1.950 кг, што је 34,5 одсто више у односу на максимални терет на стандардном Г-4. У пилотској кабини изведене су промене размештаја показивача и наручени су уређаји нове генерације. Уграђен је уређај за побољшање стабилности и управљивости (УПСУ), као што је то урађено на авионима Ј-22 и НЈ-22 орао.

ДИГИТАЛИЗАЦИЈА

Актуелни програм усавршавања Г-4МД (модернизовани дигитализовани) требало би, према плановима Војске Србије, да обезбеди летачку обуку студената и сталног састава и да представља савремени борбени систем за подршку у ВиПВО ВС, прилагођен захтевима вишенаменских борбених авиона четврте генерације. Према *Тактичкој студији* првенствено ће бити изведене измене у авионици – током преварке постојећих авиона биће интегрисани модуларни рачунар мисије, двострука магистрала података стандарда 1553В, два вишенаменска колор-показивача у обе кабине, показивач HUD са камером у првој кабини, резервни летни инструмент (BFI) у обе кабине, систем команди на палици и ручици гаса (HOTAS), те вишенаменски контролни панел у обе кабине. У преоблико-

ваној кабини биће места и за дигиталне мапе.

У складу са новим стандардима у Г-4МД би требало да се угради инерцијални навигацијски систем са ГПС-ом, нови систем за радио-навигацију и инструментално слетање VOR/ILS, уређај за мерење растојања DME, радио-компас ADF, радио-магнетни индикатор RMI, жиро-дирекционал (DG), рачунар ваздушних података, уређај за идентификацију свој-туђ, две савремене радио-станице, радио-висиномер. Једна од новина на Г-4МД биће регистратор летних и видео података са системом за пренос података и земаљском станицом за претполетну припрему и послелетну анализу.

У систему обуке пилота Г-4МД би требало да постане савремена платформа са уређајима за праћење рада студената и симулираним мисијама савремених вишенаменских борбених авиона. Зато ће се интегрисати систем за виртуелну обуку, који би студенту требало верно да симулира савремени сукоб у ваздушном простору. Наставник ће у другој кабини имати панел за симулацију разних отказа. Тактичка ефикасност Г-4МД побољшаће се набавком нових вођених средстава. Преживљавање у ваздушном простору информатичке ере треба да се обезбеди применом новог сигнализатора радарског озрачења и системом за пасивно ометање, а централни носач прошириће намену, јер ће моћи да прими подвесник са електроником, као што је систем за означавање циљева или ИЦ уређај за осматрање



(FLIR). Накнадно ће се размотрити набавка подвесника са активним ометачима.

После продужетка века трајања, модернизовани Г-4МД ће моћи да лете у ескадрилама ВиПВО све до 2030. као школски авиони погодни за прелазну обуку на будући вишенаменски борбени авион.

ОДЛИКЕ

Школско-борбени млазни авион Г-4 метални је једномоторни двосед дозвучних брзина, намењен за савремену летачку обуку (основна варијанта), основну борбену обуку, тренажу пилота, вишеструку тактичку употребу као лаки борбени авион и вучу ваздушних мета.

Погонску групу авиона Г-4 сачињава турбомлазни мотор RR VIPER-632-46, који може да развије статички потисак од 1777 daN.

Авион је снабдевен хидрауличким и комбинованим електромеханичким уређајима, који омогућују лако и прецизно управљање. Пилотски простор је пресуризован и климатизован, са уграђеним избацивим седиштем 0-0 и снабдевен опремом која омогућује ефикасну употребу авиона дању

и ноћу. За полетање и слетање користи бетонске и припремљене травнате полетно-слетне стазе, а има и могућност самосталног покретања мотора. Ради скраћивања стазе полетања и слетања, авион се опрема стартним ракетама, односно па-добраном за кочење.

Конципиран је тако да буде лак за одржавање и коришћење у пољским условима.

НАОРУЖАЊЕ

Као лаки борбени авион Г-4 наоружава се стрељачким, бомбардерским и ракетним наоружањем. Стрељачко наоружање сачињава двоцевни топ ГШ-23Л, калибра 23 мм, са борбеним комплетом од 200 граната, који је смештен у контејнеру аеродинамичког облика. Контејнер топа се поставља са доње стране трупа авиона и у њему су, осим топа, смештени инсталација за репетирање топа и сандук за смештај граната са каналима за довод граната и одвод карика и чаура (чауре се одводе у атмосферу). Контејнер се за авион везује преко три везне тачке. Предња веза је реглажна, тј. помоћу ње се подешава контејнер

топа по правцу и елевацији. Контејнер се скида, па се авион може користити без уграђеног стрељачког наоружања.

Бомбардерско наоружање сачињавају четири носача бомби, по два испод сваког крила (унутрашњи и спољашњи). Они су предвиђени за ношење бомби тежине до 350 кг, касета потрошног типа, скупних носача бомби и свежњева бомби.

На поткрилне носаче наоружања могу се подвесити шеснаестоцевни лансери ракета Л-57, двоцевни и четвороцевни лансери ракета Л-128 и допунски носачи ракета ДН-5.

Дејство наоружањем омогућава жиростабилизовани нишан *феранти* (Feranti) Д282.

ЕЛЕКТРОНСКА ОПРЕМА

Авион Г-4 опремљен је електронском опремом која омогућава летење у повољним и сложеним метеоролошким условима дању и ноћу.

Електронску опрему сачињавају: радио-станица, *кондор* и радио-станица *мини кобац*, авионски интерфон мешач, радио-компас, радио-магнетски индикатор, радио-

Обнова обуке ловачко-бомбардерске авијације после оправке аеродрома Батајница, марта 2000. године



висиномер, авио-жирохоризонт, жиро-магнетски компас, пријемник вертикалног радио-фара, пријемник ВОР/ИЛС, уређај за мерење даљине, сигнализатор озрачења и уређај за употребу средстава за пасивно ометање.

КОНСТРУКЦИЈА

Авион Г-4 је такозвани слободноносећи нискокрилац, потпуно металне конструкције, са увлачећим стајним трапом типа трицикл.

Крило авиона је стреласто, дворамењачно, са једном помоћном рамењачом и интегрално машински фрезованом оплатом у кореном делу крила, а у завршном

делу класично са ребрима и уздужницама. Веза са трупом је изведена преко шест прикључних тачака.

У крилу су смештени интегрални крилни spremници за гориво и главне ноге стајног трапа. Оковним везама подвешена су закрилца и крилца на задњу рамењачу, а покреће се помоћу сервопокретача електрохидрауличног, односно хидрауличног типа.

За ношење ракетно-бомбардерског наоружања, додатних резервоара горива и контејнера са топом, авион је снабдевен са четири поткрилна носача наоружања и са подгрупним носачем, с тим што су унутрашњи поткрилни носачи повезани са инсталацијом за гориво.

Репне површине се састоје од хоризонталног обртног репа и вертикалног стабилизатора са крмилом правца.

Хоризонталне репне површине су дводелне, целообртног типа, а по геометрији стреласт са негативним диједром (-10°). Конструкција се састоји од две рамењаче, ребара, уздужница и носеће оплате, а површине су преко везних елемената спојене са јединственим обртним вратилом уграђеним на задњем делу трупа. Обртним репом се командује помоћу хидраулички погоњеног командног уређаја.

Вертикална репна површина је стреласта, класичног типа, са крмилом правца и тримером. Конструкција са једном главном и две помоћне рамењаче, ребрима, уздужни-

Повратак у Батајницу са дејства невођеним ракетним зрнима и топом на полигону Чента, 2007. године



цама и носећом оплатом, причвршћена је растављивом експлоатационом везом за труп. Крмилом правца командује се механичким командним уређајем, а тримером електрично.

Труп авиона је изведен као полуљуска са оквирима, уздужницама и носећом оплатом. Конструкција је рађена из три технолошка дела: кабински, централни и задњи. Кабински и централни део трупа чине експлоатациону целину – предњи део трупа. Предњи и задњи део трупа спајају се растављивом везом, омогућујући на тај начин скидање, односно постављање мотора.

У носном делу предњег дела трупа, смештени су електронска опрема и предња нога стајног трапа.

Пресуризоване и климатизоване пилотске кабине са командним уређајима, мерилима, опремом и седиштима, омогућавају рад два пилота смештена један иза другог, при чему је наставнику летења са другог седишта обезбеђена добра видљивост.

Непосредно иза кабина налазе се трупни spremници за гориво и погонска група, док су уводници ваздуха и електроопрема са акумулаторима на бочним странама трупа. У централном делу предњег дела трупа смештени су хидраулични и клима уређаји, и већина командних уређаја.

У задњем делу трупа је издувна цев мотора, а са доње стране ваздушна кочница и репно пераје (вентрал фин). Завр-

шни део трупа је искоришћен за смештај падобрана за кочење.

Стрељачко наоружање се смешта у контејнер, који се помоћу адаптера може подвесити на подтрупни носач. За подвешавање стартних ракета предвиђени су посебни носачи на доњем делу трупа.

Стајни трап је типа трицикл са ваздушно-уљном амортизацијом и гумама широког профила, што омогућава полетање и слетање са бетонских, и припремљених травнатих полетно-слетних стаза.

Главне ноге стајног трапа се увлаче помоћу хидрауличких радних цилиндара у крило ка централној линији, а предња у труп напред. У тачкове главних ногу стајног трапа уграђене су хидрауличке кочнице са дисконима. ■





ТАКТИЧКО-ТЕХНИЧКЕ ОДЛИКЕ

Димензије и масе авиона

Дужина авиона (са пито-цеви).....	12,248 м
Висина авиона.....	4,299 м
Размах крила.....	9,88 м
површина крила.....	19,50м ²
стрела крила.....	22°
Маса празног опремљеног авиона.....	3.230 кг
Маса основне варијанте	4.695 кг
Маса са спољним оптерећењем	6.100 кг
Маса са преоптерећењем	6.300 кг
Маса унутрашњег горива.	1.272 кг

Перформансе авиона

Максимална брзина авиона.....	880 км/ч
(за $X > 2.000$ м).....	0,8 Ма
Брзина уздизања	(на $X = 0$ м) 28 м/с
Плафон лета.....	14.050 м
Дужина полетања и слетања ($m = 4.750$ кг)	
- залет.....	640 м
- протрчавање.....	570 м
Долет (мак. маса са поткрилним спремницима).....	2.050 км
Тактички радијус Ни – Ни – Ни – (5 минута борбе).....	300 км
Дозвољена оптерећења авиона.....	+7,2/-3,6 Г

Прилог припремили

Александар РАДИЋ
Мр Славиша ВЛАЧИЋ