

ОДБРАНА
СПЕЦИЈАЛНИ ПРИЛОГ 47

Аеромитинг Батајница 2009





PRODAJA ULAZNICA ZA KONCERTE I SPORTSKE DOGAĐAJE

INTERNET PRODAJA: WWW.TICKETS.RS
PRINT@HOME
INFORMACIJE O REZERVACIJAMA PUTEM SMS -A
DOSTAVA NA KUĆNU ADRESU
CALL CENTAR 0900 110011

PRODAJNA MESTA:
BILETARNICA BEOGRADSKE ARENE
SVE EKSPozITURE PBB U SRBIJI

CardService

VI IMATE PREDNOST 



Provereno
pouzdan partner.

www.kombank.com

Kontakt centar: 011 20 18 600; 0700 800 900



KOMERCIJALNA BANKA

Sa nama je lakše



ДРЖАВНИ СЕКРЕТАР МИНИСТАРСТВА ОДБРАНЕ ДР ЗОРАН ЈЕФТИЋ



Снимио Игор САЛИНГЕР

САДРЖАЈ

Државни секретар Министарства одбране др Зоран Јефтић

ИЗАЗОВ КОЈИ НАШЕМ ВАЗДУХОПЛОВСТВУ ТРЕБА 4

Бригадни генерал Ранко Живак, командант ВиПВО Војске Србије

ВИШЕ ОД ЛЕТЕЊА 6

Пуковник Срето Малиновић, директор аеромитинга Батајница 2009

КАД НЕБО ЗАГРМИ 8

Програм аеромитинга Батајница 2009 10

ПРЕДСТАВЉАЊЕ УЧЕСНИКА 12

ВАЗДУХОПЛОВНИ САВЕЗ СРБИЈЕ 24

Историја аеромитинга у Србији

ЧУДО ОД ВЕШТИНЕ 26



Велики међународни аеромитинг је вишеслојан догађај, потпуно је ревитализован аеродром Батајница, ефекти међународне војне сарадње су немерљиви, али не треба заборавити да је аеромитинг оваквог обима, са великим бројем референтних учесника, огромним бројем посетилаца, који се очекују – додатни изазов и стимуланс који нашем ваздухопловству треба

У току завршног одбројавања обимних организационих и инфраструктурних припрема за одржавање аеромитинга Батајница 2009, који ће у организацији Министарства одбране бити одржан 13. септембра на аеродрому Батајница, разговарали смо са др Зораном Јефтићем, председником Извршног одбора Министарства одбране за припрему и организацију тог великог међународног догађаја.

■ Знамо да је ово година у којој се светска економска криза прелила и на наше просторе, те је занимљиво чути од Вас како се развијала замисао о међународном аеромитингу у организацији Министарства одбра-

не, који су циљеви зацртани том идејом, и како теку припреме током сада већ завршног одбројавања пред старт?

– Предстојећи аеромитинг се логично и суштински надовезује на целокупну реформу коју смо последњих неколико година спроводили у читавом систему одбране. У складу са тим учињени су напори на подизању капацитета Ваздухопловства и противваздухопловне одбране повећањем броја летова, ремонтом ваздухоплова и ваздухопловне технике и реализацијом других сродних послова који враћају живот у тај веома значајан вид Војске Србије. У међународним контактима показало се да постоји интересовање да се у оквиру војне сарадње организује један оваквог догађаја. Наведено, а и чињеница да слична манифестација, оваквог обима и карактера, није организована код нас једанаест година додатно су нас мотивисали да се одлучимо за овај велики и озбиљан подухват. Идеја је да ово буде својеврстан „нулти“ аеромитинг, као претходница аеромитинга који планирамо за 2012. годину, када би се обележила стогодишњица војног ваздухопловства – значајан јубилеј који би поставио одређене стандарде и прешао у традицију организовања аеромитинга код нас.

Аеромитинг је у суштини комплексан догађај, који за собом повлачи инфраструктурне радове, ревитализацију аеродрома, полетно-слетних стаза, торња за контролу летења, логистичко и техничко опремање за прихват страних и домаћих ваздухоплова и поседа према највишим европским стандардима, који се примењују на догађаје оваквог нивоа. Сви ти радови су по финансијском захвату обимни и знатно премашују финансијске могућности Министарства одбране, па према томе захтевају ангажовање не само система одбране већ и других капацитета којима наша држава располаже.



ИЗАЗОВ КОЈИ НАШЕМ ВАЗДУХОПЛОВСТВУ ТРЕБА

Колико је важно укључивање и других сегмената нашег друштва у посао припреме и организације аеромитинга *Батајница 2009* говори и чињеница да је ово, после 1999. године, први озбиљан инфраструктурни захват на аеродрому *Батајница*. Он конкретно обухвата ревитализовање писта, које су све време биле у употреби, али су неким својим деловима отежавале коришћење аеродрома, враћање у функцију торња који је срушен 1999, где нам је Агенција за контролу лета изашла у сусрет, равнање и уређење одређених просторија везаних за стајанку, ревитализацију хангара, враћање у функцију торња Техничког опитног центра, асфалтирање маневраских површина и генерално уређење целог простора аеродрома.

Наравно, један овакав аеромитинг подразумева и обимне и прецизне организационе припреме, у које су укључени многи сегменти Воздухопловства, Генералштаба и Министарства одбране. Очекујемо више од сто учесника у динамичком и статичком делу програма, до сада имамо потврђен долазак петнаест земаља са 26 воздухоплова свих типова авијације, што овај аеромитинг заиста профилише као спектакл који дуго није виђен на простору Балкана. Учесће на аеромитингу потврдили су готово све наше воздухопловне организације, удружења, аероклубови, падобрански клубови и комерцијална авијација, а своје расположиве капацитете и атрактиван летачки програм показале и припадници ВиПВО, на авионима и хеликоптерима који су у употреби у Војсци Србије.

Међународни и промотивни карактер који сви аеромитинзи незаобилазно носе подразумевају вишеслојност у припреми и организацији оваквог догађаја, али и ревитализацију аеродрома који нам остаје као легат. Не треба заборавити да је аеромитинг оваквог обима, са великим бројем референтних учесника, огромним бројем посетилаца, који се очекују – додатни изазов и стимуланс који нашем воздухопловству треба. Што се тиче наших пилота, за њих ће то бити додатни мотив и прилика за одмеравање са колегама, али, што је још важније, прилика да се погледју најсавременији ваздухо-

плови као технолошки врх индустрије, њихове могућности и карактеристике, јер нам набавка нових авиона свакако предстоји.

Аеромитинг *Батајница 2009* једна је у низу манифестација којом се обележава сто година српске авијације, а посвећен је лету првог балона „Србија“ 1909. године. Неговање традиција српске авијације је у основи читавог догађаја, али је он такође и прави корак у унапређивању међународне сарадње Републике Србије у области ваздухопловства, прилика за промовисање сопственог ваздухопловства, професионалности, оспособљености и пилотске вештине, али и достигнућа индустрије авиона.

Аеромитинг је значајан и са становишта међународног кредибилитета Србије, јер показујемо да је у нашој земљи могуће организовати ваздухопловну манифестацију таквог значаја. Уосталом, таква врста аеромитинга је саставни део живота једне озбиљне државе, која има, или претендује да има – озбиљно ваздухопловство.

Сасвим је нормално да земља са летачком традицијом какву има Србија, са својим капацитетима и визијом – организује један такав догађај.

■ *У припрему аеромитинга укључени су и друга министарства и државне институције. Како тече сарадња са њима, шта су њихови задаци?*

– На предлог Министарства одбране Владе Србије је подржала организацију међународног аеромитинга, омогућивши нам да средства која нам уплаћује Агенција за контролу летења по основу Уговора о пословно-техничкој сарадњи употребимо за инфраструктурне радове и на тај начин подигнемо ниво употребљивости *Батајнице* за редовно летење, али и за реализацију аеромитинга. Трошкови наведених радова су највећи у укупним трошковима припреме и организације аеромитинга. Спроводимо их са стручним екипама у обиму и планираним роковима на такав начин да ће маневарске површине аеродрома *Батајница* одговорити највишим безбедносним стандардима које постављају све авијације света. Грађевинско уређење аеродрома *Батајница*, без торња за контролу летења, износиће око 150 милиона динара.

Треба нагласити да ти родови нису обављени искључиво због аеромитинга, већ су били преко потребни аеродрому, а аеромитинг је био добар повод за то. Аеродром је сада потпуно у функцији Војске, а потенцијално је припремљен и за евентуалну двојну намену, уколико се за то укаже потреба.

У организацији аеромитинга углавном се ослањамо на сопствене снаге. Сарађујемо и са другим министарствима и донатори-

ма који су препознали свој интерес да се појаве у самом догађају.

■ *Кога од високих званица очекујемо?*

– Долазак су потврдили заменица министра одбране Уједињеног Краљевства Велике Британије и Северне Ирске, командант Ваздухопловства Норвешке, очекујемо још неке потврде, а биће присутне и све значајне личности из Србије, од председника државе, чланова Владе, до дипломатског кора. Аеромитинг *Батајница 2009* савршено се уклопио у контекст свих важних догађаја који ће се током септембра одвијати код нас, попут Централне медицинске вежбе Северноатлантског савеза *MEDCEUR 2009*, у којој ће бити око 450 учесника. Одмах после тога одржава се аеромитинг, а онда нас очекује промоција кадета Војне академије, што је озбиљан и обиман јавни наступ Министарства одбране и Војске Србије у позитивном препознавању институције у систему државне управе, али несумњиво и у земљи и региону.

Истраживања ефеката Универзијаде бележе невероватан помак у том смислу за систем одбране. Велики догађаји отварају могућност за актере који умеју да их носе. Учесће Војномедицинске академије и Војне академије, уз друге ангажоване службе МО и ВС на Универзијади, донело нам је веома, веома позитиван ефекат у јавности.

■ *Колико недавни трагични догађаји, падови авиона и погибје пилота, могу да утичу на одржавање аеромитинга?*

– Они су саставни део живота ваздухопловства. Знамо шта се недавно догодило у Русији са два *сухоја* и пилотима. Да не призивамо немиле догађаје. Чињеница коју не треба занемарити јесте да су наши пилоти почели интензивно да лете пре три године, а свака вештина, па и пилотирање, захтева временски континуитет и квалитет. Нажалост, ако људи и авиони лете небом, онда су несреће део ризика посла и саставни део живота професије. То јесу велике трагедије за ваздухопловство и, пре свега, за породице пилота, али оне не би смеле да утичу на аеромитинг који нам предстоји, и који смо највећим делом већ досада адекватно припремили. Летова ће, без обзира на некогда сурову свакодневицу, увек бити, а и летачке акробатике, која је својствена врхунским пилотима. И наши и светски пилоти то најбоље разумеју и са достојанством носе. Неке од њих имаћемо прилике да видимо и на предстојећем аеромитингу на *Батајници*. ■

Драгана МАРКОВИЋ





БРИГАДНИ ГЕНЕРАЛ РАНКО ЖИВАК, КОМАНДАНТ ВАЗДУХОПЛОВСТВА ВОЈСКЕ СРБИЈЕ

Више од летења

Аеромитинг Батајница 2009 биће прилика да грађани Србије, домаћа и страна стручна јавност, али и државни и војни званичници сагледају савремене токове развоја у авијацији. Такође, биће то повод да се поправи и делимично осавремени инфраструктура аеродрома Батајница, чиме ће се промовисати Ваздухопловство, Војска Србије и наша држава у свету.

Међународна ваздухопловна смотре, највећа у последњих десетак година у Београду, аеромитинг Батајница 2009, повод је за разговор са командантом ВиПВО бригадним генералом Ранком Живаком.

■ **Како теку припреме састава ВиПВО за предстојећи аеромитинг?**

– Припадници нашег ваздухопловства задужени су, најпре, за контакте са иностраним учесницима, креирање програма Батајница 2009, али и уређење простора где се смотра изводи. Комуницирамо и са институцијама ван система одбране, које су исказале спремност да помогну у организовању манифестације. Пилоти Војске Србије увежбавају наступ за летачки део програма.

Проблема, наравно, има, али се решавају у ходу, тако да се припреме за аеромитинг одвијају по плану, с ослонцем на ресурсе којима располажемо. У оквиру Команде формирали смо неколико тимова и група ко-

је се баве и организацијом и реализацијом посла. Треба напоменути да је летачки тим написао инструкцију о комуникацији са учесницима аеромитинга, дефинисао мере безбедности летења и прецизирао како ће се руководити летењем и координисати са техничким саставом који га подржава.

■ **Чиме ће се представити Војска Србије?**

– Пилоти наше војске извешће летачки програм у коме ће демонстрирати способности на авионима и хеликоптерима *орак*, *галеб Г4*, *галеб Г-2*, *МиГ 29* и *газела*. Учествоваће и подбраници Специјалне бригаде. Представиће се и екипа *Небеске видре*. У

дефилеу ћемо приказати могућности наших борбених авиона и пилота, а у статичком делу изложити летелице са којима располажемо.

Наступ српских пилота засниваће се на ономе што смо до сада изводили на *орлу* и *галебу Г4*. То је довољно увежбано, тако да не тражи додатно ангажовање ресурса ради увођења нових летачких елемената. Програм ваздухопловне смотре прилагођен је онима за које се организује. Батајница 2009 је првенствено аеромитинг за публику, а не специјализовани митинг на коме се приказује границе способности авиона и пилота.

■ **Може ли 204. авио-база успешно подржати аеромитинг „Батајница 2009“?**

– Анализирали смо капацитете којима располажемо у односу на захтеве учесника програма. Поседујемо ресурсе за смештај и подршку њихових ваздухоплова, али и техничко опслуживање летења. Оно што нема-



Снимко Д. БАНДА

мо у 204. бази појачаћемо дислокацијом из осталих јединица. Аеродром *Никола Тесла* понудио је помоћ када је реч о реализацији посебних захтева иностраних колега. Краљевина Данска упутила нам је донацију – четири цистерне за гориво – чиме ћемо обезбедити његову бољу и лакшу доставу. Ваздухопловни завод *Мома Станојловић* чини све што је потребно како бисмо се, у најбољем светлу, појавили на аеромитингу.

Када је реч о пријему великог броја иностраних гостију и посетилаца на аеродрому *Батајница*, користимо капацитете 204. базе. Министарство одбране ангажовало је и Војну установу *Дедиње*, која ће обезбедити исхрану летачког састава. *Дедиње* ће поставити штандове са храном и пићем за освежење посетилаца. Неће изостати ни војни сувенири и пригодне публикације, за шта је задужен Новински центар *Одбрана*. У најкраћем, учинићемо све се да наши бројни гости тог дана осећају пријатно на аеродрому *Батајница*.

■ *Које мере безбедности и заштите прате манифестацију?*

– Безбедност летења и учесника програма, али и посетилаца организоваће се према стандарду STANAG 3533, што представља светски стандард који се при-

мењује на таквим скуповима. Прописано је максимално одстојање од публике до онога ко приказује нешто у ваздуху, у зависности од тога шта демонстрира. Дефинисани су забрањени сектори, минимална висина рада, о чему су учесници благовремено обавештени, али и место противпожарних екипа и оних за пружање прве помоћи.

Општа безбедност биће на највишем нивоу, за шта је надлежна војна полиција. Улазак посетилаца биће организован на свим капијама *Батајнице*. Пuteви ће бити обележени, а простор за публику видно ограђен. Војна полиција ће контролисати улазе, на којима ће бити постављени рендген апарати како се у *Батајницу* не би унело нешто недозвољено. На аеродром ће улазити возила која су прошла противдиверзантску проверу. Саобраћај ће се одвијати у договору са саобраћајном полицијом и градским службама – на одређеним местима у граду биће појачане линије градског превоза ка батајничком аеродрому.

Летење наших пилота контролисаће само сами, а пилота српских аероклубова Директорат цивилног ваздухопловства. Припадници Агенције за контролу лета пратиће летење странаца.

■ *Шта, заправо, за српско ваздухопловство значи смотра 13. септембра?*

– Аеромитинг *Батајница 2009* промовисаће српско ваздухопловство, Војску Србије и нашу државу. Пошто очекујемо добар одзив колега из иностраних армија, биће то прилика да грађани и државни званичници сагледају савремене токове у авијацији, те место српских пилота и техничких капацитета којима располажемо у односу на остале земље света. Припрема догађаја, у организационом смислу, посебно је значајна за припадника ВиПВО, јер ће стећи искуство и унапредити способности. Поправићемо и техничку исправност ваздухоплова, а и летеће се више ових дана.

Знатно ћемо обновити и инфраструктуру нашег највећег војног аеродрома. Тренутно грађевинске фирме санирају његове маневарске површине, полетно-слетне стазе, стазу за вожење, али и остале путне мреже на аеродрому. Завршава се и контролни торањ, у који ће се поставити одговарајућа савремена опрема. Уредићемо вертикалну и хоризонталну сигнализацију на аеродрому, чиме се повећава безбедност летења. ■

Владимир ПОЧУЧ

Ваздухопловство и противваздухопловна одбрана Војске Србије

Ваздухопловство и противваздухопловна одбрана јесте вид Војске Србије. У њему су обједињени родови и службе, команде, јединице и установе Војске, а опрема и наоружање прилагођени су за борбена дејства у ваздуху и на земљи. Команда тог оперативног састава налази се у Земуну.

Јединице Ваздухопловства и противваздухопловне одбране су 204. и 98. авијацијска база, 250. ракетна бригада противваздухопловне одбране и 126. центар ваздушног осматрања, јављања и навођења. У том саставу су и 333. инжењеријски батаљон и 210. батаљон везе.

Снаге Ваздухопловства и противваздухопловне одбране контролишу ваздушни простор Републике Србије, одвраћају непријатеља од агресије, изводе ваздухопловну одбрану Војске и територије, те пружају ватрену подршку нашим јединицама. Они извиђају из ваздушног простора, организују превозење ваздухопловима, помажу становништву у случају елементарних непогода и природних катастрофа. Према одлукама надлежних, учествују у иностраним мировним мисијама и на аеромитинзима, а укључују се и у међународну војну сарадњу.

Српско ваздухопловство има авионе *орас*, ловце и извиђаче МиГ-21. Савремене борбене летелице су једноседи и двоседи МиГ-29. На аеродромима у Батајници, Лађевцима и Нишу су хеликоптери – *газела*, Ми-8 и Ми-

17. За селективну и основну обуку студената рода авијације и тренаже пилота употребљавају се авиони В-53. Обука у падобранским скоковима изводи се на лакој транспортном авиону Ан-2ТД, а Ан-26 превози људе и борбена средства. Пилоти се за задатке оспособљавају на школским борбеним авионима *галеп Г-4*.

Здружене тактичке ваздухопловне јединице Војске Србије су 204. и 98. авијацијска база. Њих чине модулари састави ранга ескадриле, батаљона, односно дивизиона. Команда 204. базе налази се на аеродрому у Батајници, а 98. у Лађевцима. Авијацијска база у Батајници формирана је 15. новембра 2006. од јединица 204. ловачког авијацијског пука, 177. ваздухопловне базе, те 251. и 252. ловачко-бомбардерске, 890. хеликоптерске и 677. транспортне ескадриле. Она контролише и штити наш ваздушни простор, ватром подржава јединице Копнене војске, организује превозење, извиђа из ваздуха и обучава студенте војних школа.

Авијацијска база у Лађевцима настала је обједињавањем 161. и 285. ваздухопловне базе, 98. ловачко-бомбардерског и 119. хеликоптерског пука, те једног одељења 353. извиђачке авијацијске ескадриле. Попут 204. базе и 98. авио-база са ловачко-бомбардерском авијацијом и борбеним хеликоптерима ватром подржава снаге Копнене војске у току операција.

У саставу 250. ракетне бригаде противваздухопловне одбране Војске Србије налази се пет ракетних дивизиона – три самоходна дивизиона ракетног система *куб* и два ракетног система *нева*. Команда Ракетне бригаде смештена је у београдској касарни *Бањица*, док су јединице размештене на девет места. Бригада организује противваздухопловну одбрану територије Србије и састава Војске, посебно од извиђања и дејства противника из ваздуха. Оспособљена је да борбене задатке изводи самостално или у садејству са осталим снагама – ловачком и ловачко-бомбардерском авијацијом, те јединицама ваздушног осматрања и јављања.

Центар ваздушног осматрања, јављања и навођења састоји се од Команде, два батаљона ваздушног осматрања, јављања и навођења и чете за ваздухопловно и техничко одржавање, те за снабдевање. Одговоран је за комплетан ваздушни простор Србије. Сарађује и са Агенцијом за контролу лета Републике Србије. Команда Центра налази се у Београду. Тај састав има велики број малих, издвојених делова, који непрекидно обезбеђују податке о ситуацији у ваздушном простору за потребе система противваздухопловне одбране, употребу авијације и нашег система одбране у целини. ■

В. П.



Снимио И. САЛИНГЕР



**ПУКОВНИК СРЕТО МАЛИНОВИЋ,
ДИРЕКТОР АЕРОМИТИНГА БАТАЈНИЦА 2009**

Кад небо загрми

**Вештине и способности
пилота, разноликост
летелица, приказ изузетно
снажних и софистицираних
борбених машина, уз наступе
падобранаца, макетара,
балона, лаких и беспилотних
летелица, те појединих авиона
сада већ музејских експоната
и акробатских група, 13.
септембра обећавају
незабораван догађај гостима
и становницима српске
престонице, на војном
аеродрому Батајница**

Аеромитинг Батајница 2009 посвећен је обележавању 100 година српске авијације. Данас, у новим условима, ВиПВО наше војске, на темељу традиције, али и знања и вештина пилота, представља гарант безбедности неба над Србијом. Способности и могућности тог вида биће приказане јавности и бројним гостима из иностранства, 13. септембра на Батајници.

Разговарали смо са најодговорнијим старешином за реализацију те ваздухопловне смотре, директором аеромитинга пуковником Сретом Малиновићем, помоћником команданта Ваздухопловства Војске Србије за операције.

■ *Учешће на овогодишњој међународној ваздухопловној смотри у Београду најавио је велики број земаља. Приказаће способности пилота и могућности авијације на различитим летелицама.*

– За сада имамо потврду о учешћу више од десет земаља, а међу њима су Данска, Мађарска, Италија, Француска, Велика Британија, Немачка и САД. Потврде о учешћу и даље пристижу, тако да очекујемо госте из петнаест држава.

Све то ће, уз учешће авијације ВиПВО, те комерцијалне, спортске и лаке авијације наше земље, допринети значају ваздухопловне смотре.

На аеромитингу ће посетиоци видети ваздухоплов нове генерације – *грипен*, чије ће способности, могућности опреме и пилота у летачком и статичком делу програма демонстрирати ваздухопловци из Мађарске.

Италијани ће представити популарне *еурафајтере тајфуне*. Верујемо да ће учествовати и у летачком и у изложбеном делу митинга, јер долећу са два авиона. Посетиоци ће имати изузетну прилику да погледају модерну технологију и технику великих могућности, те да је упореде са нашим ваздухопловима.

Пилоти из данског ваздухопловства, са којима имамо веома добру сарадњу у области развоја службе трагања и спасавања, приказаће авион F-16 и у летачком и у статичком програму.

Љубитељи авијације уживаће и у великом броју транспортних авиона, попут бугарског *спартана*, ако потврди долазак, те транспортног хеликоптера *кугар*. Немци ће приказати транспортни авион *C-160 Transall*, а Американци већ легендарни авион *C-130E*. Из Русије очекујемо ваздухоплов за гашење пожара, који користи њихова Управа за ванредне ситуације. Та вишенаменска летелица *B-200 берџев* може се успешно употребити и за помоћ цивилном становништву приликом елементарних непогода.

Чеси ће се, вероватно, на смотри представити транспортним хеликоптером *Mi-171 SH*, чију ескадрилу имају већ десетак година, а који се показао као изузетно квалитетан због отпорности на климатске промене.

Из Аустрије, надамо се, долази хеликоптер *alouette III*, фина верзија транспортног хеликоптера за превозење посебних лица.

Турци ће, такође, демонстрирати вештину пилота и способности авиона *F-16*.

У наступу шпанског ваздухопловства посетиоци ће видети *C-295*, средњи транспортни авион, који обично има занимљив летачки програм.

Место на батајничком аеродрому дато је и комерцијалној и спортској авијацији, посебно у изложбеном програму. Посетиоци ће пратити атрактивне летове малих акробатских и лаких летелица, али и авиона за почетну обуку пилота, махом из клупских школа. И *олдтајмери* ће,

свакако, привући пажњу. Реч је о летелицама мањих клубова и експонатима Музеја Југословенског ратног ваздухопловства.

Још нисмо добили коначну потврду о учешћу британског *хока*, *F-18*, али очекујемо да се појаве на смотри 13. септембра.

Атрактивни летачки наступи српских пилота на *двадесетдеветкама*, *орлу*, *G-4* и добром старом *галебу* *G-2 Н-60*, свакако и на хеликоптеру *газела*, само су део садржаја које нуди *Батајница 2009*. Први пут ће пред очима јавности полетети и *ласта*. У дефилеу наше авијације, ваздухопловни ешелон ће употпунити падобранци Специјалне бригаде и *Небеске видре*.

Ваздухоплови Војске Србије, иако капацитети старијих генерација, још увек добро функционишу и представљају поуздан ослонац у одбрани нашег неба. Свакако да нас у будућности очекује избор одговарајућих летелица новије генерације, поготово вишенаменског борбеног авиона, борбеног и транспортног хеликоптера.

■ *Како су српски ваздухопловци осмислили програм аеромитинга?*

– Капије батајничког аеродрома биће за посетиоце отворене од 8.30 часова. Већ тада ће наступити змајари, балони, беспилотне летелице и лака авијација. Програм званично почиње у 11 часова, свечаним дефилом ваздухоплова. Уследиће својеврстан микс, односно

сплет тачака борбене, комерцијалне и клупске авијације, неизоставно, и падобранаца.

Догађаје на небу изнад Београда коментаришаће спикер, који ће публику упутити на поједине садржаје и наступе летелица, информисаће их о карактеристикама ваздухоплова и савременим токовима у светској авионској индустрији. Такође ће говорити о развоју авијације у земљама које приказују своје авионе и хеликоптере. Планирано је да летачки програм траје до 16 часова. Истовремено, посетиоци ће моћи да прате изложбу ваздухоплова на земљи. Аеромитинг *Батајница 2009* завршиће се око 17 часова наступом акробатских група.

■ *Ко ће бити звезде Батајнице 2009?*

– У изложбеном делу програма, свакако, *тајфун*, импресиван и снажан ваздухоплов, али и *мираж 2000-5*, иако је то времешна летелица грчке авијације. Запажен ће бити наступ *грилена*, јер представља новитет на светској авијацијској сцени. Међу борбеним хеликоптерима издвојиће се мађарски *Ми-24*, необичног изгледа и занимљивог програма.

Боље рећи, сви они који 13. септембра буду наступили на батајничком аеромитингу, и на земљи и у ваздуху, биће звезде дана, јер ће се потрудити да посетиоцима приреде незабораван доживљај, саткан од пилотских вештина и приказа могућности летелица којима управљају. ■

Валдимир ПОЧУЧ

204. авијацијска база

Здружена тактичка јединица ВиПВО Војске Србије, 204. авијацијска база, формирана је 15. новембра 2006. од јединица 204. ловачког авијацијског пука, 177. ваздухопловне базе, те 251. и 252. ловачко-бомбардерске, 890. хеликоптерске и 677. транспортне ескадриле. Командант базе је бригадни генерал Мирко Вранић. На аеродрому *Батајница* налази се Команда Базе и део њених састава.

База контролише и штити наш ваздушни простор, ватром подржава јединице Колпене војске, организује превозење, извиђа из ваздуха, обучава студенте војних школа... Организује и противваздухопловну одбрану своје територије и осталих јединица Војске.

У оквиру 204. авијацијске базе налазе се 101. ловачка авијацијска ескадрила, 252. мешовита авијацијска ескадрила, затим, 138. мешовита транспортна авијацијска ескадрила, 1. извиђачко-авијацијско одељење и 24. ваздухопловно-технички батаљон. Такође, у њеном саставу су 17. батаљон за обезбеђење аеродрома и 177. артиљеријско-ракетни дивизион противваздухопловне одбране Војске.

Зона одговорности батајничких пилота јесте небо изнад целе Србије. Аеродром *Батајница* простире се на површини од 770 хектара, на додиру две општине – Земуна и Старе Пазове – односно насеља Батајница и Нова Пазова.

У 204. бази оспособљавају се пилоти који пристигну у јединицу, према важећим програмима за обуку и летење, али и војници за непосредну противваздушну одбрану у Центру за обуку, који је смештен на аеродрому. Ваздухопловно-технички батаљон, такође распоређен на Батајници, помаже Центру да квалитетно реализује обуку и наставу.

Једна од функција базе, по којој је у Војсци препознатљива, јесте и школовање будућих пилота. Наиме, у њеној 252. ескадрили налазе се три школска одељења за оспособљавање студената, који лете на *утви 75*.

Историја 204. авијацијске базе јесте историја ловачке авијације у Србији и Југославији, од Првог светског рата и Солунског фронта до Њепорског одељења. Прве ловачке јединице формиране 1916. године. Због повезаности са одбраном главног града, База чува сећања и на престонички 6. ловачки пук са аеродрома *Земун*, који је у *Априлском рату* 1941. године сагорео у одбрани отаџбине. У Србији, ловачке јединице обновљене су 1944. године, када је од СССР-а преузета техника за формирање 11. ловачке дивизије.

Нумеричку ознаку данашње Базе носио је 204. ловачки пук, формиран 2. децем-

бра 1949. на аеродрому *Земуник* код Задра. У почетку, имао је неколико школских авиона *УТ-2*, за тренажу пилота ловаца. Затим су купљени двоседи ловци за обуку *УЈак-9* и први наменски ловци *Јак-3*.

Због потреба одбране главног града, средином 1950. године, пук је премештен на аеродром *Земун*. У њему је тада започела преобука пилота за домаћи ловачки авион *C-49А*. Годину касније, када су у наоружање уведени *есови*, пук је премештен на тек изграђени аеродром у Батајници.

Пук је 1953. опремљен млазном техником – ловцима бомбардерима *F-84G тандерлет* и двоседима *T-33А*. У време интервенције Источног блока у Мађарској 1956. године, 204. пук је привремено премештен на аеродром *Плесо* код Загреба. Од 1957. године у 204. пук уведени су ловци са стреластим крилом *F-86Е*.

У времену од 1962. до 1964. пук је преоружан надзвучним ловцима пресретачима – *МиГ-21Ф-13*. Следило је, потом, опремање усавршеним *двадесетјединицама* – *МиГ-21ПФМ*, *М*, *МФ*, *бис* и двоседи *У*, *УС* и *УМ*. У наоружање 127. ескадриле 204. пука уведени су 1987. године ловци *МиГ-29*. ■

В. П.



Програм аеромитинга



1.	Отварање аеродрома „Батајница“ за посетиоце 08.30
2.	Уводни део програма 10.00 до 11.00 – наступ макетара, змајара, балона, параглајдера, лаке, спортске и комерцијалне авијације, старих летелица, ваздухоплова Ваздухопловног савеза Србије и аероклубова, скокови падобранаца
3.	Свечано отварање аеромитинга „Батајница 2009“ 11.00 до 11.10
4.	Главни део аеромитинга – летачки програм 11.10 до 16.00 – Аустријахеликоптер алует SA 316B (Alouette 3) – Велика Британија.....авион хоук (Hawk) – Данска.....авион F-16 – Мађарскаавион грипен (JAS-39D) – Румунијаавион МиГ-21 лансер – Словенијаавион пилатус (PC-9M) – Србија...авиони Г-2 и Г-4, орао, МиГ-29, ласта 95 – Шпанијаавион С-295 – Турскаавион F-16 – Францускаавион алфа џет (Alphajet)

5.	Статички део програма – разгледање изложбе 10.00 до 17.00 – Бугарска.....авион спартан (С-27J Spartan) и хеликоптер кугар (Eurocopter AS 532 Cougar) – Велика Британијаавион хоук (Hawk) – Грчка авион мираж (Mirage 2000-5) – Данска.....авиони F-16 и челинџер (CL-604 Challenger) – Мађарскаавион грипен (JAS-39C) и хеликоптер Ми-24 – Италија.....авиони еурофајтер тајфун (Eurofighter Typhoon) – Немачка.....авион трансал (С-160 Transall) – САД авион С-130Е – Србија.....ваздухоплови и ПВО системи Војске Србије, Ваздухопловног савеза Србије, Музеја Југословенског ратног ваздухопловства и аероклубова – Словенијаавиони пилатус (PC-9M, PC-6) и турболет (L-410 Turbolet) и хеликоптер бел (Bell-206) – Францускаавион алфа џет (Alphajet) – Чешка хеликоптер Ми-171Сх
6.	Завршетак аеромитинга „Батајница 2009“ – наступ акро-група 17.00

Спонзори



АЕРОДРОМ „БАТАЈНИЦА”

ОБЈАШЊЕЊЕ

- 1 Изложба
- 2 Учесници
- 3 ВИП зона
- 4 Публика
- Линија публице
- Линија приказа 1
- Линија приказа 2





Аустрија

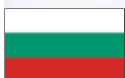


Алует SA 316

Ратно ваздухопловство Аустрије на аеромитингу представља хеликоптер *алует SA 316 Alouette III*. То је француски лаки једномоторни хеликоптер, конструисан у „Суд авијасиону“ (Sud Aviation), а произвођен касније у „Аероспатиалу“ (Aerospatiale). Први пут је полетео још 1959, као прототип SE3160. Направљено је више од 2.000 примерака, укључујући и лиценцу производњу у Индији, Румунији и Швајцарској, земљама које су после Француске најбројнији корисници.

Због своје покретности и добрих перформанси у екстремним условима коришћења, *алует* је постао популаран у планинским пределима, а и у неприступачним областима подекваторијалне Африке. Једна од занимљивих ставки у дугој каријери хеликоптера, из кога је касније развијена популарна *газела*, јесте и обарање транспортног авиона *исландер*, боцванских снага, које је пошло за руком посади јужноафричког *алуета*, августа 1979, током рата у тадашњој Родезији. РВ и ПВО бивше југословенске федерације користило је два *алуета III*, која су продата деведесетих.

Аустријски *алуети* базирају у 1. и 2. ескадрили у бази Фиала-Фернбург, са доташманима у Клагенфурту, Пуницу и Казерну, где се користе за трагање и спасавање у Алпима, превенцију и гашење пожара, те за надзор границе.



Бугарска



Еурокоптер кугар



Еурокоптер кугар (Eurocopter Cougar) настао је као модернизација француско-енглеског транспортног хеликоптера SA330 *лума*. Под називом *суперлума* полетео је први пут 1977. године. У односу на претходника опремљен је савременим електронским уређајима, конструкција је ојачана и олакшана употребом композитних материјала и има снажније моторе „Турбомека макила“. Варијанте са ознаком L (longeur – француски дугачак) у називу, имају продужени труп, у који се може сместити до 29 војника или шест рањеника на носилима, уз још десет људи. Развијени су и *кугари AS532SC*, опремљени за противбродску и противподморничку борбу, наоружани ракетама *егзосе* или вођеним торпедима и платформом *хоризон* за осматрање са радаром, који се спушта из задњег дела трупа.

Бугарска је од „Еурокоптера“ наручила укупно дванаест *кугара*, од чега четири са додатном опремом за задатке борбеног трагања и спасавања. База им је на аеродрому Крумово поред Пловдива.

Спартан С-27Ј

Спартан је настао у сарадњи италијанске „Аленије“ (Alenia Aeronautica) и америчког „Локида Мартина“ (Lockheed Martin). Модернизација италијанског транспортера G.222 са *стакленом* пилотском кабином, опремљеном вишефункционалним показивачима, преузетим са *суперхеркулеса С-130Ј*, савременим електронским уређајима и новим моторима постао је нови авион, назван *С-27Ј спартан*.

Како је *С-27Ј* постао интерна конкуренција *суперхеркулесу*, када је ушао у надметање за нови транспортни авион америчких оружаних снага, „Локид Мартин“ се повукао из посла, а италијанска компанија је са новим партнерима L-3 добила уговор за испоруку 78 авиона америчкој војсци и ваздухопловству. *Спартани* су испоручени и ваздухопловствима Италије, Грчке, Литваније и Бугарске, а очекују их у Румунији и Мароку.

Потенцијалне купце авиона *С-27Ј* произвођачи виде и у државама *нове Европе*, чији се транспортни капацитети заснивају углавном на летелицама совјетског порекла којима упркос осавремењивању истиче век употребе. За авион своје величине *спартан* има изузетну агилност и маневарске способности. На салонима авијације фабрички пилоти неретко изводе вертикалну петљу – лупинг и приказују полетање и слетање под великим угловима на кратком делу писте, што у ратним условима повећава могућност да авион избегне оштећења приликом слетања на аеродроме око којих се налазе непријатељеве или терористичке снаге.





Велика Британија



Хоук Т1/Т1А

Хоук (*Hawk*) је школско-борбени авион енглеске производње. Ушао је у употребу 1976. и, захваљујући добрим особинама и сталним модернизацијама, још увек је у производњи. Више од 900 примерака продато је широм света. Под називом Т-45 *гошок* моранарица САД га користи за увежбавање пилота за слетање на носаче авиона. Пуна борбена варијанта, једносед хоук 200, продат је Малезији, Индонезији, Оману и Саудијској Арабији.

У очекивању испорука модернизованог хоука Т2 са дигиталним приказивачима, јачим мотором и могућношћу интеграције додатног наоружања, британско Краљевско ратно ваздухопловство (RAF) користи за обуку пилота у базама Вели (RAF Valley) и Лиминг (RAF Leeming) хоу-



ке Т1 и Т1А. Хоук Т1 користи се искључиво за летачку обуку. Верзија Т1А може да се наоружа ракетама ваздух–ваздух *сајдвиндер*, касетним бомбама и топом калибра 30 мм. У хоризонталном лету развија брзину од 0,88 маха (брзина звука). У понирању хоук може пробити звучну баријеру и достићи 1.15 маха. Тим типом авиона лети и светски чувена акробатска група британског ваздухопловства „Ред ероуз“ (Red Arrows – црвене стреле).

Размах крила:	9,94 м
Дужина:	12,43 м
Висина:	3,98 м
Маса празног авиона:	4.480 кг
Максимална полетна маса:	9.100 кг
Максимална брзина:	1.028 км/ч
Плафон лета:	13.565 м
Долет:	2.520 км
Погонска група:	турбомлазни мотор „Ролс-Ројс Адур“ Mk.951 (Rollce Royce Adour), потиска 29 kN
Наоружање:	хоук Т1 – топ ADEN 30 мм; до 1.500 кг убојних средстава на два поткрилна и једном носачу испод трупа хоук Т2 – топ ADEN 30 мм; до 3.085 кг убојних средстава на четири поткрилна и једном носачу испод трупа



Грчка



Мираж 2000

Развијен у „Дасоу“ (Dassault) у другој половини седамдесетих, на основу француског захтева за основни борбени авион у наступајућем периоду, *мираж 2000* (Mirage 2000) визуелно је подсећао на своје претходнике *мираж III* и *IV*, са делта-крилима и без хоризонталних стабилизатора, који су имали одличне перформансе на великим брзинама, захваљујући аеродинамички складној линији са стрелом крила од 58 степени. Развој технологије и софтвера омогућио је побољшање стабилности авиона на малим брзинама и великим нападним угловима, што је био проблем код претходника. Понашање *миража 2000* контролише компјутер помоћу електричног управљања командама лета (тзв. fly-by-wire – летење помоћу жице), што је постао стандард за савремене ваздухоплове.

За ваздушну борбу ловац *мираж 2000С* (касније модернизован у варијанту *2000-5*) користи ракете ваздух–ваздух *матра супер 530*, *матра мажик* и нову *МІСА*, уз два *DEFA 554*, топа калибра 30 мм. У ловачко-бомбардерској варијанти *D* може понети до 6.300 кг убојних средстава на девет носача. *Мираж 2000N* опремљен је за извођење нуклеарног удара. Грчко ваздухопловство наручило је 1985. године 36 *миража 2000EG* и четири двоседа *2000BG*. Уследила је наруџбина 15 нових *миража 2000-5 Mk 2 2000*. године и уговор о модернизацији десет постојећих на нови стандард. Грчки *миражи 2000* попуњавају 331. и 332. ескадрилу у бази Танагра.



Посада:	један члан
Дужина:	14,36 м
Распон крила:	9,13 м
Висина:	5,20 м
Маса, празан:	7.500 кг
Максимална полетна маса:	17.000 кг
Максимална брзина на висини:	2.333+ км/ч
Максимална брзина на нивоу мора:	1.110 км/ч
Долет:	1.550 км
Плафон лета:	17.060 м
Погонска група:	„Снекма“ (SNECMA M53-P2) турбовентилаторски мотор, потиска 64.3 kN, са додатним сагоревањем 95.1 kN
Наоружање:	два DEFA 554 топа калибра 30 мм са по 125 граната, до 6.300 кг убојних средстава



Данска



F-16AM фајтинг фалкон

„Локид Мартинов“ F-16 пример је како захваљујући сталним усавршавањима и интеграцијом савременог наоружања и опреме авион, који је развијен као класични дневни ловац са секундарном улогом дејства по циљевима на земљи, може постати успешна вишенаменска борбена летелица. Укупно четири и по хиљаде наручених примерака доказ су да су инжењери „Џенерал дајнамикса“, где је F-16 развијен и „Локид Мартина“, који је преузео његову производњу и стално усавршавање, погодили оно што треба веома избирљивом тржишту борбених летелица, односно прави однос цене и могућности. Прототип је полетео 1974, а зелено светло за производњу добијено је две године касније.

Поред америчког ваздухопловства и националне гарде који су постали најбројнији корисници, F-16 налази се у ваздухопловствима земаља Натоа од којих су неке у локалним погонима склапали своје примерке, али и на Блиски и Далеки исток. „Фајтинг фалкони“ (енгл. Fighting Falcon – борбени соко) учествовали су многим локалним сукобима, бројним ваздушним инцидентима над кризним жариштима и међунродим операцијама укључујући нападе на Ирак, Авганистан и СРЈ.

Краљевско данско ратно ваздухопловство је од почетка осамдесетих набавило укупно 78 фајтинг фалкона као замену за „Локид старфајтере“. Дански F-16 склапани су у погонима „Фокера“ у Холандији и SABCA у Белгији. Данас је у употреби 48 (и 14 у резерви) авиона који су модернизовани на MLU стандард, са новом опремом и наоружањем које сада укључује ракете AIM-120 AMRAAM, вођене пројектиле за дејство по земљи AGM-65G, JDAM и ласерски вођени бомбе, а и LANTRIN навигационо/нишански контејнер. F-16AM и F-16BM попуњавају 727. и 730. ескадрилу у бази Скрдструп (Skrydstrup).



Посада:	1 (F-16A) или 2 (F-16B)
Размах крила:	9,45 м
Дужина:	15,03 м
Висина:	5,09 м
Маса празног авиона:	6.607 кг
Максимална полетна маса:	14.968 кг
Користан терет:	6.894 кг
Максимална брзина (на висини):	2.124 км/ч
Максимална брзина (на нивоу мора):	1.472 км/ч
Долет (са допунским резервоарима):	3.890 км
Погонска група: турбовентилаторски мотор „Џенерал електрик“ F100-PW-200 (General Electric F100-GE-100), потиска 64,9 kN са додатним сагоревањем	105,7 kN
Наоружање: шестоцевни топ вулкан M61A1 20 мм са 511 граната, до 6.894 кг убојних средстава и опреме на поткрилним, подтрпним и носачима на крајевима крила	

Челенцер 604

Челенцер 604 побољшана је варијанта ваздухоплова са снажнијим моторима, већим капацитетом резервоара за гориво, јачим стајним трапом и структуралним ојачањима пословног авиона, који је развијен из пројекта Била Лира, некадашњег председавајућег компаније „Лирцет“, чије је име синоним за луксузни авионски превоз. Лир је продао права на свој пројекат канадском „Канадеру“, који је касније купио „Бомбардиер“. Данас се тај авион продаје под називом бомбардиер челенцер, а из њега је изведена успешна серија регионалних путничких авиона капацитета 50 до 100 седишта.

Челенцер је опремљен стандардно за пословне авионе са луксузном унутрашњошћу, а одликује га и могућност интерконтиненталних летова, без потребе за успутним слетањима. Основна намена данских челенцера, који се налазе у саставу 721. ескадриле на полуострву Јутланд, јесте извиђање и надзор акваторија и подршка служби трагања и спасавања дуж обала Данске и Гренланда. По потреби, могу се користити за превоз краљевске породице и високих државних функционера. У Европи челенцер, поред данског, употребљавају чешко и немачко ваздухопловство, а и хрватска влада.



Посада:	два члана
Носивост: до 19 путника, зависно од уређености путничке кабине	
Дужина:	20,85 м
Размах крила:	19,61 м
Висина:	6,30 м
Маса празан:	9.292 кг
Највећа полетна маса:	19.550 кг
Погонска група: два турбовентилаторска мотора „Џенерал електрик“ (General Electric CF34-3A), потиска по 40.7 kN	
Максимална брзина:	851 км/ч
Долет:	6.236 км
Плафон лета:	12.500 м



Италија



Еурофајтер тајфун

Вишенаменски борбени авион четврте генерације *еурофајтер тајфун* (Eurofighter Typhoon), развијен је у сарадњи италијанске „Аленије“ (Alenia Aeronautica), „Бритиш ероспејса“ (BAe Systems) и европског међународног конзорцијума EADS. За координацију пројекта основана је фирма „Еурофајтер GmbH“, са седиштем у Немачкој. Главни корисници безмало 500 наручених авиона јесу британско, немачко, италијанско и шпанско ваздухопловство, а извезен је и у Аустрију и Саудијску Арабију.

Први лет прототипа авиона, који своје корене има у британском пројекту „покретног борбеног авиона“, обављен је 27. марта 1994. године. Серијске *еурофајтере* свака држава чланица програма склапа за себе од делова чија је производња подељена између „Аленије“, Бритиш ероспејса“, EADS Немачке и EADS Шпаније. Планирано је да *еурофајтери* замене најмање осам различитих типова авиона у земљама корисницама, у ловачкој, ловачко-бомбардерској и извиђачкој улози.

Зависно од намене, *тајфун* може на чак 13 подвесних тачака носити до 7.500 кг вођених средстава и опреме. Конструкција са преткрилима (канардима), коришћење материјала базираних на угљеничним влакнима и пластици за више од 80 посто авиона и мотори EJ200 омогућавају *тајфуну* завидне перформансе: лет на надзвучним брзинама, чак и без додатног сагоревања горива, полетно-слетну стазу краћу од 700 метара у конфигурацији ловца, полетање за осам секунди и убрзање до брзине звука за 30 секунди.



Размах крила:	10,95 м
Дужина:	15,96 м
Висина:	5,28 м
Маса празног авиона:	11.000 кг
Максимална полетна маса:	23.500 кг
Максимална брзина:	2.495 км/ч
Брзина крстарења:	1.1 – 1.5 маха
Плофон лета:	19.812 м
Долет:	2.900 км
Долет (са допунским резервоарима):	3.790 км
Погонска група:	два турбомлазна мотора „Еуроџет“ EJ200 (Eurojet), потиска по 60 kN, без додатног сагоревања; 90 kN са додатним сагоревањем
Наоружање:	топ маузер BK-27 (Mauser) калибра 27 мм, са 150 граната, до 7.500 кг наоружања и опреме на 13 спољних подвесних тачака



Немачка



Трансал С-160

Авион *С-160 трансал* (Transall) један је у низу заједничких пројеката ваздухопловних индустрија западноевропских држава, у овом случају Француске и Немачке. Првенствено је замишљен као замена за француски *норд норатлас*, транспортни авион из педесетих упадљив по двотрупној конструкцији. Прототипови су полетели 1963, а од 1967. почеле су испоруке 110 *С-160D* за Немачку, 50 *С-160F* за Француску и осам *С-160Z* за Јужноафричку Републику. Французи су своје транспортере склапали у „Аероспатиалу“, а Немци у фабрици „Месершмит-Блоков-Блом“.

Француско ваздухопловство осамдесетих почело је да добија *С-160NG* (нове генерације), а деценију касније прошли су програм модернизације и добили ознаку *С-160R* (Renove – обновљени). Немци су своје *трансале* модернизовали у „Бритиш ероспејсу“. Неколико примерака опремљено је за комуникацију са подморницама и електронско ратовање, а добили су ознаке *С-160Н* и *С-160G габријел*. *Трансале* употребљава и Турска, а и неколико цивилних корисника.



Француска



Алфа џет

Француско-немачки *алфа џет* (Alpha Jet) развијен је шездесетих година прошлог века, због потребе да се замени школски млазњак прве генерације *локид Т-33* и *фуга мажистера*. *Алфа џет* заједнички је производ „Дасоа“, „Брегеа“ и „Дорније-ра“. Авион је први пут полетео у октобру 1973. године. У Француској су одлучили да *алфа џет* користе првенствено за обуку пилота, за шта се и данас користи, док је немачко ваздухопловство у новом авиону видело потенцијал за непосредну ватрену подршку и замену *фиата G91*. Због различите опреме у носном делу, француски и немачки авиони визуелно се могу разликовати управо по том делу конструкције.

Алфа џет нашао је своје купце и у Белији, Египту, Португалу, Нигерији, те у цивилним фирмама које се баве испитивањима у ваздуху, али и приватним власницима. Немачко РВ повукло је до 1998. све примерке из употребе. У Француској се *алфа џет* користи у школској ескадрили 05.002 „Кот д'ор“ (Cote d'Or) у Дижону и школи за пилоте ловачке авиације у Туру. На авионима овог типа лети и француска акро-група „Патроли д'франс“ (Patrouille de France).





Мађарска



Грипен

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

Конструкција са предњим крилима (канарди-ма), комбинована са мотором потиска 80.5 kN, уз додатно сагоревање, омогућавају изузетну окретност и завидне перформансе, попут надзвучне брзине на свим висинама и кратке полетно-слетне стазе. По традиционалним захтевима домаћег наручиоца, *грипен* је оптимизован за употребу у ратним условима са помоћних летишта и аутопутева, уз минималну или чак и без подршке са земље.

Уз шведско ваздухопловство, које је прве *грипене* почело да преузима 1997, авиони тог типа, на основу офсет-уговора са националним економијама, испоручени су на лизинг Чешкој Републици и Мађарској (по 14 авиона), а у току су испоруке 28 комада Јужноафричкој Републици. Мађарски *грипени* лете у 59. вингу у бази Кечкемет. „Грипен



интернешнал” тренутно и на Балканском полуострву води маркетиншку и политичку битку за продају *грипена* који би требало да замене дотрајале авионе у инвентару бугарског, румунског и хрватског ваздухопловства.

Размах крила:	18,4 м	Погонска група: турбовентилаторски мотор
Дужина:	14,1 м	„Волво” RM12 (Volvo RM12), потиска 54
Висина:	4,5 м	kN, без додатног сагоревања, а 80,5 kN
Маса празног авиона:	6.800 кг	са додатним сагоревањем
Максимална полетна маса:	14.000 кг	Гориво (унутрашњи резервоари): 3.000 кг
Максимална брзина:	2 маха	Гориво (спољни резервоари): 3.300 кг
Макс. брзина на нивоу мора:	1,2 маха	Наоружање: топ маузер ВК-27 (Mauser) калибра 27 мм, 4.000 кг убојних средстава на седам спољних носача
Плафон лета:	17.000 м	
Долет:	3.000 км	



Ми-24

Без претеривања, хеликоптер Ми-24 један је од симбола ваздухопловне моћи некадашњег Варшавског пакта. Једна од специфичности тог својеврсног „летећег борбеног возила” јесте могућност да, иако пројектован за непосредну ватрену подршку и противтенковску борбу, у свом оклопљеном трупцу може превести до осам комплетно опремљених војника.

Пречник главног ротора:	17,3 м
Дужина:	17,5 м
Висина:	6,50 м
Маса празног авиона:	8.400 кг
Максимална полетна маса:	12.500 кг
Максимална брзина:	355 км/ч
Брзина крстарења:	270 км/ч
Плафон лета:	4.500 м
Долет:	750 км
Погонска група: два мотора <i>Климов (Исотов) ТВ3-117</i>	
Наоружање: четвороцевни митраљез <i>јакосев-борзов</i> 12,7 мм, осам носача убојних средстава на крилима	

Прототип је полетео 1968, а прве испоруке уследиле су пет година касније соvjетским јединицама у Источној Немачкој. Да су конструктори из бироа „Мил” направили респектабилну летелицу сведочи и осам светских рекорда које је Ми-24 поставио. У носу је турела са четвороцевним митраљезом 12,7 мм, који се покреће по вертикали од 10 до 40 степени и по хоризонталу 60 степени. На по два носача и две лансирне шине са сваке стране трупа може носити вођене и невођене пројектиле ваздух–земља, ваздух–ваздух, ракетна зрна и класичне авио-бомбе или допунске резервоаре за гориво.

После расформирања Јединице за специјалне операције МУП Србије, у састав ВиПВО ушла су два хеликоптера тог типа, чији се ремонт и укључивање у састав српског ваздухопловства очекује. Мађарско РВ у свом саставу има и Ми-24, наменски одређен за демонстрацију маневарских способности летелице и обучености посаде. Тај хеликоптер обојен је у националне боје, са стилизованим цртежом кошуће на носу хеликоптера (назив у Северноатлантском савезу за Ми-24 је Hind – кошућа).



Румунија



МиГ-21 лансер

Лансер (Lancer) свеобухватна је модернизација једног од најпознатијих ловачких авиона на свету – совјетског МиГ-21, чије прве варијанте и основна концепцијска решења датирају из највреднијих година хладног рата. Прототипови, из којих је развијен МиГ-21, полетели су 1955. године. Због своје једноставности и ефикасности дуго је био окосница одбране ваздушног простора бившег СССР и земаља Варшавског уговора, а и многих несврстаних земаља, укључујући и СФРЈ.

Румунски „Аеростар“ и израелски „Елбит“ закључили су 1993. уговор о модернизацији сто ловаца МиГ-21М, МФ и УМ румунског ваздухопловства на стандард „Лансер“, чиме им је продужен век до набавке вишенаменског борбеног авиона. У светлу нове политичке слике Европе и света, *лансери* су компатибилни и са старим совјетским и са савременим западним наоружањем и опремом, што је показано успешним учешћем на бројним вежбама Северноатлантског савеза још пре него што је Румунија постала пуноправни члан те алијансе.

Пакет нове опреме укључује и навигациону и комуникациону опрему која *лансеру* омогућава летење у међународно контролисаном (цивилном) ваздушном простору, што је постао стандард и за војне авионе. Пакет модернизације понуђен је и другим многобројним корисницима МиГ-21.

Авионе типа МиГ-21бис и УМ у саставу 101. ловачке ескадриле користи и ВиПВО Србије на аеродрому Батајница.



Сједињене Америчке Државе



Херкулес С-130

Транспортер *херкулес* један је од неколико авиона који се може похвалити са више од пола века непрекидне употребе у америчком ваздухопловству и војни авион са најдужом непрекидном производњом. Погони „Локид Мартина“ (Lockhed Martin) и даље прозиводе последњи модел С-130Ј *суперхеркулес* са модерном електроником, јачим турбоелисним моторима и новим шестокраким пропелерима.

Херкулеси су и даље главни ослонац за пребацивање људства, технике и терета бројних ваздухопловстава широм света. Развијен је велики број варијанти за специјалне операције, борбено тражење и спасавање, топовњача *авет* (Spectre) опремљена, поред осталог наоружања, и хаубицом 105 мм, авион цистерна, цивилни транспортер, летеће командно место и друге. Модерна цивилизација не памти скоро ниједан оружани сукоб, али ни хуманитарну операцију у којој није употребљен транспортер *херкулес*.





Словенија

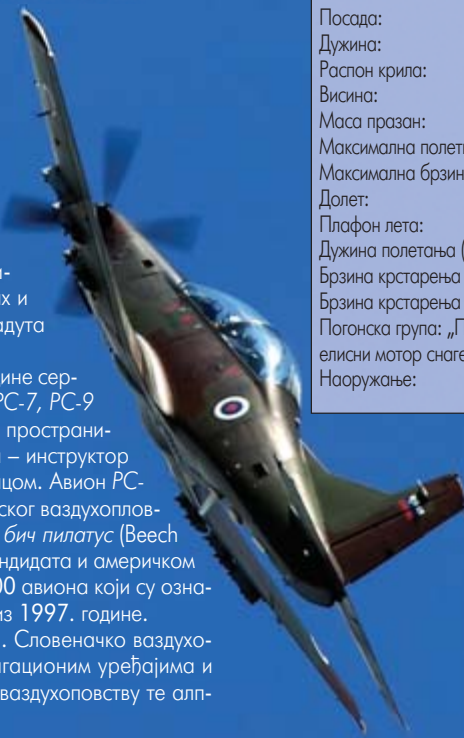


PC-9M худоурник

Швајцарски школски авион *пилатус PC-9* за основни циљ има да будућим пилотима борбених авиона омогући обуку у летењу и руковању савременим системима. Због тога је конструисан тако да што више симулира понашање знатно јачих, већих и јефтенијих ваздухоплова – што је један од највећих продајних адута швајцарског произвођача летелица.

Прототип је полетео 1984, а нови авион је већ наредне године сертифицирован за употребу. Иако споља подсећа на претходника *PC-7*, *PC-9* је потпуно нов авион, са мало наслеђених делова конструкције, пространом пилотском кабином и степенасто распоређеним седиштима – инструктор седи иза и више од ученика – и са подгрупном ваздушном кочицом. Авион *PC-9* изгубио је трку са *туканом* за велики уговор опремања британског ваздухопловства средином осамдесетих. Американизована верзија, названа *бич пилатус* (Beech Pilatus) *PC-9 Mk II* победила је на конкурсима JPATS седам других кандидата и америчком ваздухопловству и морнарици требало је да буде испоручено 700 авиона који су означени као *T-6А тексан II* (*Техал II*). *PC-9M* побољшана је верзија из 1997. године.

У региону *PC-9M* користе Словенија, Хрватска и Бугарска. Словеначко ваздухопловство опремило је у Израелу своје *пилатусе* нападно-навигационим уређајима и борбеним комплетом, чиме су постали једини борбени авион у ваздухопловству те алпске државе.



Посада:	1-2
Дужина:	10,70 м
Распон крила:	10,12 м
Висина:	3,26 м
Маса празан:	1.725 кг
Максимална полетна маса:	3.200 кг
Максимална брзина:	593 км/ч
Долет:	1.642 км
Плафон лета:	11.580 м
Дужина полетања (прелетање препреке од 15 м):	400 м
Брзина крстарења (на нивоу мора):	502 км/ч
Брзина крстарења (на 3.000 м):	552 км/ч
Погонска група: „Прат и Витни Канада“ РТ6А-62 турбоелисни мотор снаге 857 kW (ограничен на 708 kW)	
Наоружање:	до 1.040 кг

PC-6 турбо портер



Најзначајнија особина швајцарског *турбо портера* (Porter – носач) јесте могућност полетања и слетања са изузетно кратких и неприступачних полетно-слетних стаза, на великој надморској висини и у свим климатским условима: са теретом од 1.500 кг може полетети са мање од 200, а слетети на 130 метара дужине. Швајцарски пилоти тврде да су празан авион заустављали на педесетак метара, што је мање од терена за фудбал! Због тога је тај лаки транспортер незамењив у алпским државама, беспућима и планинама Азије и Јужне Америке.

Иако је прототип полетео пре тачно пола века, 1959, конструктори у „Пилатусу“ схватили су да су направили пун погодак и основни дизајн се није мењао до данас. Касније, уграђен је јачи турбоелисни мотор (отуда и „турбо“ у називу) и додавана је опрема по потреби. *PC-6* се развио у вишенаменску модуларну платформу и поред основне транспортне намене може се користити за гашење пожара, извиђање, надзор, бацање падобранаца, а током рата у Вијетнаму за америчке снаге развијена је и наоружана варијанта за борбу против герилаца. *PC-6* држи светски рекорд по највишој тачки на коју је слетео авион – 5.750 м надморске висине.

Турболет

Снимио Бостјан Хенигман

Словеначке оружане снаге за превоз мањег терета, путника и падобранаца користе један *турболет* L410UVP-E чешке производње. Може понети до 19 путника или до 1.710 кг терета на даљину од 1.400 км и полетати са травнатих површина. Погоне га два „Валтер“ Walter M-601E турбопроп мотора с петокраким пропелером.



Бел 206Б цет рејнцер

Цет рејнцер један је од најпопуларнијих хеликоптера на свету са више од 7.000 продатих примерака цивилним и војним корисницима. Основна је летелица многих полиција, укључујући и бившу СФРЈ и све државе наследице. Поред пилота може да превезе још четири путника. Развија брзину од 224 км/ч. Основни задатак словеначких хеликоптера *бел 206* јесте обука пилота.





Турска



Фајтинг фалкон F-16C/D



Снимко Катсухико Токуната

„Ценерал електриков“, данас „Локид Мартинов“, F-16C и F-16D, друга је генерација авиона F-16, који је у почетку замишљен и развијен као ловац за маневарску борбу дању и у условима добре видљивости. Фајтинг фалкон (Fighting Falcon – борбени соко) добар је пример како сталним усавршавањима и интеграцијом савременог наоружања и опреме, у основи једноставан авион, ограничене намене, може постати успешна вишенаменска борбена летелица. Укупно

4.500 наручених примерака доказ је да су инжењери „Ценерал дајнамикса“ и „Локид Мартина“ погодили оно што треба веома избирљивом тржишту борбених летелица, а то је – прави однос цене и могућности.

У поређењу са претходником, F-16C једносед и F-16D двосед, зависно од производне серије („блок“), имају јачи мотор, већу носивост и могућност интеграције савременог наоружања и опреме. Основно средство за борбу у ваздуху постала је ракета

AIM-120 AMRAAM, а за напад на земаљске циљеве F-16C носи противрадарску ракету AGM-88 HARM, AGM-154 и ласерски и ГПС (сателитском навигацијом) навођене бомбе.

Турско ваздухопловство има 240 F-16C и D. Први турски фајтинг фалкони стигли су из САД, а касније су склпани у домаћој фабрици TUSAS. Пре две године наручено је још 30 авиона који ће попунити турске потребе до испоруке F-35 лајтинга.



Шпанија



C-295



Авион C-295 је настао као наследник успешног шпанско-индонезанског CN235 и производи га и продаје европски конзорцијум EADS, односно његова шпанска филијала „ЕАДС Каза“ (EADS Casa). У односу на предходника, C-295 има продужен труп и јаче моторе, што му је омогућило за 50 посто већу носивост. Први лет обављен је 1998. и до сада је продато више од 60 примерака шпанском, венцуеланском, португалском, бразилском, пољском, јорданском, финском, чилеанском и алжирском ваздухопловству.

Тржишту је понуђена и патролна варијанта *персјуадер* (Persuader) са аутономијом лета већом од 11 часова, која се по потреби може наоружати за борбу против бродова и подморница. C-295 главни је конкурент италијанско-америчком *спартану* за опремање транспортних ескадрила држава источног блока које још увек користе *антонове* из доба СССР. Пољска је наручила укупно дванаест авиона, а Чешка Република очекује први од четири авиона до краја године.

Посада:	два члана
Дужина:	24,50 м
Распон крила:	25,81 м
Максимална брзина:	480 км/ч
Долет:	5.630 км
Носивост:	9.250 кг
Максимална полента маса :	23.200 кг
Погонска група: два мотора „Прат и Витни Канада“ PW127G, снаге 1,972 kW	



Чешка Република



L159 ALCA

Лаки борбени авион L159 ALCA (Advanced Light Combat Aircraft) настао је унапређењем и модификацијом једног од најуспешнијих чехословачких школских авиона L-39 албатрос, који су продати у више хиљада примерака. Од релативно једноставног авиона за обуку и дејство класичним бомбама и ракетама, који је у класи југословенског супергалеба, добијен је савремен ваздухоплов опремљен западном електроником, погонском групом, наоружањем и опремом, а све то носи на седам подвесних тачака.

На том типу авиона могу се интегрисати ракете ваздух-ваздух AIM-9 сајдвиндер, земља-ваздух AGM-65 меверик, класичне гравитационе и ласерски навођене бомбе или контејнер са извиђачком опре-



мом. Чешко ваздухопловство наручило је 72 авиона, који су испоручени закључно са 2003. годином. Наредне године Министарство одбране одлучило је да задржи у оперативној употреби само 18 примерака и

шест у резерви. Четири авиона прерађена су у двоседе L159B, а остатак је понуђен купцима којима треба јефтин борбени авион. У маркетиншке напоре продаје чешког авиона укључио се и „Грипен интернешнал“.

Ми-171Сх

Једна од последњих извозних варијанти совјетског хеликоптера Ми-8 јесте Ми-171Сх који је захваљујући својој прилагодљивости широкој лепези намена, робусности и поузданости био и остао једна од најтраженијих летелица на свету. Од када је први пут полетео почетком шездесетих, фабрике у Казану и Улан Удеу испоручиле су више од 10.000 хеликоптера. Од почетка осамдесетих у понуди су модерне варијанте, опремљене снажнијим моторима и пакетом опреме, у зависности од потреба и куповне моћи наручиоца.

Војни хеликоптери са ознаком Ми-17 споља се разликују од претходника по оклопним плочама које штите посаду, већим носачима за наоружање (сада по

три са сваке стране) и уређају који скреће и хлади издувне гасове из мотора како би се смањило топлотни одраз летелице. Иако није примарно борбени хеликоптер, Ми-8/Ми-17 може се наоружати митраљезима, невођеним ракетним зрницама и противтенковским пројектилима. Своју борбену употребљивост доказао је у бројним сукобима и операцијама „наметања мира“ широм света. Један од доказа незамењивости руског хеликоптера у екстремним климатским условима јесте и набавка хеликоптера тог типа за операције америчких снага у Авганистану посредством фиктивне цивилне фирме и под цивилним регистрацијама.

Ми-8Т користи и ВиПВО Србије на аеродромима Батајница и Ниш, а два Ми-17 чекају ремонт. На поуздане руске хеликоптере ослањају се и оружане снаге скоро свих суседних држава: Мађарске, Румуније, Бугарске, Македоније, Босне и Херцеговине и Хрватске.

Снимио Alexandre Dubath



Србија



Г-2 галеб

Са временском дистанцом од безмало пола века од првог лета, *галеб* се може сматрати првим великим успехом домаћих конструктора у периоду после Другог светског рата. Развој је почео у другој половини педесетих, а први лет прототипа Г-1 обављен је 1961. године. Управо тај авион, *галеб* бр. 23001, тренутно се рестаурише и после завршетка тих радова биће изложен у Музеју југословенског ваздухопловства. За РВиПВО бивше Југославије израђена су три прототипска примерка Г-1, Г-2 и Г-3 и 132 авиона из серијске производње са званичном ознаком Н-60. Са јачим мотором израђивани су *јастребови* – 121 јуришник Ј-21 (укључујући два

прототипа), 38 извиђача ИЈ-21 и 18 двоседа НЈ-21.

Галебови су извезени у Либију, где још увек лете, те у Замбију, један примерак и у Индонезију, а рестаурисани примерци лете у цивилству на скоро свим континентима. После прихватања споразума о контроли наоружања из 1996, *јастребови* су повучени из употребе, а са 20 *галебова* одстранени су наоружање и инсталације за њихово коришћење, те су као ненаоружани авиони за обуку добили ознаку Н-60Ш.

Након сукоба са Северноатлантским савезом 1999. преостао је само један *галеб* и он још увек лети у оквиру Сектора за летна испитивања Техничког опитног центра Војске Србије.



Г-4 супергалеб



Током развоја израђена су два прототипа и шест предсеријских авиона, који су касније модификовани у теглаче мета Н-62Т за увежбавање противваздухопловне одбране.

Данас у ВиПВО Србије *супергалебови* лете у 252. мешовитој ескадри на аеродрому *Батајница*, у којој се обучавају студенти Војне академије – *Смера авијације* и у 241. ловачко-бомбардерској ескадри на аеродрому *Лаћевци*. Један од *супергалебова* је 1999. модернизован на стандард Г-4М. У плану су ремонт и модификација до 15 авиона на стандард Г-4МД – модерна инструментација, вишенаменски показивач и нападно-навигациона опрема – што ће, ако се спроведе, омогућити *супергалебу* дугорочну каријеру на српском небу.

Школско-борбени авион *Г-4 супергалеб* (домаћа ознака Н-62), последњи је и, по многим, најуспешнији производ ваздухопловне индустрије бивше Југославије. У његовом развоју, који је почео средином седмдесетих, примењена су искуства и технологије освојене у пројектовању и производњи *галеба*, *јастреба* и *орла*. Наменен је за школовање и борбену обуку пилота, који су до увођења *супергалеба* у употребу прелазили директно са *галеба* на борбене *мигове* (МиГ) или *орлове*.

Газела СА342Л



Газела је лаки вишенаменски хеликоптер, пројектован у сарадњи француског „Аероспатиала“ и британског „Вестланда“. Прототип је полетео 1967. године. Један од новитета у то време био је и фенестрон, односно репни ротор који се налази у самом вертикалном стабилизатору хеликоптера.

Бројни корисници употребљавају *газеле* различитих варијанти за обуку пилота, везу, извиђање, противоклопну борбу и ватрену подршку.

Старија варијанта СА341 (SA341) има мотор „Астазу“ III (Turbomeca Astazou), снаге 440 kW /590 КС, док је у новију СА342 (SA342) уграђен мотор „Астазу“ XIV, снаге 631 kW/845 КС.

После прве серије хеликоптера увезених из Француске, југословенско РВиПВО опремљено је са сто хеликоптера лиценчно израђених у мостарском „Соколу“. У ВиПВО Војске Србије у употреби су *газеле* интерне ознаке Х-42 и Х-45. За противоклопну борбу намењена је варијанта *гама*, наоружана са четири вођене ракете *9М14М малутка* и две ракете ваздух–ваздух *9М32М стрела 2М*. Извиђање и корекција ватре задатак је посада хеликоптера *хера*. Српске *газеле* базирају на Батајници, Лаћевцима и Нишу.

МиГ 29

Ловачки авион МиГ 29 (миг) ваздухоплов је треће генерације совјетске производње. Конструисан је у бироу који носи назив *Микојана и Гурјевича*, који је стекао светско признање управо по развоју серије ловачких авиона. Први прототип полетео је 1977. године.

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

РВиПВО некадашње југословенске федерације набавило је крајем осамдесетих 14 једноседних *мигова 29*, који су интерно означени Л-18, и два двоседа *мига 29УБ*, који су добили ознаку НЛ-18. У пролеће 1999. пилоти 127. ескадриле „Витезови“ полетели су својим *миговима 29* у сусрет вишеструко бројнијем и технолошки надмоћнијем непријатељу. Због истека ресурса, 2004. приземљено је пет авиона који су преостали након сукоба.



Средствима из Националног инвестиционог плана рементована су и савременим навигационим и комуникационим уређајима опремљена четири авиона, чиме је им је век продужен за још десет година, или 700 часова налета. Тренутно два Л-18 и један НЛ-18 лете у 101. ловачкој авијацијској ескадрили 204. авијацијске базе на аеродрому *Батајница*. Очекује се ремонт још једног *мига 29*.



J-22 орао

Орао је јуришни авион развијен у сарадњи југословенске и румунске авиоиндустрије. Пројектован је у Ваздухопловно-техничком институту у Београду.

Производња је подељена између мостарског „Сокола“, који је и финализовао примерке за домаће РВиПВО, панчевачке „Утве“ и румунског ИАв-а, те бројних коопераната. Погоњен је са два мотора „Ролс-Ројс Вајпер“, чију су производњу по британској лиценци освојили ВЗ „Орао“ из Рајловца и румунска „Турбомеханика“. Касније је за тај мотор конструисана и комора са допунским сагоревањем, што је побољшало перформансе авиона.

Прва два прототипа полетела су готово истовремено у Мостару и у Румунији 30. октобра 1974. године. Поред два уграђена топа калибра 23 мм, на четири поткрилна носача може понети невођене бомбе и ракете, ТВ навођене ракете *меверик*, касетне бомбе и бомбе за дејство по полетно-слетним стазама. Авионима *орао* наоружана је 241. ловачко-бомбардерска ескадрила „Тигрови“ на аеродрому *Лађевци* код Краљева. У саставу 2. извиђачког авијацијског одељења на истом аеродрому налазе се *орлови* варијанте ИЈ-22 и ИНЈ-22.

На аероминуту *Батајница 2009*, у летачком делу програма наступиле потпуковник Миодраг Ристић, опитни пилот Сектора за летна испитивања Техничког опитног центра Војске Србије. Потпуковник Ристић своје летачко умеће приказује на атрактивно обојеном *орлу 25207*, који је по његовим наступима познат и ван граница Србије.

Ласта 95



Ласта је пројекат клипног школског авиона који вуче корене из осамдесетих. Првобитно је замишљен тако да у процесу школовања пилота буде између авиона за основну обуку (*утве 75* у домаћем случају) и млазног авиона за обуку (*супергалеба*). Направљена су два прототипа и шест предсеријских авиона (тзв. нулта серија).

Ласта 95 настала је по редефинисаним захтевима који предвиђају коришћење и за основну и селективну обуку. За разлику од претходника, који је по летним особинама требало делимично да опонаша млазни авион, *ласта 95* пројектована је да буде лакша за летење и мање осетљива на грешке пилота почетника, што је постигнуто, између осталог, променом облика крила и репа. Подстицај за наставак развоја и серијску производњу први српски авион добио је са наруџбином за извоз 20 примерака у Ирак. Први лет је обављен петог фебруара ове године. У току су испитивања првог од два прототипа, а затим би у панчевачкој „Утви“ требало да почне серијска производња за иностраног купца и, уколико се уговори поруџбина, домаће ваздухопловство где би *ласта* требало да замени *утву 75* у процесу школовања будућих пилота.



Акро-група „Звезде“

Акробатска група „Звезде“ (Stars) из новосадског Аероклуба „Галеб Г4“ јединствена је у свету: пилоти који лете у њој активни су припадници оружаних снага своје земље, који групно акробатско летење практикују у слободно време. Друга особеност те акро-групе је то што су „Звезде“ једна од ретких група која није у саставу ваздухопловства, а лети млазним авионима – у овом случају поузданим и међу пилотима омиљеним *галебом* Г-2.

Група је формирана 2007. и прву поставу чинила су четворица некадашњих припадника „Летећих звезда“ РВиПВО: потпуковници Саша Ристић, Иштван Канас, Драган Злокас и мајор Саша Грубач. Годину дана касније придружио им се и потпуковник Томислав Бећаговић на петом авиону. „Звезде“ су наступале у Новом Саду, Београду, Вршцу, Краљеву, Брну, Марибору, Кечкемету, на сајму Лавекс 2007 у Либији... Током двадесетак минута програма, „Звезде“ остављају гледаоце без даха летом у формацији са неколико метара размака између авиона, групним фигурама попут петље, косе петље, ваљцима са искакањем, огледалима и мимоилажењем у сусретним смеровима. За потпуни визуелни угођај ту су атрактивна плаво-бело-црвена боја авиона, са великом звездом преко доњег крила и трупа и бели „димни“ траг који *галебови* остављају за собом на небу.

На аеромитингу Батајница 2009 „Звезде“ наступају у формацији четворке: вођа групе потпуковник Саша Ристић, десни пратилац мајор Саша Грубач, вођа синхронизације потпуковник Драган Злокас и пратилац у синхро-пару потпуковник Томислав Бећаговић.

Аероклуб „Фалконс“

Аероклуб „Фалконс“ (Falcons – соколони) из Зрењанина окупља ентузијасте и професионалце са вишегодишњим летачким искуством у цивилној и војној авијацији. Основан је 2008, када је и набављен и темељно рестаурисан *злин* из некадашње мале акро-групе РВиПВО, који је после повлачења из употребе летео у кикиндском аероклубу.



Аероклуб „Галеб“

Београдски Аероклуб „Галеб“ посебно је посвећен рестаурацији, одржавању и летењу на авионима који, након престанка коришћења у ВиПВО, лете као својеврсни сведоци богате ваздухопловне историје на српским и југословенским просторима. Школско-борбени *галеб* Г-2, лаки јуришник *крагуј* и транспортна *утва 66*, са петокракама из доба СФРЈ, радо су и често виђени на аеромитинзима у Србији, Чешкој, Словачкој, Мађарској, Великој Британији, Бугарској...

Ваздухопловци окупљени око АК „Галеб“ већином су пензионисани и прекаљени пилоти и техничари, ветерани ВиПВО, ваздухопловних завода и цивилне авијације. Пред стотинама хиљада гледалаца током више од десет година, рестаурисане *галебове*, *крагује*, *утве* и *злина* приказивали су Марјан Јелен, Миша Менђан,

Мирко Анжел, Даворин Павловић, Миљко Стефановић, Новак Новаковић, Славко Станишић, Владимир Бојовић, Саша Аћимовић, Предраг Вукашиновић, Саша Ристић, Томислав Бећаговић, Љубиша Павловић, и многи други, а међу њима су и најпознатија имена ваздухопловства на нашим просторима. Тренутно, у оквиру пројекта *Ескадрила старих ваздухоплова*, лете један *галеб* Г-2, *крагуј* и *утва 66*.

На аеромитингу Батајница 2009 *галебом* Г-2 лети посада коју чини пуковник у пензији Марјан Јелен – Владимир Бојовић. Пуковник у пензији Даворин Павловић лети *крагујом*, познат и као Супердека, док је за командама *утве 66* такође пуковник у пензији Мирко Анжел (Сва тројица пензионисаних пуковника носиоци су *златног летачког знака*).

Посетиоци аеромитинга моћи ће да виде на земљи прототип *галеба* Г-1 у фази рестаурације.



Припремио Игор САЛИНГЕР



ВАЗДУХОПЛОВНИ САВЕЗ СРБИЈЕ



У летачком и изложбеном делу аеромитинга *Батајница 2009* цивилну авијацију представљаће Ваздухопловни савез Србије, национални аероклуб са традицијом дугом близу 80 година. Моторни авиони, ултралаки авиони, моторни змајеви, моторни параглајдери, падобранци, само су неке од занимљивости које ће посетиоци моћи да виде. У летачком делу аеромитинга *Батајница 2009* Ваздухопловни савез представиће се групом од три моторна змаја, ултралаким авионом *пионир 200 спероу* (Pioneer 200 Spragow), моторним параглајдером који долази из Кањиже и акробатским авионом *злин*. Чак 20 искусних падобранаца искаћаће из авиона Ан-2 и *цесна* (Cessna).

Злин

Злин 526 је део надалеко познате акробатске фамилије авиона која је почела да се ствара још у предратној Чешкој, као део познате обућарске компаније „Бата“. Направљен је средином шездесетих година, а први пут је полетео 1965. године. Био је то двосед, нискокрилац, металне конструкције, са увлачећим трапом и шестоцилиндричним редним мотором. Већ идуће године уврштен је у серијску производњу, не само за потребе ЧССР већ и за друге купце, који су, у великом броју, долазили и из западних држава. Авион *526* је врло брзо загосподарио акробатским такмичењима и освојио низ престижних трофеја, било да је реч о једноседу или двоседу. Најпопуларнија верзија био је *злин 526F* са нешто снажнијим мотором М-137А, снаге 180 КС, која је већим делом била заступљена и на нашим просторима (прва југословенска серија били су авиони са мотором „Минор“ 6 III, али су они касније замењени моторима М-137А). *Злин 526F*, који носи регистрацију YU-DGR (бивши војни ев. број 41101), данас припада Аероклубу „Галеб“, који без обзира на ситуацију која влада у ваздухопловству, покушава да некомерцијалним, спортским летењем на *злину* популарише ваздухопловни спорт.



Пионир 200 спероу

Пионир 200 направљен је по узору на старијег брата Р 300 хаук (Hawk). Веома доброг је квалитета и луксузног ентеријера, што заједно са ниском почетном ценом и ниском ценом одржавања омогућава готово свакоме пилоту да га купи и лети на тако необичном авиону. Мотор „Ротакс“ (Rotax) 100 HP чини да тај авион има најбоље перформансе развијене на тржишту.



Ан-2

Скокови падобранаца изводиће се из авиона Ан-2, који носи надимак *кукурузник*. То је двокрилац са једним мотором, који је први пут полетео 31. августа 1947. године. Користи се за лагани превоз, може носити до дванаест путника, па се често користи за превоз падобранаца и за пољопривредне радове. Направљене су и верзије за хладно време и екстремне услове. Према Гинисовој књизи рекорда, четрдесетогодишња производња тог авиона била је најдужа у историји авијације, а тај рекорд је тек недавно потукао *локид С-130 херкулес* (Lockheed C-130 Hercules). Ево неких од разлога зашто је тај авион толико популаран: има пнеуматски кочиони систем, сличан ономе код великих друмских возила, који му омогућава заустављање на кратким стазама, потребно му је 170 метара писте за полетање и 215 метара за слетање. Нису му потребне спољне пумпе за гориво, јер има уграђене пумпе које омогућавају допуњавање тенкова из једноставних пумпи...



Цесна



Скокови ће се изводити и из авиона *цесна* који ће полетети са спортског аеродрома „Лисичији јарак“. То је авион са четири седишта и једним мотором, а још два дечија седишта могу се извући у делу за терет. *Цесна* је најпознатија као школски авион, и то је уједно авион који је израђен у највише примерака. Према дуготрајност и популарности, *цесна* је најуспешнији лаки авион икада произведен. Први лет извела је 1955. године, а већ следеће године фабрика је производила 1.400 авиона. Распон крила тог авиона је нешто мањи од 11 метара, а празан тежи 815 кг. Може да лети брзином до 346 км/ч, на висини до 6.100 метара.

Ваздухопловни савез у изложбеном делу програма приказаће неколико ваздухоплова како би посетиоци имали могућност да их виде изблиза. Биће изложени моторни змај Air Creation Tanarg 912, ултралаки авиони: *петрел* амфибија (Petrel Amphibia), FS Storch, *флајт дизајн* (Flight Design) CT SW, JABIRA, *пипистрел вирус* (Pipistrel Virus), моторни парагладер и слободнолетећи змај.

Петрел амфибија



Ултралака амфибија *петрел* са два седишта. Авион је произведен 1983. године, када је француски инжењер Клод Тисеранд развио (и летео њиме) дрвени авион једнокрилац двојаке природе.

Флајт дизајн

Авион подлеже правилима ултралаке авиојације у неколико земаља – у САД се на њему лети по правилима лаких спортских авиона, а у Европи по правилима веома лаких авиона. Тај тип авиона је толико ефикасан да му је потребна редуција пропелера да би остао у оквиру задате брзине до 222 км/ч (на пример, у Америци). Слетање захтева посебан тренинг, с обзиром на то да је потребно да пилот буде доста „агресиван“. Слеће са носом надолу, а са крилцима под углом од 30 или 40 степени... Авион је дуг 6,22 метра и у њему има места за пилота и једног путника. Распон крила је 8,5 метара, а највећа икада достигнута брзина овим авионом је 301 км/ч.



Пипистрел вирус

Вирус јесте брз и веома економичан ваздухоплов. Идеалан је за прелете, али је веома добар и за аеро клубове и њихове тренинге. У 2007. години тај авион је добио награду Personal Air Vehicle Challenge, а у 2008. награду General Aviation Technology Challenge, при чему треба нагласити да је обе награде спонзорисала NASA! *Вирус* може бити опремљен крилима од 10 или од 12 метара. Верзија са 12 метара је нека врста моторне једрилице, која вам омогућава да искључите моторе и једрите куда пожелите. Са друге стране, дужина од 10 метара има своју предност у томе што стаје у сваки хангар и нешто је бржа.

Air Creation Tanarg 912

Тај репрезентативни модел ултралаких авиона са великом брзином, у понуди је са мотором „Ротаксови“ од 80 и 100 КС и зато има изузетан потенцијал. Дизајниран је за крстарења и авантуре, прилично је робустан, али и поуздан. Омиљен је и међу професионалцима и припадницима летачких школа, где су његов стил, комфор и економичност подједнако признати.

Милица ПЕТРОВИЋ



ИСТОРИЈА АЕРОМИТИНГА У СРБИЈИ

ЧУДО ОД ВЕШТИНЕ

Још од саме појаве авијације показало се да су јавни летови, прикази летења и аеромитинзи најпогоднији начин да се широкој јавности што очигледније и уверљивије представе достигнућа у развоју ваздухопловне технике, али и вештина и храброст пилота и других војних и цивилних ваздухопловаца. Ишчитавањем приказа аеромитинга могуће је, такође, пратити и процењивати развој нашег националног ваздухопловства и авијације, који ће током следеће – 2010. године обележити столеће првих летова авионима домаће конструкције и израде.

Први аеромитинзи са више учесника одржани су у Француској и неким другим европским земљама током 1909. године. Само годину дана касније, крајем 1910, више хиљада Београђана имало је прилику да на оближњој Бањици присуствује летовима пилота Рудолфа Симона и Бориса Масленикова, са којима је летело и неколико чланова краљевске породице, многи официри и грађани, а 9. јануара 1911. на беду калемегданске тврђаве погинуо је у удесу авиона *мерћеп-русјан*, млади Словенац Едвард Русјан. До Првог светског рата још неколико страних пилота приредило је у Београду успеле јавне летове, који су показивали да је авијација изашла из фазе почетништва и постала незаобилазни део савремене цивилизације.

Током рата, над Београдом и Србијом летели су непријатељеви војни авиони, али и авиони и балони Српске ваздухопловне команде и француских савезника.

И поред тога што је постао престоница нове Краљевине Срба, Хрвата и Словенаца, Београд дуго није имао свој аеродром. У оквиру свечаног отварања великог војно-цивилног аеродрома изграђеног испод Бежанијске косе, 25. марта 1927. одржан је и први велики приказ летења са 25. ловачких авиона *девоатин Д-27*, који су у групи надлетали град и реку Саву, а затим су изводили акробације над самим летелиштем, поздрављени овацијама великог броја посматрача. Од тада су скоро свакодневно са Калемегдана и обала реке Београђани могли да посматрају живу летачку активност савремених војних, саобраћајних и спортских авиона, којима су у различитим приликама приређивани мањи митинзи и прикази летења.



Хеликоптер „сикорски“ С-51 на аеромитингу у Београду 1960. године

Фотографија из архиве НЦ „Одбрана

Први аеромитинг у Београду

Велики Међународни аеромитинг одржан је 5. јуна 1938. у оквиру Прве међународне ваздухопловне изложбе организоване у Београду, на Новом сајмишту. Југословенско ваздухопловство и ваздухопловна индустрија налазили су се тада у великом успону, па је на изложби излагао већи број домаћих предузећа, али и ваздухопловне индустрије Немачке, Француске, Енглеске, САД, Италије, Чехословачке и Пољске.

Аеромитинг је отворен летовима и акробацијама више типова једрилица којима су пилотирали чланови Аероклуба „Наша крила“. Друга тачка било је полетање слободног балона *лублин* из Пољске, а затим је уследио блок акробатског летења у коме су учествовали немачка моторизована једрилица *ерла 6*, чехословачки *злин XII*, познати немачки *бикер јунгман* и успели домаћи акробатски авион *рогожарски сим XI*, којим је летео капетан Милан Бјелановић.

После шаљиве тачке „Како не треба летети“, коју је школским авионом *физир ФН* извео пробни пилот „Икаруса“ Василије Стојановић, капетани Миодраг Благојевић и Антун Егцигој приказали су ваздухопловну борбу ловца *хокер фјури*, произведеног у фабрици „Змај“ по енглеској лиценци, и ловачко-тренажног авиона *рогожарски П.В.Т.* Затим је полетела и акробатска тројка ловаца *хокер фјури*, којима су пилотирали капетани Никола Вељковић, Антун Ерцегај и Боривоје Марковић, а који су изводећи сложене групне акробације на малој висини, задивили више од 30.000 гледалаца. Уследио је лет аутожира, претече савремених хеликоптера, а тада су из десет авиона *физир ФН* изведени први групни скокови падобранима у нашој земљи.

Завршна и најатрактивнија тачка аеромитинга био је наступ познате италијанске акробатске групе од 12 авиона *фијат Ц.Р. 30*. Та у свету већ прослављена група, извела је током скоро полчасовног програма велики број сложених акробација и вештак престојавања, а публику, али и стручњаке, посебно су импресионирали извођење лупинга у построју од десет авиона, затим лет две петорке у построју клина, које су извеле брзи ваљак, па разлаз целе формације из пропињања, који се сада назива „бомба“. На крају програма уследила је необично атрактивна тачка названа „чудо од летења“, у којој су авиони летећи један близу другог и у истом правцу били нагнути у различитим нагибима, што је на први поглед изгледало хаотично, у ствари, представљало је доказ велике увештаности пилота.



Фотографија из архиве НЦ „Одбрана“

Једрилице Ваздухопловног савеза Југославије на митингу 1960. године

Послератни аеромитизи

Серију приказа летења и аеромитинга одржаних после Другог светског рата започели су спортски ваздухопловци, који су 2. јуна 1946, на аеродрому „Београд“, организовали Први ваздухопловно-једриличарски аеромитинг пред око 30.000 љубитеља летења.

Први аеромитинг поводом дана Југословенског ратног ваздухопловства, коме је присуствовао и маршал Тито, приређен је 23. маја 1948. године. Већ следеће године, 24. јула, у жеку сукоба са СССР-ом и државама такозване источне демократије, поново је организован велики аеромитинг на аеродрому „Београд“, који је имао изразиту политичку и пропагандну поруку.

Митинг је отворен налетом осам авиона *ПО-2* који су носили југословенске заставе, а за њима је из правца Авале долетео 21 школски авион домаће производње *аеро-2* у формацији ТИТО. Затим су наступили моделари, једриличари и моторни пилоти Ваздухопловног савеза, са летелицама домаће производње, а познати пилот акробата Павле Црнански забављао је публику летећи авионом *бикер јунмајстер* на само неколико метара изнад земље.

Домаћи конструктори и ваздухопловна индустрија приказали су прототипове авиона *аеро-2 Х* и *аеро-2 Д* и прелазни *213*, који су касније рађени у већим серијама. Посебну пажњу привукао је лет пробног пилота Тугомира Пребега, који је авионом *451*, у лежећем ставу, демонстрирао потпуно вертикално понирање и брз прелазак у хоризонтални лет, акробатику којом је пилот без последица издржао оптерећење веће од 13 сопствених тежина.

Ратно ваздухопловство је свој део програма отпочело акробацијама синхро-пара ловаца *Јак -3*, који су први пут код нас имали уређаје за обележавање лета, а затим је пет авиона *аеро-2* изводило групне акробације, укључујући и лупинг. Као над ратиштем појавили су се ловци штитећи нападе јуришних авиона *иљушин Ил-2*, који су нападали циљеве на земљи. Први налет је у ниском лету извршен у построју пука, а затим су поједине групе *Ил-2* у пет налета наставиле нападе топовском ватром и правим бомбама и ракетима на циљеве који су се налазили изван руба аеродрома. Слика је била импресивна и сведочила је о великој борбеној моћи авијације и врхунској обучености наших посада. Аеромитинг је завршен десантом 60 падобранаца са показном вежбом.



Батајница - 1997. година

Пола века ваздухопловства

До половине педесетих година прошлог века ЈРВ је углавном извршило замену постојећих авиона новим на млазни погон. Већ 21. маја 1953. на аеромитингу у част дана РВ, одржаном на аеродрому у Батајници, летела је прва четворка млазних авиона Т-33, добијених од западних савезника. Од тада су млазњаци постали најупечатљивији и најбучнији на свим аеромитинзима и приказима летења широм земље.

Захваљујући том убрзаном развоју, и војно и цивилно ваздухопловство били су у могућности да на достојан начин – великим аеромитингом обележе педесету годишњицу од првих летова које су домаћи пилоти извели авионима домаће конструкције и израде. Та импресивна манифестација, у којој је учествовало 148 авиона, од тога 56 млазних и 68 клипних, четири хеликоптера и 20 једрилица, одржана је 28. августа 1960. на старом аеродрому „Београд“, који је убрзо напуштен због премештања ваздухопловног саобраћаја на нови међународни аеродром код Сурчина. На свечаној трибини су, поред многих тадашњих званичника, били и пионир ваздухопловства осамдесетчетворогодишњи Иван Сарић, који је у Суботици полетео својим авионом крајем јуна 1910, затим група ветерана – пилота са Солунског фронта и из одбране Београда априла 1941. године.

У част значајног јубилеја, аеромитинг је отворен налетом формације од 21 авиона *аеро-2*, која је образовала бројку 50. Затим су пилоти Ваздухопловног савеза извели сложени програм летећи једрилицама у везаним

заокретима и другим фигурама, док су изнад њих летеле домаће рекордне једрилице *кошава*, *орао* и *метеор*. Подборанци су извели групне скокове на циљ и скокове са задршком, а моторни пилоти су са 16 авиона извели фигурно летење у колони.

Затим су наступили домаћи млазни авиони *стршљен* и *матича*, док је између њих авионом *гнат* пролетео и пробио звучни зид мајор Франц Рупник, што је било изненађење за све посетиоце митинга. Уследио је комбиновани напад млазних ловаца бомбардера F-84 G, који су у бришућем лету напалм-бомбама напали непријатељев импровизовани аеродром, док је неколико група тих јуришника убојним средствима гађало ракетну рампу. После тих напада јужни део аеродрома био је прекривен димом. Када се терен рашчистио, уследио је налет 12 транспортних авиона С-47, који су избацили ваздушни десант од сто падобранаца.

Аеромитинг је крунисан налетом прве домаће акро-групе која је летела млазним ловцима F-86 *сејбр*. У саставу четворке летели су пилоти Жика Маглић, Илија Златић, Антон Лаштро и Коста Данковић, који су изводили сложене акробације у поретку „стрела“ и „руба“, летели у колони и стално се престојавали за нову фигуру. На крају су извели ефектан разлаз, познат као „ружа“. Акро-

група је сличан програм извела исте године и на аеромитингу у Лесковцу, а током 1961. и на сличним приредбама на аеродромима *Брник* и *Плесо*, наравно, и пред значајним гостима коју су посећивали Југославију.

После тога пуних 25 година у Београду није организован ниједан значајнији аеромитинг. У међувремену, више мањих аеромитинга и приказа летења одржано је у другим градовима широм Југославије. На њима су главну атракцију чинили наступи акро-група формираних 1968. у Ваздухопловној академији у Задру, које су летеле домаћим млазним авионима *галеб* и *јастреб*, у формацији 4 – 7 авиона.

Потребно је, ипак, поменути аеромитинг одржан 9. јула 1972. у част отварања 13. светског једриличрског првенства у Вршцу, на коме је летело више од 40 једрилица и авиона, а осморка ловаца бомбардера *јастреб* извршила је синхронизовани напад на мете убојним средствима. Ваздухопловни савез Београда је 18. октобра 1980. на ушћу Саве у Дунав први организовао запажени аеромитинг, уз учешће већег броја авиона и једрилица и 63 падобранаца, коме је присуствовало око 180.000 грађана. Мањим аеромитингом на

Снимио Радован ПОГОВИЋ



аеродрому у Батајници обележен је 21. мај 1983. – дан РВ и ПВО.

„Победа 85”

Прослављајући 40. годишњицу ослобођења земље, ЈНА је 11. маја 1985. у Београду организовала велику војну параду испред Народне скупштине, технички збор на терену Новог Београда и велики аеромитинг изнад Ушћа и Ратног острва, којима је присуствовало више од милион посетилаца, уз директан телевизијски пренос.

Приказујући своју бројност и нараслу снагу, РВ и ПВО је приредило ваздухопловну смотру која се од претходних разликовала по мањем броју учесника, али и по импресивном приказу савремених летелица и ваздухопловне технике, највећим делом домаћег порекла.

Поред падобранаца, над Ушћем су летели хеликоптери *газела*, школски авиони *утва 75*, акробатски *злинкови*, демонстриране су летне особине и акробатске могућности авиона *јастреб* и *супергалеб Г-4*, а наступила је и поново формирана акробатска група од четири *јестреба*. Авион *орао* приказао је мајор Марјан Јелен, а у завршници аеромитинга десетоминутни програм извела је група од три ловаца МиГ 21 бис.

„Батајница 97”

Требало је да прође 69 година, па да Београд и Србија поново добију међународни аеромитинг. У међувремену југословенски авиони и пилоти успешно су летели на митинзима у Паризу и Фанбороу у Енглеској, али и

на бројним такмичењима моторних пилота у многим европским земљама.

Услови за обнављање међународне сарадње и учешће страних авиона на аеромитингу у Србији створени су тек 1997, када је 15. јуна на аеродрому *Батајница* организован велики аеромитинг. Позиву нашег РВ и ПВО одазвали су се ваздухопловци Русије, долетевши ловцем *сухој СУ-30* и транспортним *иљушином Ил-76*. Из Француске је долетео *мираж 2000*, из Италије два јуришна авиона *АМХ*, а из Грчке такође ловац *мираж 2000*.

Митингу је присуствовало око 200.000 гледалаца, а богат програм отпочео је наступом змајара, *утви 75*, акробацијама *злина* и *олдтајмера крагуј* Аероклуба „Галеб”. Затим су групни лет извеле *цесне 172* Пилотске академије из Вршца, па је аеродром надлетео и интерконтинентални путнички авион *ДЦ-10*. Наступ „Јатових” авиона представљао је новину на домаћим аеромитинзима.

Посебну пажњу привукли су летови страних учесника. Прво је летео француски *мираж 2000* демонстрирајући високе маневарске способности. Руски вишенаменски борбени авион *СУ-30* извео је врло занимљив акробатски програм и уз буку својих снажних мотора приказао велику брзину пењања. Италијански и грчки авиони били су приказани на статичном делу изложбе.

Домаћи пилоти демонстрирали су могућности ловаца МиГ-21, извели су ваздушну борбу два авиона МиГ-29, а једним од њих летео је и Командант РВ и ПВО генерал Љубиша Величковић.

Највише аплауза добили су, ипак, пилоти Акро-групе „Летеће звезде”, који су са шест авиона Г-4 извели програм достојан најпознатијих акробатских група на свету. Сложено фигурно летење извела је и прва југословенска хеликоптерска акро-група „Стршљенови”, која је летала хеликоптерима *газела*. У том делу програма учествовала је и хеликоптерска јединица МУП-а Србије.

Сличан програм, само без странаца који су отказали учешће, извели су домаћи ваздухопловци и на аеромитингу одржаном 14. јуна 1998. године.

Јавне наступе наших ваздухопловаца над Калемегданом и Ушћем обновили су Ваздухопловни савез Србије и Аероклуб „Наша крила”, који су успели да 2000, 2001. и 2002. године организују мање аеромитинге, уз учешће аероклубова и цивилних ва-

„Летеће звезде” на аеромитингу 1997. године



Ушће-1985. година

здухопловних предузећа и институција. Маја 2003, на истој локацији, у организацији Аероклуба „Галеб” из Београда, организован је аеромитинг на коме је, поред 20 цивилних авиона и хеликоптера, летело и неколико авиона Ратног ваздухопловства, као и *олдтајмери крагуј, утва 66* и *галеб*.

Од 2006. године у Новом Саду делује и цивилна Акро-група „Звезде”, која такође лети на авионима *галеб*, а учествовала је на домаћим и страним аеромитинзима. Тај аероклуб је на аеродрому Ченеј, 2008. и 2009. године, организовао успешне аеромитинге, на којима су учествовали војни авиони и страни ваздушни акробати. Прошле године аеромитинг на Калемегдану организовало је Ваздухопловно друштво „Св. Архангел Гаврило” из Београда. А велики међународни аеромитинг „Батајница 2009”, како је најављено, поставиће неке нове стандарде у организацији аеромитинга и акробатском летењу. ■

Чедомир ЈАНЊИЋ

Снимио Зоран МИЛОВАНОВИЋ



JUGOIMPORT-SDPR J.P.

Kompanija JUGOIMPORT-SDPR je od svog osnivanja sastavni deo sistema odbrane i kao takva svoju poslovnu politiku formuliše kroz tri osnovne misije:

- Misija integratora nastupa srpskog odbrambeno-industrijskog kompleksa na svetskom tržištu naoružanja i vojne opreme*
- Misija razvoja i proizvodnje složenih borbenih sistema u ulozi Sistem integratora*
- Misija uvoznika složenih borbenih sistema za potrebe Ministarstva odbrane Republike Srbije*



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.rs, www.yugoimport.com

Snagom krilatog lava.



DELTA GENERALI Osiguranje

Za sve vrste osiguranja.

Delta Generali Osiguranje je članica Generali grupe, jednog od vodećih aktera u svetskoj osiguravajućoj i finansijskoj industriji. Nakon 178 godina postojanja, Generali grupa danas posluje na 5 kontinenata u više od 40 zemalja sveta.

U Srbiji danas poslujemo kao Delta Generali Osiguranje i pružamo sve vrste osiguranja: od složenih osiguranja industrije, do jednostavnih porodičnih polisa.

Veliko iskustvo i tradicija Generali grupe, ujedinjeni sa snagom i lokalnim iskustvom domaćeg partnera, garancija su kvaliteta usluga koje pruža Delta Generali Osiguranje.

kontakt centar 0800 222 555 | www.deltagenerali.rs

KUPITE KARTE PREKO NAŠEG CALL CENTRA **NOVO!**

✈ 0800 -111-528

✈ 0800 -111-Jat

Informacije i rezervacije:



CALL CENTAR - 0800 -111-528

Besplatni pozivi sa mreže fiksne telefonije Srbije.

Radno vreme:



ponedeljak-nedelja od 07 do 22h

Kupovina karata kreditnim karticama:



Poslovnice Jat-a:

Bulevar Kralja Aleksandra 17, **Beograd**

Bulevar umetnosti 16, Novi **Beograd**

Radno vreme:



ponedeljak-petak od 08 do 20h



subota od 08 do 15h

**Užice, Valjevo, Vršac, Novi Sad,
Niš, Požarevac.**



Rezervišite i kupite karte on line **www. jat. com**



Vidimo se na aerodromu



Jat Airways

