



140 година од рођења Косте Милетића првог авионаута и команданта
и 130 година од рођења првог српског пилота Михаила Петровића

ВАЗДУХОПЛОВНИ

Издаје: Удружење пензионисаних војних летача
и пагобранаца Србије. ЗЕМУН, Штротсмајерова број 1



БИЛТЕН

Број 37, јануар 2015. године

Цвеће на Русјановом гробу

Као и протеклих година, прва активност коју наше Удружење има на почетку сваке календарске године је посета Новом гробљу и месту где је сахрањен "југословенски Икар" **Едвард Русјан**.



Тако је било и овога пута. Поред чланова нашег Удружења, венце на Русјанов гроб су положили и представници **Удружења за неговање ваздухопловних традиција, Ваздухопловног савеза Србије**, као и **делегација амбасаде Републике Словеније** у нашој земљи, те представници нашег и словеначког Министарства одбране. Испред нашег Удружења скупу се обратио **потпредседник Војислав Стојановић**, као и **Петар Жигон**, који су подсетили на живот и дело овог Словенца, који је свој млади живот трагично завршио под зидинама тврђаве на Калемегдану, **трећег дана Божића-9. јануара 1911. године**. Након посете гробљу, припадници УПВЛПС су се спустили до Доњег града калемегданске тврђаве где се налази спомен обележје, на самом месту где се трагедија пре 104 године и десила.



„Курјаци“ у Руџици

Датум када је на Солунском фронту у Првом светском рату 17. јануара 1918. године формирана Прва српска ескадрила, као Дан своје јединице су пре више од две деценије пригрлили као свој празник припадници 252. школско-тренажне ескадриле из састава 204. ваздухопловне бригаде са аеродрома Батајница, легендарни "Курјаци са Ушћа".



Од тада па до данас, уочи Дана јединице, **сваког 16. јануара у Цркви Руџици на Калемегдану**, активни и пензионисани припадници јединице се парастосом који дају, молитвено сете својих погинулих и умрлих колега, пријатеља и класића.



Тако је било и овога пута. У петак **16. јануара 2015. године**, у овој својеврсној војничкој цркви окупили су се пензионисани и активни припадници ове јединице и у молитвеном сабрању се присетили свих оних који нису више међу нама на овоме свету.



У присуству Команданта 204. ваздухопловне бригаде, **бригадног генерала Предрага Бандића**, Команданта ескадриле, **потпуковника Зорана Еркића**, Председника Удружења пилота "Курјаци са Ушћа" **Валерија Ловрена** и многобројних активних припадника јединице, те пензионера и чланова породица, на парастосу је чинодејствовао **протојереј-ставрофор Душко Јовичић**. (**Саша Штогрен**)

Примопредаја дужности у 250. рбр

У касарни „Бањица“ у Београду 15. јануара је одржана војна свечаност поводом примопредаје дужности команданта 250. ракетне бригаде за противваздухопловна дејства.



Нови командант 250. ракетне бригаде је **пуковник Сава Миленковић** који је до сада обављао дужност помоћника команданта Ваздухопловства и ПВО за операције.

Досадашњи командант **бригадни генерал Душко Жарковић** је указом Председника Републике Србије постављен на дужност заменика команданта Ваздухопловства и ПВО.

Свечаности су присуствовали командант Ваздухопловства и ПВО **генерал-мајор Ранко Живак**, команданти јединица Ваздухопловства и ПВО, претходни команданти 250. ракетне бригаде и команданти јединица и начелници установа из касарне "Бањица". Истичући да пуковник Миленковић поседује све особине које треба да красе једног команданта генерал Живак је нагласио да је велика част и обавеза бити на челу бригаде која има тако дуг и богат развојни пут као 250. ракетна бригада.



Бригадни генерал Жарковић је изразио захвалност свим припадницима бригаде што су својим радом и знањем обезбедили да јединица успешно извршава све постављене задатке.

—Овом приликом одајем вам признање на професионалном односу, пожртвовању, залагању, односу према техници, неговању традиције која краси нашу јединицу и људском односу према сваком припаднику бригаде и развијању колективног духа — рекао је генерал Жарковић.

Обраћајући се присутнима пуковник Миленковић је истакао да му је изузетна част што прима дужност команданта 250. ракетне бригаде и да ће, свестан одговорности коју са собом носи дужност коју прима, настојати да са припадницима јединице очува постојеће стање и радити на унапређењу оперативних способности јединице. **(Војска Србије)**

Прича о првим пилотима ЈРВ бржим од звука

У једној од претходних прича подсетили смо читаоце да је авион **Ф-84Г Тандерџет** био први млазни авион који је 1953. године уведен у наоружање ЈРВ као ловац-бомбардер. За контролу и заштиту ваздушног простора, тј. за ловачка дејства, **Тандерџет** није имао одговарајуће перформансе. Ловачке задатке извршавали су у то време изузетно квалитетни авиони за блиску ваздушну борбу источног и западног порекла познати под именом МиГ и Сејбр. Тачно три године после прихвата Тандерџета у пролеће 1956., примљени су први ловци **Ф-86Е Сејбр** на аеродрому Батајница. Детаље за опис овог важног догађаја из историје РВ и ПВО сазнао сам од пилота 8. пилотске класе и њихове књиге о причама из летачке праксе. **Авион Ф-86Е Сејбр био је први авион у нашем РВ и ПВО који је летео брже од звука иако конструктивно није у потпуности одговарао том захтеву.**



Поменуте 1956. године у пролеће, прва група пилота из **117. лбап** (ловачко бомбардерски авиацијски пук), отпочела је обуку на училу које су ваздухопловци називали покретна училишта. Са нестрпљењем се очекивао долазак првих авиона **Ф-86Е** што се убрзо и догодило **21. маја 1956. године**. Пошто се на аеродрому Батајница пронео глас да тога дана треба да слете први Сејброви, цео аеродром се узбунио и подигао на ноге и ишчекујући долазак првих ловаца. Догађај је сам по себи спектакл и ствара веселу атмосферу и задовољство за памћење. **Међутим није се десило тако, а за то је био крив један од двојице америчких пилота који су прелетели та прва два авиона.** Сво људство окупљено испред АКЛ у Батајници упирало је поглед према Инђији и Пазови одакле је сваког часа требало да се појави први пар Сејброва. То се убрзо и догодило. Присутни ваздухопловци су угледали на небу два прелепа летећа објекта налик на тело рибе са крилима. **Био је, а по многим мишљењима и остао, најлепши и најбољи авион за летење.** Неки пилоти тврде да наш **Г-4** има сличности са Сејбром. Када су 1965. године питомце 18. класе ВВА одређивали ко наставља школовање на **Ф-84Г Тандерџет**, а ко иде на Сејбр, сви су хтели да наставе школовање на овом другом. Пошто су потребе биле другачије од наших жеља неки су у сузама морали да прихвате одлуку. **Пар Сејброва убрзо је стигао изнад аеродрома на око 300 метара, раздвојио се и сваки за себе на крајевима ПСС почео да изводи одређен летачки програм, који се састојао углавном од косих еволуција и бришућих летова.**



Када је вођа пара завршио са приказом могућности авиона и своје умеће, извршио је залаз за слетање и слетео на ПСС бр. 1 у курсу 310 одакле је дорулао до стајанке за авионе испред АКЛ. Пратилац се још неко време врзмао изнад аеродрома, па је и он кренуо на слетање. **За то време вођа пара је сав важан изашао из авиона и док се он поздрављао са особљем америчке амбасаде и нашим представницима, пратилац се потрудио да све поквари и разочара присутне. Слетање је извршио без извученог стајног трапа при чему се авион запалио.** Пошто су на авиону били постављени допунски резервоари (пајлони), авион је прво слетео на њих који су се под тежином авиона згужвали и отпали па је авион трупом запарао по бетону и одмах се запалио. Пилот је неповређен успео да изађе из авиона и свим силама настојао да спречи противпожарну екипу у гашењу авиона која је веома брзо стигла на место удеса. **На тренутак вођа противпожарне екипе је био изненађен поступцима пилота, али се брзо прибрао и уклонио пилота даље од авиона.** Касније је било разјашњено његово понашање. **Наиме, намера му је била да спречи гашење авиона како би изгорели докази његове грешке. А грешка је била више него очигледна. Ручица стајног трапа била је у горњем положају на „УВУЧЕНО“.** Било је велико чудо да поред звучне и визуелне сигнализације амерички пилот направи такав катастрофалан пропуст и то у врло деликатној ситуацији. **Ако се пилот збунио ситуацијом и направио превид, то се није десило особљу из америчке амбасаде који су пилота муњевице угурали у аутомобил и још брже га са лица места одвезли у непознатом правцу. Тог пилота осим ПП екипе, нико од присутних ваздухопловаца није видео. Шта је било са њим наши нису сазнали.**



Тако је спектакуларни долазак првих ловачких борбених авиона, бржих од брзине звука, био на велику жалост ваздухопловаца поремећен и трајно упамћен по том немилу догађају. Већ наредног дана на аеродром Батајницу слетео је други авион са пилотом који је заменио овога који је направио удес и одмах је отпочела обука на земљи са изучавањем конструкције авиона и земаљском припремом за летење на **Ф-86Е Сејбр**. Прва два наша пилота који су одређени да полете на Сејбру били су **поручници Милан Вранић и Зденко Бабић**, из 6. пилотске класе. За авионе Танدرџет и Сејбр није постојао авион двосед тј. са дуплим команданом, него се обука одвијала тако што је наставник летења у другом авиону „у стопу“ пратио пилота на обуци и преко радио везе му давао потребна упутства. Практично, лаширање авиона (први самостални лет) обављало се у првом лету на поменутом типу авиона.



Вежба бр.3 - пробијање звучног зида

Поменути два наша пилота, када су завршили програм обуке са Американцима, отпочели су даљу обуку са осталим нашим пилотима, као наставници летења. **Највећа пажња током преобуке на овај авион поклањала се вежби бр.3 пробијање звучног зида.** А пробијање звучног зида са Сејбром била је својеврсна авантура која је угрожавала и авион и пилота. Да би авион постигао врзину већу од брзине кретања звука кроз ваздух, морао се попети на плафон лета тј. на **45000 фита** (14000 м) и онда **под пуним гасом окомито се стрмоглављивао према земљи.** При том маневру авион није смео имати никакав спољни терет нити допунске резервоаре.

Од почетка обрушавања пратила се казаљка **махметра** (индикатор брзине звука) која се у почетку брзо кретала ка броју **1 мах**, али како се висина смањивала, она је све теже и спорије прилазила овој магичној бројци. То је због тога што брзина простирања звука кроз ваздух зависи од температуре и густине ваздуха. **На великој висини брзина звука је мања а при земљи већа.** Достицањем брзине звука, у кабини авиона **завладали би апсолутна тишина, а на земљи би се зачуо врло јак прасак док би ваздушни удар који је настајао у правцу лета авиона разбијао стакла на прозорима која би била у том правцу.** Због тога је ова вежба извођена тако што се авион увек обрушавао према ненасељеном подручју. Било је често и неуспешних покушаја. То се најчешће догађало због мањег угла обрушавања или због увођења авиона маневар на мањој висини од потребне.

Историјска грешка

Пробијање звучног зида изазивало је велику пажњу јавности, па је аеродром био непрекидно под опсадом бројних медијских екипа. Многи љубитељи ваздухопловства и сами ваздухопловци, били су у заблуди због погрешног медијског податка да је први човек бржи од звука код нас био **пуковник Никола Лекић** - што није истина! **Командант дивизије пуковник Никола Лекић није био у првој групи за преобуку па тако није ни могао бити први који је био бржи од звука.** Пре њега су звучни зид пробијали поменути пилоти Вранић и Бабић у присуству Американаца, а потом још 7-8 пилота који су завршили преобуку. Једног дана пролазећи поред АКЛ-а пуковник Лекић је насртљивим новинарима без размишљања обећао пробијање звучног зида 31. јула 1956. године. **Олако дато обећање новинари су схватили озбиљно и вршене су припреме многих екипа за тај догађај.**



На другој страни проблем је био у томе што пуковник Лекић још ништа није знао о авиону, а до поменутог датума остало је још три дана.

Ипак, нико није могао да оспори огромну храброст коју је испољио у том догађају. Дато обећање морало се испунити, није се имало куд.

Приступило се целодневној обуци, по скраћеном програму. Обећаног дана, уз присуство бројних новинара и уз пратњу и помоћ поручника Вранића или Бабића (нисам сигуран), **пуковник Никола Лекић је у другом покушају „пробио“ звучни зид.** Новинари су се утркивали ко ће боље да опише спектакл, **па је тако забележено да је он први летео брже од звука. Пилоти који су то свакодневно радили остали су у сенци тог догађаја.**

Убрзо је та вежба забрањена јер су се почеле јављати пукотине на трупу авиона и закивцима, као последица пренапрезања конструкције при убрзању и достизању брзине звука.

Данас пробијање звучног зида није више подвиг и без посебних припрема изводе га чак и питомци на школовању.

Сејброве су касније заменили надзвучни авиони МиГ-21 који и данас лете у многим земљама често и двоструко брже од звука. **(Д. Спасојевић)**

Ваздухопловство Војске Црне Горе, суочава се са оперативним проблемима

Ваздухопловство Војске Црне Горе нема адекватну технику и довољно капацитета за контролу црногорског неба, стоји у **Стратегијском прегледу** који је Министарство одбране Црне Горе урадило још 2013. године, а преноси портал Аналитика.



Иако је заштита ваздушног простора један од приоритета у процесу НАТО интеграција, **црногорска војска нема борбене системе и средства за противваздухопловна дејства** (артиљерија, ракетни системи и авијација), као ни **транспортне хеликоптере и савремени радар за надзор ваздушног простора**, наводи **Центар за демократску транзицију**. Због непоседавања вишенамених средњих хеликоптера Ваздухопловство ВЦГ није у могућности да пружи адекватну подршку цивилним институцијама у реаговању на ванредне ситуације (трагање и спаšавање, гашење пожара, медицинска евакуација-MEDEVAC, транспорт и др.), наводи се у Стратегијском прегледу који је Министарство одбране урадило 2013. године.

Такође, због непоседавања адекватних хеликоптера није могуће достићи потребну мобилност копнених снага, која обзиром на конфигурацију терена може бити од пресудног значаја за ефикасно и адекватно реаговање на могуће безбедносне изазове, пише у Стратегијском прегледу.

Такође, Центар за демократску транзицију наводи да „**постојећи капацитети ваздухопловних снага не омогућавају извршење додељених мисија и задатака Војске и немају могућност тактичког транспорта већег броја људи, средстава и технике ваздушним путем**”.

У овом прегледу се описује и да ваздухопловство у складу са додељеним задацима има лимитиране техничке и оперативне способности за мисије трагања и спаšавања (SAR) из ваздуха, изнад копна и мора и није у могућности да адекватно подржи ове активности у свим временским условима. Аналитика преноси и да су из PR службе Министарства одбране Црне Горе појаснили да због положаја и величине простора, могућих претњи и стања ваздухоплова, **Војска Црне Горе за заштиту неће имати борбене авионе већ хеликоптерску јединицу**:

– Самостално решавање овог питања и за много веће државе од Црне Горе је изузетно скупо и нерационално решење. Због тога се Црна Гора определила да ово важно питање националне безбедности решава кроз процес сарадње на регионалном нивоу и кроз процес интеграције у колективни систем безбедности. – рекли су из тог ресурса и такође навели да су започета два пројекта за решавање питања у области надзора и контроле ваздушног простора.

Такође, почела је реконструкција Ваздухопловног оперативног центра, на војном аеродрому Голубовци за што је до сада потрошено око 100 хиљада евра. (Јован Савковић, TangoSix.rs)

Срушио се грчки Ф-16

Осам Француза и двојица Грка је погинуло, а 13 људи је повређено 26. јануара, када се грчки ловац срушио у НАТО центру за обуку елитних пилота у бази **Лос Љанос**, недалеко од града Албасетеа, на југоистоку Шпаније. Ово је саопштио шпански премијер **Маријано Рахој** у изјави за приватну телевизију Телесинко, преноси АФП.



Авион Ф-16 је “изгубио снагу” приликом полетања и пао је на део базе у којем су биле приземљене друге летелице, ударивши у неколико њих, саопштило је шпанско Министарство одбране. Осим двојице пилота палог авиона, међу погинулима су и неки други пилоти и авиомеханичари. Италијанско министарство одбране је саопштило да међу повређенима има и девет Италијана. Француски министар одбране **Жан-Ив Ле Дријан** требало би да сутра допутује у базу Лос Љанос. У тренутку несреће у бази су се налазили авиони из неколико земаља чланица НАТО. Према саопштењу генералног секретара НАТО **Јенса Столтенберга**, грчки авион је учествовао у вежби у оквиру НАТО Програма тактичког руковођења, којим треба да се унапреди мултинационална сарадња у војним операцијама. (aviator.rs)

Највећи серисјки авион слетео на београдски аеродром

Највећи серисјки авион на свету Антонов Ан-124 Руслан слетео је 28. јануара на Аеродром Никола Тесла.



Разлог слетања ове грдосије депласмана **120 тона** на београдски аеродром, није познат. (фото: Драган Трифуновић, TangoSix.rs)

“Ваздухопловни билтен” излази једном месечно. Примерци су бесплатни за чланове УПВЛПС. Текстове одабрали, написали, приредили, уредили и припремили за штампу **Златомир Грујић и Милан Ракић**.

Е-пошта: zlgrujic@gmail.com
mlnrakic74@yahoo.com

Интернет: <http://udruzenjepvlps.org/portal/>