

100 година српског војног ваздухопловства 1912-2012. године
20 година Удружења пензионисаних војних летача и падобранаца Србије



ВАЗДУХОПЛОВНИ

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



БИЛТЕН

Број 3, март 2012. године

ПРЕД ВЕЧНОМ КУЋОМ ПИЛОТА МИХАИЛА ПЕТРОВИЋА

Представници Завичајног удружења „Михаило Петровић“ из Влачке, Команде Ваздухопловства и ПВО и 204. ваздухопловне бригаде Војске Србије, Удружења пензионисаних војних летача и падобранаца, Ваздухопловног фонда и других ваздухопловних удружења, изашли су, традиционално, двадесету годину заредом, пред вечну кућу пилота наредника Михаила Петровића на Новом гробљу у Београду. Ваздухопловци су одали пошту првом српском пилоту, положили цвеће и запалили свеће над његовим гробом.

Михаило Петровић (1885-1913) родом из села Влачка у Шумадији, артиљеријски наредник, завршио је пилотску школу у Француској у лето 1912. године, са још петорицом српских пилота. Он је први добио диплому пилота авиона и зато његово часно име стоји на челу историје српског војног ваздухопловства. На жалост, први пилот је и прва жртва српског војног ваздухопловства, наиме, он је погинуо 20. марта 1913. године у операцијама српске и црногорске војске код Скадра.

Трагично настрадали пилот Махаило Петровић сахрањен је близу места погибије у порти цркве у селу Бараблуши. Одатле је његово тело пренето 1914. године на Цетиње. Залагањем Михаиловог брата Живорада Петровића, артиљеријског потпуковника, посмртни остаци Михаилови пренети су 1931. године у Београд и сахрањени, уз највише почаст, и у присуству њихове мајке Радојке, на Новом гробљу, где и данас почивају у породичној гробници.

Обележавајући 80 година српског војног ваздухопловства, 1992. године, ваздухопловци су скинули вео заборав са Михаиловог имена и доприноса нашој авијацији, посетили његов гроб, и од тада сваке године 20. марта излазе пред његову вечну кућу одајући му почаст за јуначко дело и историјску мисију.

На дан Михаиловог рођења, 14 јуна, ваздухопловци се окупљају пред његовом родном кућом у селу Влачка, која



Пред спомеником Михаилу Петровићу 20. марта 2012.



Пред спомеником Кости Милетићу 20. марта 2012.

стамено одолева зубу времена, дочекавши да буде стављена под заштиту државе. Та окупљања су, такође, постала традиционална из године у годину, и прави сеоски празник, када се Михаилови поштоваоци окупљају у част и славу првог српског пилота, небеског јунака, који је у својој историјској мисији одлетео у вечност.

Сем скромног белега на породичној гробници и спомен плоче у селу Влачка на родној кући, Михаило Петровић први српски пилот и прва српска ваздухопловна жртва нема другог спомен обележја. Постоји више идеја, предлога и пројеката да се Михаилу Петровићу и осталим пилотима, као и пуковнику Кости Милетићу, првом школованом ваздухопловцу, балонеру и првом команданту српског ваздухопловства, подигну достојна спомен обележја, али се на томе није ништа до сада учинило. Ваздухопловци очекују да се у годину обележавања века српске авијације, бар неки од тих пројеката реализује. (Зл. Грујић)

Годишња конференција секције УПВЛПС у Новом Саду **НЕУМОРНИ ЧУВАРИ ТРАДИЦИЈА**

Редовна годишња конференција Секције УПВЛПС Нови Сад одржана је 15. марта. Уз присуство представника градске власти, Војске Србије и В и ПВО, резервних војних старешина, организација и удружења грађана, извештај о раду поднео је председник секције Славољуб Михаиловић. Конференцији су присуствовали и представници секција војвођанских удраних бригада НОР-а, којима су уручене специјалне захвалнице. Испред Извршног одбора УПВЛПС присуствовао је Војислав Стојановић. (З.Г.)

Из рада УПВЛПС **ДАН МЕТЕОРОЛОШКЕ СЛУЖЕ**

На редовном окупљању чланова УПВЛПС у Дому ваздухопловства Земун, 21. марта о настанку, развоју и стању метеоролошке службе говорио је Љубиша Антонијевић, пуковник у пензији, један од ветерана метеорологије у нас (од 1945). Гост је био господин Мируљуб Зарић из РХМЗ Србије, који је одговарао на многобројна питања присутних. (З.Г.)

13 година од НАТО агресије 1999.

ДАН СЕЋАЊА

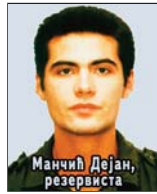
У Земуну је 23. марта пригодним манифестацијама обележена Дан сећања на жртве НАТО агресије 1999. године. Присуствовали су припадници В и ПВО из команде и јединица, породице погинулих, представници општине Земун, пензионисане старешине и ваздухопловни ветерани.



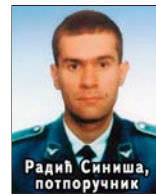
Антониј Раде,
војник



Јанковић Драгослав,
резервиста



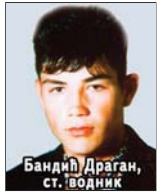
Манџић Дејан,
резервиста



Радић Синиша,
потпоручник



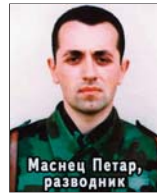
Тепавач Небојша,
мајор



Бандић Драган,
ст. водник



Кнежевић Саша,
ст. водник



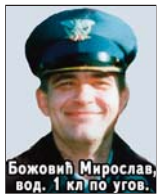
Маснећ Петар,
разводник



Радојковић Бојан,
разводник



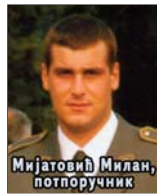
Трајковић Драган,
потпоручник



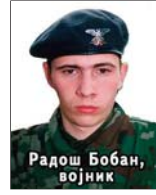
Божовић Мирослав,
вод. 1 кл по угв.



Крстић Саша,
старији водник



Мијатовић Милан,
потпоручник



Радош Бобан,
војник



Трифковић Светомир,
мајор



Живота Ђурић,
потпуковник



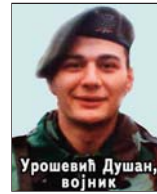
Лајчек Роберт,
капетан 1. класе



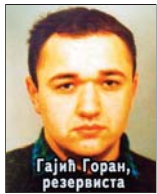
Мијић Небојша,
војник



Радосављевић Зоран,
мајор



Урошевић Душан,
војник



Гајић Горан,
резервиста



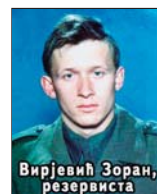
Лаушев Синиша,
водник 1. класе



Милетић Бојан,
војник



Савићић Жељко,
потпоручник



Вирјевић Зоран,
резервиста



Гујић Зоран,
ст. водник



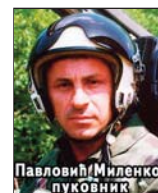
Лазаревић Властимир,
заставник



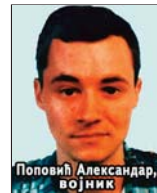
Миловановић Горан,
војник



Нађ Шандор,
мајор



Павловић Миленко,
пуковник



Поповић Александар,
војник



Смиљић Слободан,
старији водник



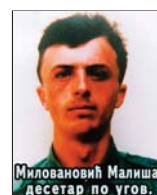
Вујовић Владимир,
заставник 1. кл.



Иванчевић Душан,
војник



Љубиша Величковић,
генерал-пуковник



Миловановић Малиша,
десетар по угв.



Николић Драган,
резервиста



Пејчић Божидар,
пуковник



Радић Благоје,
потпуковник



Тадић Аћим,
старији водник



Заграђанин Славољуб,
млади водник



Делегација ваздухопловних ветерана пред спомеником погинулим припадницима РВ и ПВО у НАТО агресији 1999. године

У Великој сали Клуба ваздухопловства Земун одржан је комеморативни скуп на којем је говорио заменик команданта В и ПВО, бригада генерал Миодраг Гордић. Он је нагласио да је упркос техничкој и бројној супериорности НАТО агресора, наше РВ и ПВО, војска и читав народ, испољио хероизам у одбрани слободе. Сваки лет наших пилота, свака радарска и ракетна смена, свака борбена радња била је јуначко дело. Хероји одбране од НАТО агресије залуђују највише поштовање и признање, и никада их нећемо заборавити.

Потом су представници Комадне В и ПВО, општине Земун, ратни командат РВ и ПВО генерал-пуковник Спасоје Смиљанић, породице погинулих припадника РВ и ПВО и ваздухопловни ветерани положили венце на споменик погинулим припадницима РВ и ПВО у НАТО агресији. (Зл. Грујић)

100 ГОДИНА СРПСКОГ ВОЈНОГ ВАЗДУХОПЛОВСТВА

ПРВИ СРПСКИ АВИОНИ (2)

“Блериот Тип 11”

Српска војска је за потребе ваздухопловства купила у јесен 1912. године 3 авиона овог типа: 1 једносед “блерио милитаре”, 2 двоседа “блерио 11-2 артилерије”. Ови авиони су употребљавани у борбеним дејствима 1913, 1914 и 1915. године. Поред ова три, српска војска имала је касије још пет авиона “блерио 11”.

Новембра 1914. године у жељезничком вагону код Ниша заплешен је један “блерио 11-2 артилерије” са јачим мотором од 80 КС (59 KW), коришћен је кратко време а затим је поломљен у авио-удесу. У току 1915. године из Француске су у Србију допремљена два авиона “блерио 11-2 геније”, и коришћени све до повлачења у Албанију. За потребе прве пилотске школе у Србији који ја кратко радила на аеродрому Пожаревац у лето 1915. године Француска је испоручила два школска “блерија”, и то: један “пингуин” и један “рулер”.

Различите варијанте “блерија” имале су различите карактеристике и могућности. “Милитаре” је био једносед, извиђач са мотором од 50 КС (37 KW), тежак само 240 кг празан, а у полетању 370 кг, са размахом крила 8,90 м и површином крила 15 квадратних метара, дуг је био 7,80 м, био је ненаоружан, а постизао је брзину од 95 км/ч. “Артилерије” је био извиђач, двосед са мотором од 70 КС (52 KW), тежине 335 кг празан, односно 585 кг у полетању, размах крила је имао 10,30 м, површину крила 19 квадратних метара, дугачак је био 8,48 м, постизао је брзину 115/120 км/ч, имао је плафон лета од 2.000 м, а у ваздуху је могао да остане три и по сата, није био наоружан. “Геније” је био извиђач, двосед, са мотором од 80 КС (59 KW), тежак 320 кг празан, односно максимално 550 кг, имао је размах крила 9,70 м, површину крила 18 квадратних метра, труп му је био дугачак 8,30 м, достизао је брзину 110/115 км/ч, до висине 2.000 метара пењао је за 40 минута, плафон му је био 2.000 м, у ваздуху је остајао три и по сата, био је наоружан са једном митраљезом, или је носио 62 кг бомби. “Пингуин” је био школски авион једносед са мотором од 30 КС (22 KW), тежак 220, односно 350 кг максимално, размах крила 8,90 м, површина крила 15 метара квадратних, дужина трупа 7,65 м, брзина 60 км/ч, плафон 1.000 м, могао је да остане у ваздуху пола сата. “Рулер” није могао да полеће, он је само служио за обуку на земљи до рулања (вожења).

На авионима “блерио” наши стрчњаци су вршили иновације. Уградњом митраљеза добијен је први српски наоружани авион “олуј”. Такође, пуковник Васић конструисао је више различитих типова авионских бомби које су бацане из ових авиона.

ПРВИ СРПСКИ ПИЛОТИ (2)

Милош Илић, поручник-пилот

Милош Илић, ваздухопловни поручник-пилот, други је српски школовани пилот авиона, са дипломом ФАИ број 1028. Завршио је француску пилотску школу “Блерио” августа 1912. године. Рођен је 3. августа 1884. у Шапцу. Војну академију је завршио 1907. године као пешадијски потпоручник. Био је изузетан спортиста.



Почетак Првог балканског рата затекао га је у Француској, где је био одређен у комисију за куповину првих авиона за потребе Српске војске. По повратку у Србију учествовао је у ратним операцијама у саставу Приморском аеропланског одреда код Скадра. У Другом балканском рату командовао је Аеропланском ескадром.

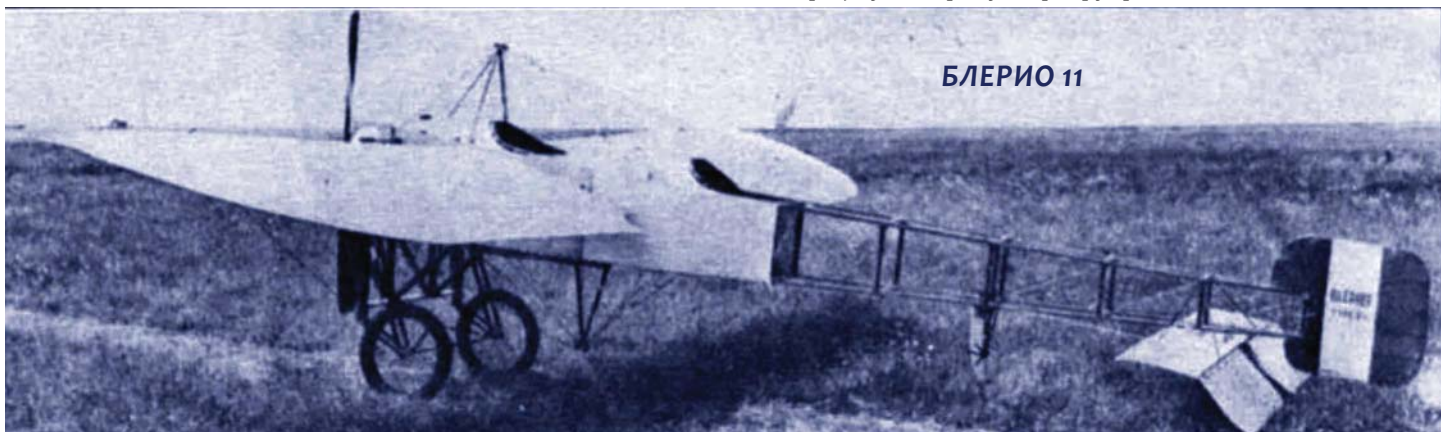
По завршетку Балканских ратова, требало је да настави усавршавање на Вишој авијатичарској школи у Француској, али га је у томе спречио почетак првог светског рата.

Био је командир Аеропланске ескадре у судбоносним данима 1914. и 1915. године. Током рата у позадини је формирао механичарске радионице и депое у Нишу и Смедеревској Паланци, а у Пожаревцу је основао Прву авијатичарску школу у Србији.

Под његовим руководством, ваздухопловни састав је обучаван за извиђање, снимање терена и бомбардовање из ваздуха. Заједно са осталим припадницима Српског ваздухопловства повлачио се преко Албаније и после Крфа стигао на Солунски фронт.

Решењем Врховне команде Српске војске од 4. јула 1916. године, враћен је у пешадију. Учествовао је у борбама на Солунском фронту до ослобођења отаџбине. После Првог светског рата је пензионисан.

Умро је у Београду 7. фебруара 1960. године.



ПИЛОТ ИСКОЧИО ПРЕ ПАДА ЛЕТЕЛИЦЕ

25. март 2012. 23:23

Мањи спортски авион срушио се у Конавлима на југу Хрватске, али је пилот (60) успео да искочи пре пада летелице. Пилот је био сам у авиону, а након несреће хитно је превезен у дубровачку болницу, где је утврђено да није теже повређен. (Срна)

СТРОЖА КОНТРОЛА СПОРТСКИХ АЕРОДРОМА

недеља, 25. мар 2012, 11:48

После појачане контроле спортских аеродрома, први резултати су неколико прекршајних пријава и суспензија оних који не поштују прописе. Најчешћи узрок удеса у ваздухопловству људска грешка. У последње две године, у Србији је у удесима малих авиона, падобранству и паралајдингу, погинуло 12 особа. Само од почетка године, страдао је један падобранац, а један мали авион срушио код Београда.

Удеси се најчешће догађају на почетку и на крају летње сезоне. У до сада испитаним узорцима, као основни фактор наводи се неприпремљеност пилота, дуга пауза између летова, мало сати налета током године и егзибиционо летење за које је потребна специјална обука. Несреће узрокују и старост авиона и слаба материјална ситуација аеро-клубова. Просечна старост авиона је 40 година. Прошле године у два удеса малих авиона погинуло шесторо људи. Србија има 23 спорстка аеродрома на којима око 130 пилота скоро свакодневно лети. Број падобранаца - једриличара прелази две стотине. Обука за пилота кошта неколико хиљада евра, а просечна цена новог авиона је око 50 хиљада евра.

БХ ЕРЛАЈНС ГУБИ СВОЈ НАЈВЕЋИ АВИОН

Мар 24. 2012. 18:29

САРАЈЕВО, Туркиш ерлајнс, сувласник БХ ерлајнса, повући ће највећи авион у флоти босанскохерцеговачког авиопревозника како би се смањили губици у тој компанији. Аирбус А319 ће бити враћен Туркиш ерлајнсу како би се сачувала компанија чији је већински власник Федерација БиХ, а у којој Турци имају 49 одсто власништва. У флоти БХ ерлајнса остала би само два мања авиона типа АТР. БХ ерлајнс се годишње из буџета субвенционише са 6,7 милиона марака, односно око 3,4 милиона евра. БХ ерлајнс има само једну активну линију из Сарајева за Истанбул, и то са 1 авионом, док су друга 2 на сервису. Остали летови су отказани.

ЈАГОДИНА ГРАДИ АЕРОДРОМ

Уторак, 20. март 2012. 11:38

Прва фаза изградње и реконструкције летелишта у Јагодини је завршена. Да би задовољили стандарде за полетање и слетање путничких авиона до 70 места, планирано је да се асфалтира писта дуга 1.300, а широка 30 метара, са бочним зеленим појасом. Идејни пројекат предвиђа и градњу управне зграде са контролним торњем, те платформом за пристајање авиона и укрцавање путника. Инвестиција је вредна 1,2 милиона евра. Летелиште у Јагодини - дуго 660, а широко 60 м, без препрека у прилазним равнинама - већ сада могу да користе ултралаки, спортски и сви авиони тежине до 5.700 кг.

ДВА ПРОЈЕКТА НОВОГ ЛОВЦА ЗА РУСКО РАТНО ВАЗДУХОПЛОВСТВО

14.03.2012.

О могућности израде још једног пројекта авиона пете генерације за руско ратно ваздухопловство живо се дискутује у стручном друштву и медијима.

Иницијатива за израду другог пројекта ловца 5. генерације припада вице-премијеру владе Русије Дмитрију Рогозину. Однедавно он координира индустрију одбране. Идеја се први пут чула 2012. године и стигла је да прође по неким детаљима, који засад нису наишли на званичну потврду. Неки стручњаци сматрају да пројектовање може бити поверено КБ „Микојан“. Осим КБ „Сухој“, који се већ бави израдом пројекта Т-50 на тему ПАК ФА (перспективни авио комплекс фронтвске авијације) КБ „Микојан“ је једини биро у Русији који је теоретски у стању да направи нови ловац. Очекује се да ће ПАК ФА у наоружање бити уврштен 2016.

Историјски је ратно ваздухопловство СССР/Русије имало у наоружању истовремено најмање два типа ловаца фронтвске авијације. У већини случајева ове машине нису биле једна другој конкуренција, већ су се међусобно допуњавале. То се добро види



Ловац Т-50

на примеру данашњег пара МиГ-29/Су-27. Су-27 поседује већи домет лета, носи јаче наоружање и радиоелектронску опрему. МиГ-29 је лакши, јефтинији за експлоатацију, боље је прилагођен базирању на пољским аеродромима.

У условима хроничног недостатка финансија средином 1990-их година РВ Русије је било принуђено да као перспективан изабере један тип ловца. Избор је пао на Су-27 који је поседовао више могућности и боље карактеристике лета у поређењу са МиГ-29. Овај положај ће остати без промене и у перспективи: Т-50, који се тренутно тестирају спадају у категорију тешких ловаца.

Потенцијална ниша за „други пројекат пете генерације“ је дефинисана: то треба да буде лака машина, јефтинија и једноставнија у поређењу с „напредним“ Т-50. *Извор: Голос Русије*

РУСКО ЦИВИЛНО ВАЗДУХОПЛОВСТВО ЈЕ ПОСТАЛО ПОУЗДАНИЈЕ

12.03.2012.

Стопа несрећа у руском цивилном ваздухопловству у прошле две деценије је десетоструко смањена, изјавио је данас шеф Федералне агенције за ваздушни саобраћај Александар Нерадко. Према речима руководиоца, у 1991. се догодило 111 несрећа, док у последњих 5 година - не више од 13 несрећа годишње. *Извор: Голос Русије*

КРСТАРЕЋЕ РАКЕТЕ – УНИВЕРЗАЛНИ ИНСТРУМЕНТ АВИЈАЦИЈЕ РУСИЈЕ

09.03.2012. -

У фебруару 2012. године РВ Русије добило је први модернизовани бомбардер Ту-22М3М. Опремљени нових наоружањем и опремом, ови авиони ће постати важан елемент борбене моћи домаће ратне авијације 2020-30-их година. Упоред са Ту-22М, у Русији се наставља и модернизација авиона Ту-160 и Ту-95МС.

Стратегијски бомбардер Ту-22М



Будућа авијација сматра се најфлексибилнијим делом нуклеарне тријаде. Могућност примене разноврсних средстава за уништење, као последица – могућност уништавања најразличитијих циљева, могућност промене циљева већ после старта – све то чини будућу авијацију универзалним инструментом.

Као перспективно наоружање тешких бомбардера разматра се пар ракета Х-101/Х-102 (Кх-101/Кх-102). Х-101 има конвенционални бојеви део, а Х-102 носи специјално пуњење. То су субсоничне ракете са крстарећом брзином од 200 и максималном око 270 метара у секунди. Кружни вероватни отклон Х-101 износи 10 метара, што омогућава да се она уброји у високопрецизно оружје. Домет ове ракете премашује 5000 километара, што веома отежава њено проналажење и пресретање носача. *Извор: Голос Русије*

“Ваздухопловни билтен” излази једном месечно. Примерци су бесплатни за чланове УПВЛПС. Текстове одабрао, написао, приредио, уредио и припремио за штампу Златомир Грујић. *E-mail: zlgrujic@gmail.com*