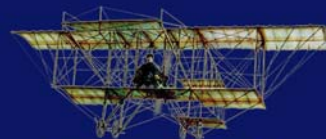


100 година српског војног ваздухопловства 1912-2012. године
20 година Удружења пензионисаних војних летача и падобранаца Србије



ВАЗДУХОПЛОВНИ

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



БИЛТЕН

Број 4, април 2012. године

Обележено 20 година УПВЛПС

ЈУБИЛЕЈ „ЗЛАТНИХ ОРЛОВА“

У години у којој наше ваздухопловство прославља век постојања, Удружење пензионисаних војних летача и падобранаца Србије, свечаном конференцијом и пријемом који је уследио након тога, обележило је другу деценију свог постојања.

Тог 16. априла 1992. године, у Дому РВ и ПВО у Земуну, уз присуство 125 пензионисаних летача и падобранаца и не малу подршку Команде РВ и ПВО, званично је основано УПВЛПС, тада Југославије, а данас Србије. Први председник Удружења је био генерал потпуковник авијације Чедо Ковачевић. Један од првих задатака које је Удружење себи поставило и који је успешно извршен је вршење притиска на тадашњи ССНО, који је својом Уредбом из 1991. године, приликом обрачуна пензије замрзнуо летачки и у потпуности укинуо падобрански додатак. Притисци и убеђивања су уродили плодом, тако да је спорна Уредба укинута средином 1992. године и њоме су враћена укинута права за 1295 пензионисаних летача и 179 пензионисаних падобранаца, а укидање спорне Уредбе се позитивно одразило и на пензионисане припаднике специјалних снага, као и на пензионисане припаднике РМ, који су остваривали право на укрцни додатак.

Поред удруживања и окупљања пензионисаних ваздухопловаца, залагања за унапређење социјално-економског положаја и социјалне сигурности чланова, тежиште активности УПВЛПС је и неговање ваздухопловних традиција, кроз читав век постојања авијације у Србији. С тим у вези удружење је покренуло више иницијатива и предлога, међу којима је и подизање трајног спомен-обележја првом команданту српског ваздухопловства пуковнику Кости Милетићу и првом пилоту и првој жртви нареднику Михаилу Петровићу.

Пред готово пуном салом Дома ваздухопловства у Земуну, уз присуство бројних званица и гостију, представника Команде В и ПВО, 204. вбр из Батајнице, Управе за традицију, стандард и ветеране МО, Музеја ваздухопловства Београда и Музеја ЈРВ, Удружења војних пензионера Србије, Земун и Новог Београда, СУБНОР-а и многих других, путем мултимедијалне презентације, актуелни председник Удружења, пуковник авијације у пензији, мр Златомир Грујић, окупљење је подсетио на двадесетогодишњи пут које је УПВЛПС прешло. На том путу, често трновитом, било је лепих и мање лепих ствари, људи и догађаја, али се припадници УПВЛПС, сећају само лепих.

Окупљенима је представљен и рад Удружења на обележавању значајних датума из ваздухопловне историје, сарадња са ВС и институцијама у грађанству, путовања и



Ансамл „Биљур“ и хор „ПАКУД“ улепшали су свечаност

дружења која су чланови УПВЛПС до сада спровели, иницијативе које су на предлог Удружења покренуте, књиге и публикације које је УПВЛПС издало.

На свечаности су двадесетогодишњицу удружењу честитали пуковник Дејан Јоксимовић, начелник штаба Команде В и ПВО, у име командната В и ПВО, и председник Удружења војних пензионера Србије Љубомир Драгањац, генерал-потпуковник у пензији.

На свечаности су додељена и признања оснивачима удружења, ранијим председницима, команди и јединицама Ваздухопловства и ПВО, УВП Србије и општинским организацијама УВПС Земун и Нови Београд, заслужним појединцима и институцијама.

Предивним извођењем државне химне и одабраних песама са снажном емотивном и патриотском конотацијом од стране чланова Камерног ансамбла „Биљур“ из Београда и хора „ПАКУД“-а ГЦ Београд, под управом госпође Вукице Смиљанић, обележавање јубилеја је протекло изузетно свечано и достојанствено.

Након официјелног дела програма, дружење је настављено у фоајеу галерије „Икар“ Дома ваздухопловства у Земуну.

Милан Ракић



Пуковник Дејан Јоксимовић поздравља скуп

20 година од оснивања УПВЛПС 1992. ДВЕ ДЕЦЕНИЈЕ ЗЛАТНИХ ОРЛОВА

ИСТОРИЈАТ УДРУЖЕЊА

Корени организовања војних летача датирају из времена непосредно после Првог светског рата, када су српски ратни авијатичари са Солунског фронта, основали аеро-клуб, а потом и Удружење ратних авијатичара...

У ратном вихору 1941. године нестала су ратничка удружења...

После Другог светског рата, до почетка 90-тих прошлог века није било сличног удружења. Тада се родила идеја о оснивању Удружења пензионисаних војних

летача и падобранаца, због тешког социјалног стања у коме су се нашли.

Претила је опасност губитка стечених права по основу летачке службе, кидања веза са РВ и ПВО и гашења ваздухопловних традиција.

На Савету РВ и ПВО за традиције, пензионисани ваздухопловци су тражили да се то спречи и да остану уз РВ и ПВО као матицу...

Решење је виђено у оснивању Удружења које би било пут за решавање статусних проблема и за неговање ваздухопловних традиција.

Команда РВ и ПВО је то подржала, уз разумевање и помоћ.

Највећи проблем је била Уредба ССНО од 1. 12. 1991. којом је био замрзнут летачки и укинут падобрански додатак, што није било по закону.

Пензионисани летачи и падобранци су убрзали рад на оснивању удружења...

10.02.1992. формиран је Иницијативни одбор: Драгиша Недељковић, председник; Жарко Зрнић, Ранко Марић, Владимир Станковић, Миодраг Драгишић, Радован Недин, Бранко Колничар, Стеван Добановачки, Јован Свјековски, Петар Стојковић, Бранко Бранковић, Ратко Мачкић. Сазвана је конференција и припремљен оснивачки акт.

ОСНИВАЧКА КОНФЕРЕНЦИЈА је одржана 16. априла 1992.

Присуствовало је 125 пензионисаних војних летача и падобранаца. Изабрани су: Чедо Ковачевић за председника и Јован Свјековски за заменика, а у Извршни одбор: Жарко Зрнић, Ратко Мачкић, Петар Стојковић, Владо Станковић и Стојан Јовић. У Комисију за надзор и контролу: Радован Недин, Миодраг Драгишић, Драго Север, Марко Обрадовић и Стојан Марковић. Извршни одбор је именовао за секретара Бранка Колничара, за благајника Ратка Мачкића.

Ангажовањем к-та РВ и ПВО генерала Божидара Стевановић и Животе Панића, НГШ ВЈ и ВД МО, спорна уредба је укинута 13.07.1992, враћен је стартни број бодова, који је прилагођаван повишицама пензије. Обухваћено око 2.370 корисника војне пензије: 1.295 летача, 179 падобранаца, 27 диверзаната, 827 лица на укрцању и 42 рониоца. Захтеви пензионисаних војних летача и падобранаца уважени. Циљ је остварен и враћено је незаконито укинута право.

УПВЛПС је одабрало прави пут. Тадашњи челни људи у К-дло РВ и ПВО, у органима ГШ ВЈ, МО и Завода за СОВО, били су вољни да реално сагледају проблем и да га реше, признајући да су захтеви пензионисаних летача оправдани и на закону засновани. Сви они заслужују захвалност. Удружење је на старту, у пракси, показало оправданост постојања.

Удружење је регистровано. Формирани су органи и почео плански рад.

Чланови су се окупљали једном недељно у Дому ваздухопловства ради информисања, дружења и покретања акција.

Од оснивања УПВЛПС **ПОЧАСНИ ПРЕДСЕДНИЦИ** били су команданти РВ и ПВО: генерал-пуковник **БОЖИДАР СТЕВАНОВИЋ**, генерал-мајор **МИЛОЈЕ ПАВЛОВИЋ**, генерал-пуковник **ЉУБИША Д. ВЕЛИЧКОВИЋ**, генерал-пуковник **СПАСОЈЕ СМИЉАНИЋ**, генерал-потпуковник **БРАНИСЛАВ ПЕТРОВИЋ**, генерал-мајор **ВЛАДИМИР СТАРЧЕВИЋ**, к-т ВаК генерал-мајор **ВЛАДАН МАРЈАНОВИЋ**, к-т ВаК генерал-мајор **ДРАГАН КАТАНИЋ**, к-т В и ПВО, а данас је генерал-мајор **РАНКО ЖИВАК**, к-т В и ПВО.

Редовне конференције су одржаване једном годишње, а изборне сваке друге године. Успостављен је конитунитет у раду.

Од формирања Удружења војних пензионера Србије, УПВЛПС је деловало као његов колективни члан, што је и данас.



ЧЕДА КОВАЧЕВИЋ
(1933-2007), генерал-потпуковник у пензији, био је први председник УПВЛПС, потом 16. септембра 1993. године, први председник Удружења војних пензионера, а затим и први председник Скупштине Фонда за СОВО.



На конференцији Удружења 18. јануара 1994. за председника је изабран **ДУШАН БУДИМИР**, за потпредседника **Богољуб Јерemiћ**. За секретара је именован **Мато Фруља**, а за благајника **Живојин Анђелковић**.



На изборној конференцији 18. јануара 1996. године за председника Удружења поново је изабран **ЧЕДА КОВАЧЕВИЋ**, а за потпредседника **БОРИСЛАВ МАРКУШ**. Он је једно време вршио дужност председника.



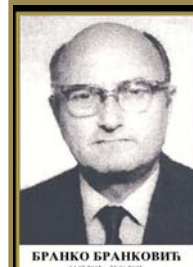
На конференцији Удружења 23. јануара 1997. године за председника је изабран **РАДЕ ЂИЛАС**, генерал-мајор у пензији. Он је био председник и од јуна 2002. до фебруара 2003. године



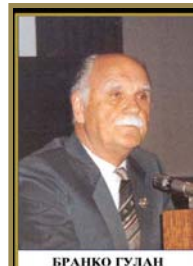
Наконференцији 15. јануара 1998. године за председника Удружења изабран је **ДМИТАР ТРБОЈЕВИЋ**, а за потпредседника **ПРЕДРАГ ВУЛИЋ**.



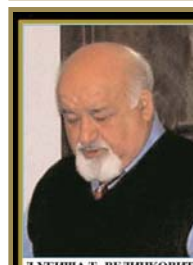
На конференцији 21. јануара 2000. године, за председника је изабран **МИЛОЈЕ ПАВЛОВИЋ**, за потпредседнике **ПРЕДРАГ ВУЛИЋ** и **БРАНКО БРАНКОВИЋ**.



14.02.2002. за председника изабран је **БРАНКО БРАНКОВИЋ**, а за потпредседника **ЉУБИША Ђ. ВЕЛИЧКОВИЋ**. После смрти Бранковића, у лето исте године, дужност председника је по други пут прихватио **РАДЕ ЂИЛАС**, но и он је преминуо у фебруару 2003. Дужност председника преузео је потпредседник **ЉУБИША Ђ. ВЕЛИЧКОВИЋ**.



На годишњој конференцији Удружења, 19. фебруара 2004. за председника Удружења изабран је **БРАНКО ГУЛАН**, за потпредседника мр **БОЖО РЕЉАН**, за секретара је именован **ДУШАН БОШКОВИЋ**.



На Изборној скупштини 14. априла 2006. године за председника је изабран **ЉУБИША Ђ. ВЕЛИЧКОВИЋ**, а за потпредседника **ЗЛАТОМИР ГРУЈИЋ**.



2008. председник је **ГРУЈИЋ ЗЛАТОМИР**, потпредседник **ДРАГОСЛАВ СПАСОЈЕВИЋ**, секретар **ДУШАН БОШКОВИЋ**. 2010. и 2012. председник је **ЗЛАТОМИР ГРУЈИЋ**, потпредседник **ЉУБИША Ђ. ВЕЛИЧКОВИЋ**, секретар је **МИЛАН РАКИЋ**. У складу са законом обављена је и пререгистрација удружења.

ПРВИ СРПСКИ АВИОНИ (3)

"Хенри Фарман ХФ 20"

Србија је у јесен 1912. године купила у француској 8 авиона, од тога су три била "Хенри Фарман ХФ 20". Авиони су у Србију стигли децембра 1912. године, укључени су у Аеропланску ескадру новоформиране Ваздухопловне команде, а већ у јануару 1913. године на њима су летели српски пилоти. У авионским удесима приликом одржања тре-наже, пилоти Јован Југовић и Војислав Нови-чић поломили су два авиона. Са трећим "фарманом 20" погинуо је на борбеном задатку наредник Михајло Петровић, који је у саставу "Приморског аеропланског одреда" био у опсади Скадра 20. марта 1913. године. После тога, ови авиони нису више коришћени у нашем ваздухопловству.

"Хенри Фарман ХФ 20" био је извиђач, двосед, са мотором "Гном" од 80 КС (59 KW). Празан је имао масу 365 кг, а у полетању 640 кг. Имао је распон крила 13,50 м, а површину крила била је 35 квадратних метара, труп му је био дуг 8,26 м. Постигао је максималну брзину од 105 км/ч. До висине 2.000 метара пењао је за 55 минута, плафон му је био 2.750 метара, а у ваздуху је могао да остане 3 сата и 20 минута. Није био наоружан.

Авион "Хенри Фарман ХФ20"



ПРВИ СРПСКИ ПИЛОТИ (3)

ЈОВАН ЈУГОВИЋ, поручник-пилот

Јован Југовић, ваздухопловни поручник-пилот, са дипломом ФАИ број 1.013 из августа 1912. године, други је наш школовани пилот авиона, такође у школи "Фарман". Рођен је у Београду 28. децембра 1886. године у трговачкој породици. Завршио је гимназију 1903. године и после тога војну академију. Као млад инжењерац пре упућивања у пилотску школу служио је у Туприји и Нишу.



Након формирања Ваздухопловне команде Српске војске 24. децембра 1912. године, био је командир Аеропланске ескадре (одељења), а после тога командир балонског одељења, са којим је учествовао у Другом балканском рату. Извиђао је непријатељеве положаје у Мачви 1914. године, где је испољио високу храброст и пожртвовање извршавајући задатке у условима јаке непријатељске артиљеријске ватре. После повлачења Српске војске на Крф и доласка на Солунски фронт, марта 1916. године, премештен је у штаб Аеропланске ескадре, где је једно време био заступник команданта.

По повратку са Солунског фронта постављен је за команданта прве ваздухопловне команде у Новом Саду, а 1925. године и команданта Првог ваздухопловног пука. Дао је велики допринос формирању и јачању југословенског ваздухопловства. Борио се за афирмацију нашег ваздухопловства у земљи и у иностранству. За време ваздухопловне манифестације држава Мале антанте септембра 1926. године трагично је настрадао у ваздухопловном удесу на Прашком аеродрому. Сахрањен је на Новом гробљу у Београду. По њему се и данас део Новог Сада око бившег аеродрома зове "Југовићево".

Јован Југовић

ВАЗДУХОПЛОВНА ХРОНОЛОГИЈА ЗА АПРИЛ И МАЈ

25. априла 1783. године, полетео је први балон на топли ваздух браће Монголфије.

2. априла 1794. године, формирана је у Медону (код Париза) прва балонска чета.

12. маја 1912. године прва класа српских пилота отпутовала је на школовање у Француској, а **21. маја 1912. године** почело је њихова летачка обука.

Априла 1917. године, организована је Радио-авијатичарска служба Српске војске.

Априла 1921. године у Петроварадину је основан "Ваздухопловни арсенал".

Маја 1927. године пилоти Тадија Сондермајер и Леонид Бајдак су на авиону Потез-25 завршили лет: Париз - Београд - Бомбај - Београд - Нови Сад, при том су прелетели 14.800 км, за 11 дана, тј. 89 сати ефективног лета.

22. априла 1934. године извршен је први лет ловца домаће конструкције ИК-1, а **крајем маја 1938.** извршени су пробни летови најбољег предратног домаћег ловца ИК-3.

Априла 1941. године код Марибора југословенска ПАА погодила немачки авион "хајнкел-111" који је извиђао војне објекте.

5. априла 1941. године, 102. ловачка ескадрила из састава Шестог ловачког пука који је имао задатака да брани Београд, вратила се са вишемесечног борбеног дежурства на а. Мостар.

5. априла 1941. године, око 20.00 часова Команда ваздухопловства војске Краљевине Југославије наредила је да све јединице и установе ваздухопловства буду 6. априла у зору у стању пуне приправности и наоружане.

6. априла 1941. године немачко ваздухопловство је без објаве рата бомбардовало Београд, у Ваздушним борбама и операцијама у априлском рату погинуло је 135 југословенских летача, а ловачка авијација и ПАО обориле су 98 немачких авион.

14. априла 1941. године, генерал Боровоје Мирковић је предао команду над Ваздухопловством пуковнику Петру Вукчевићу и одлетео за Никшић.

17. априла 1941. године капитулирала је Војска Краљевине Југославије.

21. маја 1942. године на слободну територију код Приједора слетели су Фрањо Клуз

и Руди Чајавец, тако је НОВЈ добила авијацију.

22. априла 1944. године на аеродрому "Бенина" формирана је 1. ловачка ескадрила НОВЈ.

Маја 1945. године је у Краснодару формиран 254. ваздухопловни ловачки пук, са три ескадриле авиона ЈАК-3.

18. маја 1945. године од Прве и Друге ловачке ескадриле НОВЈ је формиран Први ловачки авијацијски пук Југословенске армије.

21. маја 1989. године на аеродрому Сурчин отворена је нова зграда Музеја југословенског ваздухопловства.

26. априла 1994. године, одлуком Председника СРЈ за дан вида РВиПВО одређен је 24. децембар.

4. маја 1999. године - погинуо је пуковник-пилот Миленко Павловић, к-дант 204. лап, на авиону МиГ-29 у борбеном лет изнад Ваљева.

28. маја 1999. године погинуо је на ратном задатку, генерал-пуковник авијације пилот Љубиша Величковић, помоћник начелника штаба Врховне команде ВЈ.

Pipstrel Panthera

Pipistrel Panthera, авион са 4 седишта је представљен на сајму **Aero Expo** у **Freidrichshafen**, Немачка. Овај компактни авион може летети брзином од 200 чворова, али троши 41% мање горива у односу било који други авион у овој класи. Може се наручити са стандардним, веома ефикасним, класичним мотором, али такође је доступан са електричним погоном, који може да пређе раздаљину од 400 км са једним

BOING 707-138 B - ВЛАСНИШТВО ЏОН ТРАВОЛТЕ

У слободно време, када се не бави глумом, овај врсни уметник препушта се пилотирању свог вишегодишњег љубимца... Џон је добио Боинг 707Б од **Quantas Airilines**-а, као исплату за то што је представљао амбасадора ове компаније. Направљен је 1964. године, а пре него што је додељен Траволти, био је у поседу Френк Синатре. Тај познати холивудски глумац живи са породицом у близини Окала, где је саградио приватну писту, дугу више од 2.5 км.

BOEING 787 DREAMLINER

Око 15000 људи окупило се у највећој фабрици Бојинга, Еверет, како би гледали историјски догађај у авијацији, представљање **Dreamliner**-а.



Десетине хиљада људи широм света гледали су и уживо отварање врата хангара и коначни излазак спектакуларног авиона. То је комерцијални путнички авион. Унутрашњост је дизајнирана од стране **Teague** компаније. Вредност авиона је веша од 150 милиона америчких долара. Капацитет је од 210 до 330 путника. Приват **Аир**, швајцарска компанија специјализована за ВИП авионе, унутрашњост је дизајнирала на веома луксузан начин и **Dreamliner** начинила најекстравагантнијим путничким авионом до сада.

BOEING BUSINESS JETS

Опремљен луксузним ентеријером, који задовољава највише критеријуме, овај авион омогућава пријатан и удобан лет... Опремљен је кожним седиштима, позлаћеним копчама за појасе, улјаним сликама и кристалним лампама. Капацитет износи између 25 и 50 путника. Авион садржи велику спаваћу собу, купатило, салон за конференцију... Данас је у употреби укупно 85 ББЈ авиона. Традиција Бојинга да у врх приоритета стави удобност путника, почела је још 1928. године, са моделом 80. Данас, ББЈ нуди врхунску удобност, као што је простран краљевски кревет, приватна канцеларија, посебно дизајнирана за озбиљан и миран рад, луксузно купатило...

NOVI JET - Bombardier Aerospace Learjet 85

Измењен изглед и појачане перформансе путницима овог луксузног јет-а пружају врхунску удобност и ужитак при летењу.

Главне карактеристике модела **Learjet 85** су редизајнирана кабина увећаних прозора, који омогућавају више природне светлости, 80% већу прегледност површине, што вам причињава додатно задовољство при лету. Такође, овај авион поседује већи простор за одлагање ручног пртљага, на коме произвођач није штедео, просторну галерију за припремање хране, као и посебан простор за одмарање посаде. **Learjet 85** опремљен је са два мотора **Pratt & Whitney Canada PW307B**, чија је позната карактеристика да производи низак ниво буке при полетању.



Ексклузивни авион од 80 милиона долара

Supersonic Aerospace International, лоциран у САД-у, држави Невада... Капацитет ове луксузне летелице је 12 седећих места. Авион има два мотора, **Mach 1.6** и **1.8**. Први лет је планиран за 2014. годину, а на тржишту ће се појавити до 2016. године. Дизајн и сам концепт авиона, урађени су у сарадњи са **General electric**, **Pratt and Whitney** и компанијом **Rolls-Royce**. Цена овог луксузног авиона износиће 80 милиона америчких долара...

NEXTANT 400XT - Novi Business Jet

Овај авион је наследник **Beechjet 400A/XP**, а опремљен је са **Williams FJ44-3AP** мотором и **Rockwell Collins Pro Line 21** интегрисаним авио пакетом. Коштаће половину цене конкурентских модела са сличним карактеристикама. **ФАА** сертификат је био завршни процес одобравања **400XT** модела, а прва малопродајна испорука је планирана за октобар. Компанија је планирала 40 оваквих пословних авиона у првој серији производње.

AIRBUS A380 - Луксузни летећи хотел

Највећи двопалубни авион произведен у Европи, направио је комерцијални лет 2007. године, од Сингапура до Сиднеја, а касније су се сви већи светски аеродроми морали прилагодити како би примили ову грдосију. **Аирбус А380** је највећи путнички авион на свету, а површина унутрашњости је око 480 квадратних метара, што је чак 50% више од другог по реду величине, **Boeing Jumbo Jet 747**. У својим палубама може примити 407 и 840 путника. Стандардна конфигурација подразумева три класе – економску, бизнис и прву класу. Компаније попут **Аир Франце** и **Емиратес** отворили су уметничке галерије, инсталирали туш-кабине за путнике прве и бизнис класе. **Аирбус** у својим палубама крије и прибатне апартамане, брачне кревете, салоне и снацк барове. За привилеговане путнике, **А380** нуди могућност гледања филмова на огромним ЛЦД екранима, сурфовање интернетом, али и вођење састанака у посебним апартаманима. Од 2013. године **Аирбус** ће тржишту понудити **А380-800**, побољшану верзију авиона **А380**, који ће бити пространији и имати већу тежину полетања.



не кревете, салоне и снацк барове. За привилеговане путнике, **А380** нуди могућност гледања филмова на огромним ЛЦД екранима, сурфовање интернетом, али и вођење састанака у посебним апартаманима. Од 2013. године **Аирбус** ће тржишту понудити **А380-800**, побољшану верзију авиона **А380**, који ће бити пространији и имати већу тежину полетања.

ПРВИ ВЕРСАЦЕ ХЕЛИКОПТЕР

Agusta Westland је већ дуги низ година водећа компанија на тржишту приватних хеликоптера. Свака летелица произведена је и уређена са посебном пажњом, а додатно се издваја линија са препознатљивим **Версаце** мотивима. Модеран приступ елганцији и удобности били су императив приликом уређења летелица од којих су две већ у рукама својих власника. У унутрашњости доминирају црна и бела боја, са детаљима попут незаобилазног логота главе **Медузе**. Свака летелица поседује исту посвећеност савршенству, елганцији, високој технологији, удобности, перформансама и сигурности. Посебно прилагођени ентеријери обезбеђују додатни, ненадмашни доживљај лета, а уз **Версаце** дизајн раскош и префињеност летења подигнути су на виши ниво.



"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