

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 5, мај 2012. године

Свечаност у музеју ваздухопловства

ВАЗДУХОПЛОВНЕ МИНИЈАТУРЕ ЗА ВЕЛИКИ ЈУБИЛЕЈ

У Музеју ваздухопловства је 21. маја отворена изложба „Век војног српског ваздухопловства у минијатури“ поводом два јубилеја важна за ту установу - Дан Музеја ваздухопловства и стогодишњица српског војног ваздухопловства.

Госте су поздравили командант Ваздухопловства и противваздухопловне одбране генерал-мајор Ранко Живак, начелник Музеја Предраг Грандић, кустос Мирјана Новаковић и макетар Игор Чернишевски.

- Познато је да се ове године у Србији обележава век српског војног ваздухопловства, а изложба која је пред вама прва је у низу прослава овог великог јубилеја. Други повод постављања ове изложбе јесте Дан Музеја ваздухопловства који је на данашњи дан, 21. маја 1989. године, отворен за јавност.

- Зграда Музеја ваздухопловства представља један од симбола Београда. Она је установа културе од националног значаја, која чува и баштини традицију и историју српског ваздухопловства - с поносом је похвалио музеј Предраг Грандић и најавио да се ових дана у музеју ишчекује и милионити посетилац.



Командант Ваздухопловства и ПВО генерал-мајор Ранко Живак отвара изложбу

Изложба „Век војног српског ваздухопловства у минијатури“ обухвата макете летелица из различитих периода, од стварања српске авијатике до Ваздухопловства Војске Србије, као и фотографије које представљају пресек српског војног ваздухопловства. О самој поставци говорио је Игор Чернишевски из Београдског макетарског клуба.

- Изложба се састоји од преко 200 модела и макета летелица, које су обојене и означене тако да представљају авионе из стогодишње историје нашег ваздухопловства.

ОБЕЛЕЖЕН ДАН ПОБЕДЕ НАД ФАШИЗМОМ

На Дан победе над фашизмом у Другом светском рату, 9. маја, у организацији СУБНОР Земун одржана је пригодна свечаност у Карађорђевој парку. Културно-уметнички програм приредили су ђаци ОШ „Светозар Милетић“, а представници општине и удружења бораца и ратних ветерана положили су венце на споменик палим борцима НОР-а и жртвама фашистичког терора.



Делегација ваздухопловних ветерана пред спомеником НОБ у земунском парку

- Учествовати у јубилеју који има као предзнак 100 година, велика је срећа. Поред тога што је то част, то је за нас и велика обавеза, како према генерацијама многих ваздухопловаца које су градиле наше војно ваздухопловство и уградиле у њега све своје знање и енергију, тако и обавеза према будућим генерацијама, које ће даље наставити да граде и развијају ово што смо ми започели - истакао је генерал-мајор Живак.

Отварању изложбе, поред бројних гостију, присуствовали су и бригадни генерал Предраг Бандић, командант 204. ваздухопловне бригаде, пуковник Миливоје Пајовић, начелник Управе Министарства одбране за односе са јавношћу, Александар Конанихин, аташе за културу руске амбасале, бројни представници цивилног ваздухопловства и многи други.

Активности поводом стогодишњице српског војног ваздухопловства наставиће да се нижу и након изложбе. Половином јуна одржаће се научни симпозијум који ће осветлити сто година развоја војног ваздухопловства у Србији. У плану су и зборник радова, филм, монографија, изложбе у другим градовима, а једна од највећих манифестација која ће се одржати у овој години биће велики аеромитинг 2. септембра на батајничком аеродрому.

21. мај 1942. - 21. мај 2012.

70 ГОДИНА ПАРТИЗАНСКЕ АВИЈЦИЈЕ



Аеродром Урије



народни херој Фрањо Клуз



Авион Бреге-19



народни херој Руди Чајавец



Авион Потез-25

Априла 1942. године:

Бивши подофицир домобранског воздухопловства, авио-механичар стрелац Ивица Митречић, који је фебруара 1942. године, ступио у партизанске јединице, добио је задатак да, са Другим батаљоном 2. крајишког партизанског одреда и мештанима, уреди помоћно летелиште код села Међувођа за прихват авиона.

16. маја 1942. године:

Делови 2. и 1. крајишког одреда и банијске пролетерске чете, под руководством Оперативног штаба народно-ослободилачке партизанске и добровољачке војске (НОП и ДВ) за Босанску крајину, ослободили су Приједор. Због тога су у Бања Луци поштрене полицијске мере и прогони, те је Месни комитет КПЈ одлучио да повуче један број активиста на слободну територију. Како се у близини Приједора нализло старо помоћно летелиште **Урије**, створени су повољни услови за прелет авиона на слободну територију.

21. маја 1942. године:

Са бањалучког аеродрома пребегла су два пилота и један механичар на слободну територију и прикључили се НОП-у пилот воздухопловства НДХ. Фрањо Клуз, авионом "потез-25" пуним оружја, слетео је на припремљени партизански аеродром **Урије** код Приједора. Истог дана, нешто касније, на исти аеродром авионом "бреге-19", слетео је и резервни пилот Руди Чајавец са механичарем Милутином-Мишом Јазбецом. Овим прелетом отпочело је дејство партизанске авијације.

4. јун 1942. године:

Партизански пилоти, Фрањо Клуз и Руди Чајавец, извршили су прве ратне задатке, и то: Руди Чајавец и Миша Јазбец, авионом "бреге-19", бомбардовали су аеродром код Бања Луке и бацали летке над градом. Рањен од противавионске ватре, Чајавец је морао принудно да слети код села Кадињана. Да не би жив пао непријатељу у руке, извршио је самоубиство а механичар Јазбец је заробљен, одведен у усташки затвор и после мучења стрељан. Фрањо Клуз и механичар-стрелац Ивица Митречић, авионом "потез-25" бомбардовали су место Орахово и усташку колону.

7. јун 1942. године:

Фрању Клуз и Ивицу Митречић полетели су из базе у Међувођу на свој други ратни задатак. Над Босанском и Хрватском Дубицом бацали су летке са обавештењима о циљевима и успесима борбе против фашистичких окупатора. Над Босанским Новим и Двором бацали су три бомбе на непријатељева упоришта а после бомбардовања бацали летке.

14. јун 1942. године

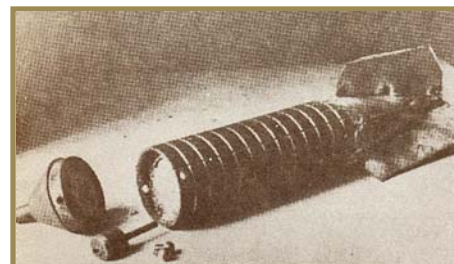
Приликом прелета у нову базу код Лушци Паланке, близу Санског Моста, Фрањо Клуз и Ивица Митречић бацали



су летке, а бомбама и митраљеском ватром напали непријатељеве колоне које су надирале према Козари.



Ивица Митречић и Мишо Јазбец



Приручна партизанска авиобомба

6. јул 1942. године:

Непријатељ је после дужег трагања на привременом летелишту у Јалашиновачком пољу код села Лушци Паланка, успео да пронађе и уништи авион Фрање Клуза – "потез-24". Јединице 1. крајишког одреда и 1. крајишке ударне бригаде припремале су, 5. јула, ноћни напад на Босански Нови. Било је предвиђено да у том нападу учествује и "потез-24", па је Клуз преузео све мере да обезбеди летелиште за ноћну акцију. У међувремену, наређење је промењено тако да је авион требао да полети 6. јула у 10 часова. У 9,30 часова када је све било спремно за лет, изненада се појавио један немачки ловац, који је извршио неколико напада бомбама и митраљеском ватром на маскирани авио и уништио га.

Тако је, после месец и по дана нестала "партизанска авијација" оставивши у историји воздухопловства неизбрисив траг и огроман допринос развоју НОР-а. То је била клица из које је као феникс кроз непуне две године настало моћно воздухопловство НОВЈ.

ПРВИ СРПСКИ АВИОНИ (4)

"Deperdussin Type T"

Од осам авиона које је Србија купила од Француске у јесен 1912. године, два су била овог типа, и то првенствено на захтев унајмљених француских pilota. Један од ових авиона био је у саставу "Приморског аеропланског одреда" али је мало употребљаван.

"Депердусин" је био извиђач, двосед. Није био наоружан. Имао је мотор од 80 КС (59 KW), постизао је брзину од 115 км/ч, на висину од 2.000 м пењао се за 40 минута, што му је и био плафон, у ваздуху је могао да остане сат и по. Овај авион је имао размах крила од 10.63 м, површину крила од 28 квадратних метара, а дужина трупа била му је 8,30 м.



ДАН ПРВОГ СРПСКОГ ПИЛОТА

наредника

МИХАИЛА ПЕТРОВИЋА

одржаће се традиционално у селу Влaкча, **16. јуна** 2012. године. Почаст пред његовом родном кућом у 10.00 часова, програм у школи 11.00 -13.00 часова.

ПРВИ СРПСКИ ПИЛОТИ (4)

МИОДРАГ ТОМИЋ

Миодраг Томић, ваздухопловни поднаредник-пилот, трећи је наш школовани пилот авиона, са дипломом ФАИ број 1.026. Завршио је француску ваздухопловну школу "Блерио" августа 1912. Рођен је 17. маја 1988. године у Страгарима код Крагујевца. Основну школу и нижу гимназију завршио је у Крагујевцу, а потом је 1905. године ступио у подофицирску школу. По завршетку школовања кратко је службовао у пешадији, а затим у Краљевој гарди.

Томић се обучавао у пилотској школи "Блерио" која је била знатно тежа од Фарманове школе, јер су питомци своја летачка знања и искуства стицали на авионима једноседима. То-

мић је све елементе обуке савладао успешно и већ августа 1912. године положио је испит и добио диплому pilota. По повратку у Србију Томић се истакао у извиђачким летовима у Балканским ратовима 1913. године.

У Првом светском рату успешно је извршавао извиђачке задатке. Први је учествовао у бомбардовању непријатељских положаја и у ваздушним борбама.

Крајем 1915. године у повлачења Српске војске преко Албаније, извршавао је борбене задатке око Скадра. У децембру 1915. и јануару 1916. извршио је десетину летова у веома сложеним метеоролошким условима, превозио је рањене и болесне, државну благајну, архиву и пошту. Последњи лет имао је 23. јануара када је у граду Љеш, ветар уништио његов авион.

Током Првог светског рата био је пилот и на Западном и на Солунском фронту. Са својим авионом "Спад" учествовао је у пробоју Солунског фронта и по ослобођењу отаџбине прелетео у Нови Сад. Томић је једини од наших првих шест pilota који је остао на дужности у ваздухопловству до Априлског рата 1941. године. За време Другог светског рата био је у заробљеништву, а потом је отишао у САД где је умро у Чикагу 1962. године.

Миодраг Томић



Вељко Лековић, правник, почео је као средњошколац да се дружи са авио макетарима, а затим и активно да се интересује за макете авиона, да би то временом постала његова пасија, резултирајући озбиљним истраживачким радом о историји крагујевачког Аероклуба.

Књига о Аероклубу Крагујевац - **Крагујевачки аеромитинзи**, представља до сада неиспричану причу о ваздухопловним догађајима и Аеро-клубу у Крагујевцу, центру Шумадије.

Књига је подељена на три дела. Први део се односи на предратни период и описује Месни и Обласни одбор Крагујевац у саставу Краљевског југословенског аероклуба „Наша крила“. Други део говори о аеродрому „Сушичко поље“ и ратним дешавањима у Априлском рату, током окупације и при-

16. Мај 2012. године - промоција књиге **КРАГУЈЕВАЧКИ АЕРОМИТИНЗИ**

Аутора **ВЕЉКА ЛЕКОВИЋА**

ослобођењу земље. Трећи део приказује послератни развој клуба, који је формиран после рата као Ваздухопловно друштво а затим прерастао у АК Крагујевац.

Највреднији сегмент књиге су биографије крагујевачких ваздухопловаца - pilota, једриличара, механичара и других заслужних чланова и функционера Аероклуба. Кроз књигу се провлачи прича о крагујевчанима, заљубљеницима у ваздухопловство који су се, са великим одушевљењем и ентузијазмом, залагали за развој цивилног ваздухопловства. Животне и ваздухопловне приче крагујевчана ваздухопловаца нису до сада биле познате. Два пута су

формирали свој клуб и уложили огроман напор уз велика одрицања, да би Аероклуб функционисао.

То је вредно остварење у ваздухопловној литератури где је приказан развој ваздухопловства у Крагујевцу кроз делатност АК и делом војног ваздухопловства: пилотска школа и 2. ловачки пук.

Крагујевац и Шумадија дали су ваздухопловству Србије и Југославије далеко више: првог pilota балона, првог команданта ваздухопловства, првог pilota авиона и прву ваздухопловну жртву Србије, првог ПАА артиљерца, првог конструктора авио-бомби, и укупно пет команданата ваздухопловства и ПВО.



СРБИЈА НА СВОЈИМ КРИЛИМА

Најновији авион из фабрике „Утва“ идеална је летелица за ратове ниског интензитета

Досадашњом серијом произведених авиона „ласта 95“ панчевачка фабрика „Утва“ успешно се потврдила као интегратор ваздухопловне индустрије Србије. Опет производимо авионе, што је технички и технолошки најкомпликованији и најсавршенији производ индустрије сваке земље. Но, ваздухопловна прича не зауставља се на „ласти 95“. Недавно је јавности незванично представљен нови домаћи авион „кобац“.



Производ је заједничких напора компаније „Југоимпорт-СДПР“, Војнотехничког института војске Србије и фабрике „Утва“. Реч је о модерном турбоелисном авиону намењеном напредној школско-борбеној обуци, али и борбеној употреби у блиској ваздушној подршци у противтерористичким и противпобуњеничким сукобима. То је концепт авиона ЦОИН (Counter Insurgency), чија је појава последица новог типа рата. Односно, данас се не исплати по разним гудурама и врлетима гађати мање скупине побуњеника и терориста најмодернијим борбеним млазним авионима четврте и пете генерације, ако исти посао успешно могу да обаве и много јефтинији апарати из категорије ЦОИН.

Управо зато је и компанија „Југоимпорт-СДПР“ поставила основне концептуалне и ТТЗ за развој „копча“, урадила идејни концепт авиона, а уједно је и носилац развоја и производње нападнонавигационог система и система наоружања. Војнотехнички институт војске Србије је носилац развоја новог авиона, док се компанија „Утва“ појављује као финалиста производње „копча“, чиме се Србија сврстава међу само седам светских произвођача ове данас тржишно атрактивне категорије авиона.

У односу на авион „ласта 95“, „кобац“ има три пута снажнији мотор, турбоелисни од 1.000 КС уместо клипног, велика побољшања летних перформанси, повећану носивост убојног терета, као и савремени интегрисани нападно-навигациони систем, те систем за безбедно напуштање авиона са избацивим седиштима за оба пилота. Максимална брзина новог авиона у хоризонталном лету је 500 км на час, носивост убојног терета је 500 кг (авиобомбе, невођене и вођене ракете, те нове „Југо-импортове“ контејнере са топовима од 20 мм и митраљезима од 12,7 мм).

„Кобац“ је добио најмодернији оптоелектронски систем са дневном и термовизијском камером и ласерским даљинномером, ту је и централни рачунар, монитор за визуализацију података оптоелектронског система, навигације и летних података, инерцијални систем и ГПС уређај. Све му то омогућава осматрање и прецизно дејство дању и ноћу у свим метеоролошким условима. Концепт авиона укључује и додатне резервоаре за гориво на крајевима крила, чиме се постиже велики долет, до 1.600 км, дуготрајно дејство у зони циља, што је посебно значајно за категорију ЦОИН авиона. Плафон лета је 8.000 метара и попут правог „копча“ нови авион може да остане у ваздуху пуних пет сати вребајући свој циљ. Добре маневарске карактеристике сврставају га и у акробатске летелице. Може да полеће и са припремљене травнате писте.

ПОД БУДНИМ ОКОМ ПОЛИЦИЈСКИХ БАЛОНА

Велики број акција пресецања канала кријумчарења и илегалних прелазача границе откривен захваљујући камерама дирижабла

Гранична полиција и Жандармерија у обављању својих послова од септембра прошле године користе три дирижабла или специјално опремљена осматрачка балона. Како кажу у МУП-у Србије, балони су опремљени најмодернијом опремом за снимање из ваздуха. На висини и до чак 200 метара, балони, помоћу хелијума, у ваздуху могу да стоје и до 24 часа током којих непрекидно снимају ситуацију на терену. Поред дневних и термо-



визијских камера за снимање у ноћним условима, дирижабли имају комуникациони систем за онлајн пренос видеосигнала и команди између земаљског контролног центра и самог балона.

У граничној полицији кажу да су им балони драгоцени у раду и да је велики број акција пресецања канала кријумчарења и илегалних прелазача границе откривен захваљујући камерама дирижабла.

Балони се подижу у зависности од временских услова, а један од њих је да брзина ветра не сме да прелази 25 чворова или 46 километара на час. У граничној полицији имају два таква балона.

Трећи дирижабл користи Жандармерија. Балони су идеални за надгледање и снимање утакмица и осталих високоризичних скупова. Идеални су за надгледање објеката од посебне важности као што су државне институције, нуклеарна постројења, рафинерије. Опремљени су најмодернијом опремом, која омогућава јасно „зумирање“ циља удаљеног и до десетак километара. Имају могућност померања у распону од 360 степени. Сви подаци у балону су заштићени тако да нико не може да их пресретне и дешифрује. Слика се шаље у реалном времену, а снимци се архивирају са ознакама времена и места снимања. То омогућава да буду употребљени као доказни материјал пред судом.

Балоне опслужују посаде од четворо људи, који се за време снимања налазе у командном центру на земљи. За подизање балона у ваздух довољно је 15 минута. Сви чланови посаде балона су прошли обуку коју су им одржали стручњаци из Израела.

Идентичне дирижабле користе полиције у Њујорку и Лондону, а сличну опрему користе одређене војне јединице у кризним жариштима у свету.

Српска полиција је дирижабле добила као резултат преговора државе и израелске компаније „Импсат интернешенел“ у вези са спором око закупа израелског сателита.

ПРВИ ПРЕОКЕАНСКИ ЛЕТ "СОЛАРНОГ" АВИОНА

Авион "Solar Impulse" који ради користећи сунчеву енергију полетео је из Швајцарске на свој први преокеански лет. Данас је он слетео у Мадрид. Авион је у ваздуху провео нешто више од 17 сати, прешавши скоро 1,5 хиљада километара, а не користећи при том ни кап керозина. У Мадриду ће инжењери да изврше проверу свих система авиона и у понедељак ће ако то временски услови дозволе наставити свој лет до коначне дестинације, Марока. Учесници пројекта "Solar Impulse" се надају да ће 2014. године прелетети Земљу у неколико етапа користећи соларну енергију и тиме доказати да алтернативни, необновљиви извори енергије постоје.



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