

ОБЕЛЕЖЕН ДАН 204. ВАЗДУХОПЛОВНЕ БРИГАДЕ



На војном аеродрому „Пуковник-пилот Миленко Павловић“ у Батајници данас је одржана свечаност поводом Дана 204. ваздухопловне бригаде, који се обележава у знак сећања на 2. децембар 1949. године када је формиран 204. ловачки авијацијски пук.

Поводом празника, уприличени су дефиле јединица бригаде и тактичко-технички збор наоружања и војне опреме, положени су венци на спомен-обележје на аеродрому и уручене награде најистакнутијим појединцима.

У осврту на постигнуте резултате истакнут је висок ниво оспособљености припадника 204. ваздухопловне бригаде, који је потврђен на бојевом гађању циљева у ваздушном простору у Бугарској и здруженим тактичким вежбама реализованим у години за нама.

ОБАВЕШТЕЊЕ ЧЛАНСТВУ

Од 1. јануара 2022. године УПВЛПС настављајући тридесетогодишњу традицију прелази на нови форму рада и деловања под називом: „Ветерани РВ и ПВО - Удружење пензионисаних војних летача Србије“. Седиште је на истој адреси. Наставља са радом веб сајт и Ваздухопловни билтен. Руководи тим: Башарагин Милорад, председник, Ракић Милан, секретар и Јовановић Саша, организатор, дефинисаће садржаје, метод и програм рада и о томе информисати чланове удружења и сродне сарадничке организације.

УПВЛПС

ВЕТЕРАНИ РВ И ПВО

2022

УДРУЖЕЊЕ ПЕНЗИОНИСАНИХ ВОЈНИХ ЛЕТАЧА И ПАДОБРАНАЦА СРБИЈЕ

ЧЛАНОВИ УДРУЖЕЊА
 ЖЕЛЕ ВАМ ЗДРАВАЉА,
 СРЕЋЕ И УСПЕХА
 У НОВОЈ
 - 2022. ГОДИНИ.

Старости и вољу
 за тек приликом!
 Заклетвом оцамо одбрали
 слободни: неба Србије верни!
 У летње и локаторе плаве
 аксије нечо заљубљени.

**СРЕЋНИ НОВОГОДИШЊИ
 И БОЖИЊНИ ПРАЗНИЦИ!**

www.udruzenjepvlps.org

ОБЕЛЕЖЕНО 109 ГОДИНА РВ И ПВО



Војним свечаностима у команди и јединицама Ратног ваздухопловства и ПВО, данас је обележен 24. децембар — Дан вида РВ и ПВО, у спомен на дан када је 1912. године донето решење о формирању Ваздухопловне команде у Нишу. Пред свечаним стројем јединица, сумирани су резултати рада у претходном периоду и уручене награде и признања најбољим појединцима и јединицама.

Поводом празника одржан је свечани скуп у Дому ваздухопловства у Земуну, коме су присуствовали министар одбране др Небојша Стефановић, начелник Генералштаба Војске Србије генерал Милан Мојсиловић, представници локалне самоуправе, верских заједница и бројни гости.

Обележавање празника била је прилика да се још једном истакне висок ниво оспособљености припадника Ратног ваздухопловства и ПВО, који је потврђен на бројним вежбама и бојевим гађањима у земљи и иностранству, као и импресивни резултати у опремању савременим борбеним системима, чиме су значајно унапређене способности овог вида Војске Србије за контролу и заштиту ваздушног простора.

УПВЛПС је упутило честитику Команданту РВ и ПВО поводом 24. децембра Дана вида.



ИЗ РАТНОГ ВАЗДУХОПЛОВСТВА И ПВО И ВОЈСКЕ СРБИЈЕ

ПРИКАЗ МОГУЋНОСТИ БОРБЕНИХ ХЕЛИКОПТЕРА РВ И ПВО

На аеродрому “Наредник - пилот Михајло Петровић” у Нишу извршен је приказ хеликоптерских јединица РВ и ПВО и 63. падобранске бригаде. Присуствовао је председник Србије Александар Вучић, министар одбране, министар финансија и начелник ГШ ВС.

Рапорт председнику предао је командант 98. вбр бригадни генерал Зоран Продановић. Изведена је демонстрација класичног десанта падобранаца, десанта конопцем, подршка хеликоптера дејству специјалних јединица, спасавање рањеника помоћу корпе и везом и евакуација припадника 63. пдбр.

Председник Србије имао је састанак са представницима одбрамбене индустрије из целе земље са којима је разговарао о већим улагањима и унапређењу наменске индустрије.

Вучић је рекао да наруџбине државе од наше наменске индустрије износе 200 милиона евра годишње и да ће то морати да иде преко 250 милиона само од домаће наменске индустрије. Такође, истакао је да Србија мора додатно да оснажи наменску индустрију, као и да за многе њене производе постоји тржиште у целом свету.



ОБУКА МЛАДИХ ПИЛОТА НА АВИОНУ “ОРАО”

На аеродрому „Морава“ у Лађевцима се, поред редовних тренажних летова, тренутно реализује и обука најмлађих пилота Војске Србије за летење на ловцу-бомбардеру Ј-22 „Орао“. Обуку похађају потпоручници који су по завршетку Војне академије распоређени у 98. вбр и који су успешно савладали летење на авионима „ласта“ и „супергалеб“ Г-4. Они су у првој фази обучавања реализовали земаљску припрему за летење, која је обухватала техничку радионицу и обуку на симулатору лета, и потпуно спремни су ушли у процес летачке преобуке.

Пилоти сада пролазе обуку у основном, акробатском и навигацијском летењу, након чега их очекују самостални летови, борбена и обука у групном летењу, како би били оспособљени за пружање ваздухопловне ватрене подршке јединицама Копнене војске и дејство по циљевима на земљи. Завршетком њиховог оспособљавања 98. ваздухопловна бригада ће добити још једну генерацију младих пилота у потпуности обучених за извршавање борбених задатака за које је намењен овај тип ваздухоплова.



ВАЗДУХОПЛОВНА ХРОНОЛОГИЈА

- **Почетком јануара 1913. године**, после формирања Ваздухопловне команде српске војске, на аеродрому Трупалско поље код Ниша је почело летење српских пилота, упркос јакој зими и снежним падавинама. Тада су забележена и два авио-удеса. Поручник-пилот Јован Југовић, командир Аеропланског одељења, лакше је оштетио свој авион. Поднаредник-пилот Војислав Новичић је на слетању поломио свој авион и задобио теже повреде, због којих је дужи време провео у болници.

- **5. јануара 1945. године**, почео је са радом штаб Девете обласне базе у Новом Саду. Први командант је био пуковник Тодор Узелац.

- **9. јануара 1911. године**, приликом приказивања летења на авиону, у Београду је погинуо Едвард Русјан.

- **15. јануара 1943. године**, полетео је први југословенски пилот поручник Аугустин Грошељу 1. тренажном сквадрону РАФ-а на аеродрому Ел Балах. Он је по завршетку комплетне преобуке, 3. фебруара полетео за аеродрома Такордија у Египту.

- **17. јануара 1918. године**, на Солунском фронту су формирана је Прва српска ескадрила, а за командира је постављен пилот капетан I класе Бранко Вукосављевић.

- **17. јануара 1945. године**, почела су дејства јединица

Групе ваздухопловних дивизија у подршци југословенским армијама.

- **19. јануара 1913. године**, у Србију је дошао чувени француски пилот Жил Ведрин.

- **20. јануара 1944. године**, у Салаветрију (Италија) је формиран Штаб ваздухопловних школа Народноослободилачке војске Југославије. До 1990. године тај датум је обележаван као Дан Ваздухопловне војне академије.

- **21. јануара 1963. године**, на београдски аеродром, слетела је прва ЈАТ-ова КАРАВЕЛА, YU-АНА.

- **21. јануара 1977. године**, на аеродрому Батајница, полетео је прототип авиона „Орао“ двосед.

- **26. јануара 1972. године**, од подметнуте бомбе у авиону, над Чехословачком је, изнад места Српске Каменице експлодирао ЈАТ-ов ДЦ-9 YU-АНТ. Погинуло је 27 путника и чланова посаде. Пад са око 10.000 метара једино је преживела стјуардеса Весна Вуловић, која је након тога ушла у Гинисову књигу рекорда, као једина особа која је преживела пад са тако велике висине.

- **27. јануара 2000. године**, Еуроконтрол је поново успоставио саобраћај преко Обласне контроле Београд.

- **28. јануара 1957. године**, на београдски аеродром је слетео први ЈАТ-ов ИЛ-14, YU-ADE.

109 ГОДИНА РВ И ПВО

1. - ПРИПРЕМЕ ЗА ФОРМИРАЊЕ ВОЈНОГ ВАЗДУХОПЛОВСТВА

Припреме за формирање војног ваздухопловства у Србији почеле су оног дана када је у Уредбу о војсци, 2. августа 1893. уграђен став: „По могућству образоваће се у свакој дивизији још и ваздухопловска и велосипедска одељења из кадрова, који ће се још умиру тим службама обучавати“. Тиме је почела изградња новог рода војске, потом и вида, која је текла постепено и увек ишла узлазном линијом.

На размеђу XIX и XX века припремано је формирање војног ваздухопловства Краљевине Србије, а конкретизовано одлуком министра војног 24. децембра 1900. да расписује конкурс за школовање официра за „ваздухопловну струку“ у Русији. По повратку, крајем 1902., капетан Коста Милетић је израдио више пројеката за увођење ваздухопловства. Војска Краљевине Србије добила је 1901. савремену организацију, са којом је, незнатно измењеном 1904. и 1905. године, ушла у балканске ратове. У том периоду ваздухопловство - „ваздухопловна струка“ први пут се појављује у закону о војсци 1904. Планом модернизације 1905. предвиђено је формирање ваздухопловних јединица. Инжињеријско-техничко одељење и стручни људи у Србији пратили су и анализирали искуства о увођењу ваздухопловства у армије других држава, и уопште о балонству и авијацији. Томе су посложили и доласци више страних балонера и авијатичара у Србију, који су пренели каква-таква искуства, а и на лицу места се могло видети шта су то балони и ваздушни бродови, а потом и авиони, и шта је потребно за њихово одржавање и опслуживање, организацију и обезбеђење летења. У Ратној служби 1911. дат је опис голубије поште и аероплана, а исте године је изашла књига „Ваздухопловство и војнички поглед на његову примену“.

Развој ваздухопловства ширио се и допирао до наше земље, почела је „ера авијације“. Многи ваздухопловци долазили су у Србију и приказивали летеће справе и вештину летења. То је доприносило да се код грађана, а посебно код официра, подофицира и војника, почне стварати реална слика о тим новим летелицама.

2. - ШКОЛОВАЊЕ СРПСКИХ ПИЛОТА У ФРАНЦУСКОЈ 1912. ГОДИНЕ

Српски Министар војни расписао је 21. фебруара 1912. године конкурс за 3 официра и 3 подофицира за изучавање пилотаже у француским приватним школама. Пријавио се 171 кандидат и после 3 лекарска прегледа и строгог стручног испита, у Прву класу српских војних авијатичара изабрано је 6 кандидата. За пилоте авиона одабрани су поручници Милош Илић и Јован Југовић, потпоручник Живојин Станковић, наредник Михаило Петровић и поднаредници Миодраг Томић и Војислав Новичић. Они су 12. маја 1912. отишли за Француску. Већ 21. маја почела је летачка обука са њима, након скромне теоријске и претходне припреме за летење. Први самостални лет је извршио Михаило Петровић почетком јуна.

У градићу Етамп, 60 км северно од Париза, постојале су две приватне пилотске школе: Блерио и Морис Фарман), које су држали познати француски конструктори авиона и власници истоимених фабрика за производњу ваздухоплова. Српски питомци су 8. септембра 1912. успешно завршили летачку обуку. Звање пилота први је добио Михаило Петровић. Српска држава је за обуку сваког питомца платила по 27.000, а поред тога морала је за сваког

од њих да депонује по 20.000 француских франака за исплату штета на авионима при летењу. У школама су питомци остали 4 месеца, а после тога су полагали испит за цивилне пилоте. За време школовања српски пилоти су код Фармана направили штету на апаратима од 13.000, а у школи Блерио чак од 255.000 француских франака. Испити су полагани појединачно или у мањим групама, а кандидат се пријављивао када би се осетио способним и када би се инструктор с тим сложио. По положеном испиту кандидат је добијао диплому цивилног интернационалног пилота. Српски пилоти-питомци су положили пилотске испите у периоду август - септембар 1912. и добили су дипломе. Наредник Михаило Петровић први је од српских питомаца положио испит 23. јула 1912. године пред комисијом француског аероклуба и добио диплому ФАИ број 979 и тако постао први дипломирани српски пилот.

Српски пилоти су поред диплома добили и француски пилотски знак. Тај знак су носили са поносом. Увидевши још у току школовања да им обука неће бити довољна за летење, у ратним условима, питомци су тражили од Министарства војног Краљевине Србије да им се омогући неколико дужих летова на висинама већим од 1.000 метара и да се науче спуштању (силажењу) са угашеним мотором са те висине. Пошто нико није био послат на обуку за авио-механичара, већ је било предвиђено да се сами пилоти брину за авионе, питомци су захтевали да им се омогући да се боље упознају са мотором и конструкцијом самих авиона. Због погоршања ситуације на Балкану, Министарство војно није усвојило ове захтеве, предвиђајући могућност допунске обуке у земљи.

3. - НАБАВКА АВИОНА ЗА СРПСКО ВАЗДУХОПЛОВСТВО 1912. ГОДИНЕ

Октобра 1912. по отпочињању Првог балканског рата, заплена су 2 турска авиона. У Француској је купљено 8 авиона, а 2 су добијена као помоћ из Русије. Тако је крајем 1912. Србија имала 12 авиона. Објава мобилизације за Први балкански рат, од 30. септембра 1912. затекла је српске питомце авијатичаре у Француској. Они се враћају у земљу. Краљевина Србија је ангажовала и 4 Француза (3 пилота и 1 авиомеханичара) и 2 Руса. Ваздухопловни материјал је бродом из Барија пребачен у Солун, па возом за Ниш. Почеле су припреме за изградњу инфраструктуре и објеката за смештај људства, ваздухоплова и технике. Први аеродром уређен је на Трупалском пољу, код железничке станице Топоница код Ниша.

4. - ФОРМИРАЊЕ ВАЗДУХОПЛОВНЕ КОМАНДЕ СРПСКЕ ВОЈСКЕ 24. ДЕЦЕМБРА 1912. ГОДИНЕ

Наредбом начелника Штаба Врховне команде војводе Радомира Путника **24. децембра 1912. формирана је Ваздухопловна команда** Српске војске, са седиштем у Нишу. Документ о оснивању није пронађен и није забележен у „Операцијском деловоднику“ протокола Врховне команде. Међутим, добро информисани дневни лист „Политика“, у броју од 12. децембра 1912. (по старом календару), или 25. децембра по новом, објавио је вест да је у Нишу формирана Ваздухопловна команда. Лист „Вечерње Новости“ од 13/26. децембра 1912. допунио је ту вест. За команданта је постављен мајор Коста Милетић. Састав: Аеропланска ескадра; Балонска чета; Водонична централа и Голубија пошта.

Златомир Грујић

ПОГИБИЈА НАЧЕЛНИКА ГЕНЕРАЛШТАБА У ПАДУ ХЕЛИКОПТЕРА У ИНДИЈИ

Индијско војно ваздухопловство спроводи истрагу удеса хеликоптера, који се срушио на југу земље, при чему су погинули начелник генералштаба генерал Бипин Рават (63), његова супруга и још 11 путника и чланова посаде летелице. У олупини су пронађене „црне кутије”. Несрећа, која је потресла ову велику земљу, догодила се у држави Тамил Наду. Генерал Рават требало је да посети једну војну високошколску установу. Хеликоптер је полетео у 11.48 часова из ваздухопловне базе Сулур и требало је да око 12.15 часова слети у мање од 100 км удаљени Велингтон, јавља Си-Ен-Ен. Контрола лета изгубила је контакт с летелицом у 12.08 часова, а посада претходно није пријавила никакве проблеме. Хеликоптер се, како се испоставило, у то време срушио у брдима обраслим шумом у близини места Кунура. Мештани су властима пријавили шумски пожар, а кад су стигли на лице места видели су олупину у пламену. Међу телима страдалих пронашли су јединог преживелог, капетана ваздухопловства. Један туриста је снимио летелицу непосредно пре пада. На снимку се види хеликоптер у ниском лету како кроз облак замиче у брда. Тренутак касније чуо се јак ударац. Генерал Рават је био највиши званичник у индијској војсци и саветник при МО, сматран је блиским сарадником индијског премијера Нарендре Модиија. Он је први начелник ГШ војске Индије – та функција је уведена 2019. године. Тек од тада је у једној личности, односно функцији, обједињено командовање КоВ, РВ и морнарицом. Први човек индијских оружаних снага и његови сапутници и чланови посаде настрадали су у хеликоптеру Ми-17В5 руске производње, савременој верзији можда и најпопуларније летелице те класе. У великој индијској војсци дешавали су се удеси, а један хеликоптер тог типа пао је и 2017. године, када је погинуло 7 војника. (Извор: *Политика*, 10.12.2021)

РУСКИ И БЕЛОРУСКИ ЛОВЦИ ПАТРОЛИРАЈУ ДУЖ ГРАНИЦА САВЕЗНЕ ДРЖАВЕ

Белоруски и руски авиони извршили су заједничко патролирање ваздушном границом Савезне државе Белорусије и Руске Федерације, саопштила је прес-служба МО Белорусије. Истиче се да то белоруском народу гарантује „мирни рад и суверенитет државе”. Москва и Минск су одлучили да повећају састав дежурних снага и да чешће патролирају савезном границом због повећане фреквенције летова разних врста авијације у близини граница Белорусије. То је неопходно како би се спречило кршење границе у ваздушном простору, објаснило је МО. Министарство је констатовало раст војне активности у суседним државама ЕУ. Конкретно, Пољска је концентрисала 23.000 војника, тенкова, система ПВО и другог тешког наоружања у близини границе са Белорусијом након што се тамо појавио спонтани камп од 2.000 избеглица са Блиског истока. МО Белорусије је напоменуло да се такве акције не могу назвати адекватним одговором на миграциону кризу – то више личи на стварање ударних војних група. Министар одбране рекао је да се гомилање снага НАТО-а у близини граница земље и јачање војне компоненте Пољске могу сматрати „комплексном мера за припрему за рат”. Према његовим речима, чини се да Варшава жели да покрене сукоб увлачењем ЕУ у њега. (Извор: *восток.рс* 14. 12. 2021.)

ТРИ ФРАНЦУСКА ВОЈНА АВИОНА ПОКУШАЛА ДА ПРИЂУ РУСКОЈ ГРАНИЦИ

Руски ловци Су-27 испратили су из ваздушног простора изнад Црног мора три француска војна авиона која су покушала да се приближе руским границама, саопштило је руско Министарство одбране. Посаде руских ловаца идентификовали су ваздушне циљеве као два тактичка ловца “мираж 2000” и “рафал”, као и авион за допуну горива С-135. На снимку се види да су руски авиони били на минималној удаљености од неколико десетина метара од француских, преноси Спутњик. Према материјалима руског Министарства одбране, француски авиони су били наоружани навођеним ракетама “ваздух-ваздух” АИМ-9 и “метеор”, а имали су и допунске резервоаре горива како би се повећала дужина лета. (Извор: *Танјуг*, 08. 12.2021.)



ЗАШТО ЈЕ ЕРБАС А380 МОРАО ДА УМРЕ!

Ербас је испоручио свој 251, а тиме и последњи авион типа А380. Тај највећи путнички авион на свету је економски био врећа без дна, али се пројекат ипак на неки начин исплатио. Компанија “Емирејтс” са седиштем у Дубаију купила је 123 авиона тог типа и да ње није било, комплетан програм производње А380 био би угашен још пре неколико година. Ербас је крај производње најавио још 2019. Тада је речено да ће крајем 2021. окончати производни процес.

Тај авион требало је да конкурише Боингу 747 који још увек лети, али и крај његове производње је најављен за 2022. И то након 50 година колико је јездио ваздушним просторима. У јесен 2021. почело је да се прича о “другом пролећу” авиоцина - и то у сред касне јесени 2021.

Развој и производња А380 коштали су, према неким проценама, око 30 милијарди евра. То је пре свега био новац пореских обвезника у Европи. И због чега је тај пројекат, барем економски, пропао? Главни проблем је било вишегодишње отезање око развоја и склапања А380. Болно искуство била је и чињеница да Ербасове фабрике у Немачкој и Француској нису опремљене компатибилним рачунарским системима. Када се А380 коначно 2008. појавио на тржишту, био је то веома лош тренутак. Светом је тада харала пандемија САРС-а, а због глобалне финансијске кризе потражња за великим авионима дословно је колабирала.

На крају се прогноза Боинга показала као тачна - тржиште је вапило за мањим, рентабилнијим авионима. Захваљујући Боингу 787 и Ербасовом конкуренту А350, одједном су се на тржишту нашли авиони који су без слетања могли да прелете од Диселдорфа до Токија или од Минхена до Боготе. Путници више нису хтели да преседају на великим чвориштима и - Ербас је са својим цином А380 био осуђен на пораз.

Па ипак, и произвођач тог авиона, а и познаваоци авиобранше кажу да А380 није био бесмислен, упркос економском неуспеху. Ербас је због тог пројекта био присиљен да интегрише своје фабрике и по први пут је та фирма наступила као једно тело, као једно предузеће. (Извор: *ДОЈЧЕ ВЕЛЕ (DW)*, 17.12.2021.)

ISSN (Online) 2560-4708

Ваздухопловни билтен излази месечно у електронској форми. Намењен је члановима УПВ.ПИС, ваздухопловним ветеранима и љубитељима ваздухопловства.
Уређење и припрема: Златомир Грујић и Милан Ракић.
Е-пошта: zlgrujic@gmail.com, www.udruzenjepvlps.org