



75 година формирања
партизанске авијације НОВЈ 1942. године

ВАЗДУХОПЛОВНИ

Издаје: Удружење пензионисаних војних летача
и падобранаца Србије. ЗЕМУН, Штросмајерова број 1
www.udruzenjepvlps.org



БИЛТЕН

Број 62, фебруар 2017. године

ДАН МУЗЕЈА ВАЗДУХОПЛОВСТВА



Најлепши храм ваздухопловне културе у Србији налази се на локацији београдског аеродрома "Никола Тесла"

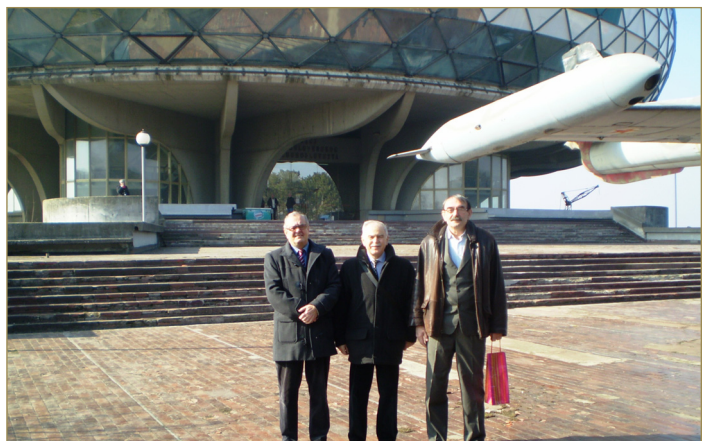
Традиционално, 15. фебруара 2017. године, прослављена је Слава музеја Сретење Господње, а уједно је обележена 60. годишњица од оснивања Музеја ваздухопловства РВ и ПВО, давне 1957. године, на исти дан.

Музеј ваздухопловства настао је пре шест деценија као плод вишедеценијске идеје да се прикупљају и баштине достигнућа и чувају од заборавља материјална и духовна културна добра из историје ваздухопловства.

Историја ваздухопловства у Србији је богата, јер је она међу првих петнаест држава у свету које су увеле ваздухопловство у војску, уосталом као и сви до тада, а међу првих пет држава које су ваздухопловство користиле у ратне сврхе.

У музеју, тој прелепој ризници ваздухопловног блага и најзначајнијој институцији ваздухопловне културе у нас налазе се документи, књиге, фотографије и летелице које подсећају и упечатљиво приказују историјски развој ваздухопловства.

У свечарској атмосфери, окупили су се ваздухопловци свих генерација и ове године на Сретење, радосни у сусрету и виђењу, дружили се и евоцирали сећања на протекле деценије и дане. Слави музеја и обележавању јубилеја присуствовали су и представници УПВЛПС.



Испред Музеја ваздухопловства: Војислав Стојановић, Златомир Грујић и Зоран Милићевић, Сретење 2017. године

ДАН ДРЖАНОСТИ СРБИЈЕ



Гардисти Војске Србије припремају се да подигну државну заставу у част Дана државности Србије

Низом манифестација 15. фебруара 2017. године обележен је Дан државности, као сећање на Сретење 1804. године, када је под вођством војводе Карађорђа подигнут Први српски устанак - "српска револуција" и почело ослобађање од Турске и стварање државе. На исти датум 1835. године, донет први модерни устав Србије - "Сретењски устав".

ПРВИ ШКООЛОВАНИ ВАЗДУХОПЛОВАЦ

Од 14. фебруар 1901. године, поручник Коста Милетић се школовао у познатој ваздухопловној школи - "Официрском ваздухопловном училишту" која се налазило у Волковом пољу недалеко до Санкт Петербурга, близу Царског села. Школовање је завршио 15. новембра 1902. године и вратио се у Србију.



Ваздухопловни учевни парк у Волковом пољу, снимак из ваздуха, почетак XX века

АНАЛИЗА ОПЕРАТИВНИХ И ФУНКЦИОНАЛНИХ СПОСОБНОСТИ РВ И ПВО

У команди Ратног ваздухопловства и противваздухопловне одбране у Земуну одржана 17. фебруара 2017. године анализа оперативних и функционалних способности овог вида Војске Србије за 2016. годину.

Анализи је присуствовао начелник Генералштаба Војске Србије генерал Љубиша Диковић са члановима проширеног Колегијума, директор Инспектората одбране генерал-мајор др Горан Радовановић, представници Министарства одбране, команданти јединица РВ и ПВО, као и начелници организационих јединица Команде РВ и ПВО.

Најодговорније старешине Војске Србије размотрили су услове рада и изграђивања оперативних способности РВ и ПВО у 2016. години и предложили мере за одржање и унапређење оперативних способности овог састава Војске Србије у 2017. години.

Након извршене анализе, у знак захвалности за допринос развоју способности РВ и ПВО и дугогодишњи рад у овом виду Војске Србије, командант РВ и ПВО генерал-мајор Ранко Живак уручио је пригодан поклон заменику начелника Генералштаба генерал-потпуковнику Јовици Драганићу који ускоро одлази у пензију.



Генерали Ранко Живак и Јовица Драганић



Учесници годишње анализе у Команди РВ и ПВО

ВАЗДУХОПЛОВНА ХРОНОЛОГИЈА

- 1. марта 1916. године, на Крфу је формиран Аероплански депо.

- 1. марта 1919. године, у Новом Саду је основана Ваздухопловна команда са седиштем на Петроварадинској тврђави, а убрзо се отварају и Ваздухопловни арсенал и школа за обуку авио-механичара и специјалиста, Извиђачка школа те Школа за резервне пилоте официре.

- 3. марта 1915. године, француска ескадрила која је пошла у помоћ Србији, укрцана је у Марсеју на два брода. У Солун је стигла 10. марта а у Ниш 15. марта. Одатле је прешла Смедеревску Паланку, па у Београд.

- 9. марта 1879. године, инжењер Огњеслав Костовић, Србин из Војводине, приказао је у Петровграду своје пројекте махокрилца, хеликоптера и управљивог балона-дирижабла. Он је 1882. године, правио велики дирижабл, ваздушни брод „Росија“ и за њега пројектовао и изградио бензински мотор од 80 КС.

- 10. марта 1953. године, слетањем прва четири млазна авиона Т-33 Шутинг Стар на писту батајничког аеродрома, започела је „млазна ера“ нашег РВ и ПВО.

- 12. марта 1941. године, ваздухопловне јединице запоселе су 23 ратна аеродрома и летелишта по ратном плану „Р-41“. Тако су једино ваздухопловне јединице непосредно пре почетка Априлског рата биле мобилисане у пуном саставу.

12. марта 1944. године, југословенско-британским протоколом је утврђено формирање борбене авијације НОВЈ.

15. марта 1927. године, у Земуну је основана фабрика авиона под називом „Фабрика аероплана и хидроплана Змај“, чији су оснивачи били инжењер Јован Петровић и индустријалац Драгољуб Штерић.

15. марта 1940. године, „Фабрика авиона Утва“ са седиштем у Београду преселила је своје погоне у Панчево, где се и данас налази. Производила је школске авионе и једрилице.

20. марта 1913. године, код Скадра је погинуо наредник-пилот Михаило Петровић. Он је прва жртва српског војног ваздухопловства и друга у свету.

24. марта 1999. године, масовним дејствима авијације и крстарећих пројектила, почела је агресија НАТО на СРЈ.

25. марта 1919. године, обављено прво слетање авиона СПАД 46 на београдски аеродром који се тада налазио код Панчева.

25. марта 1927. године, отворен је земунски аеродром и на њега је пребазирала 125. ловачка група из Новог Сада, под командом мајора Миодрага Томића.

25. марта 1999. године, погинуо је на борбеном задатку потпуковник-пилот Живота Ђурић, командант 241. ловачко бомбардерске ескадриле „Тигрови“, на авиону Орао.

26. марта 1999. године, на борбеном задатку погинуо је мајор-пилот ловац Зоран Радосављевић.

27. марта 1941. године, ваздухопловство је имало кључну улогу у војно-државном удару, када је одбачен срамни споразум о приступању Краљевине Југославије „Тројном пакту“ и она се сврстала у антифашистичку коалицију.

27. марта 1999. године, изнад сремског села Буђановци наша ПВО је оборила тзв. „невидљиви“ авион Ф-117, понос ваздухопловне индустрије САД.

28. марта 1924. године, фабрика аероплана и хидроплана „Икарус“, свечано је испоручила први авион, назван ШБ-1 Мали Брандербург.

ПРВА БОРБЕНА ЈЕДИНИЦА СРПСКЕ АВИЈАЦИЈЕ

1. Формирање Приморског аеропланског одреда

Српска влада је крајем јануара 1913. године, одлучила да се одазове молби краља Црне Горе, и војском потпомогне зазимање Скадра, који је Црногорска војска месецима држала у окружењу. Српска Врховна команда формирала је у том циљу комбиновани корпус, назван "Приморски кор", који је требало да се бродовима пребаци из Солуна до луке Сан Ђовани на албанској обали и даље до Скадра.

Након вести да су бугарски и руски пилоти добровољци успешно употребили авионе за извиђање и бомбардовање у операцијама око опседнутог Једрена, Врховна команда Српске војске одлучила је да и она употреби авијацију у наредним борбеним дјевствима. Због тога је, а ради подршке Приморског кора формирана и српска авијацијска борбена јединица.

Та одлука Српске Врховне команде била је остварење сна српских ваздухопловаца да учествују у борбеним дјевствима. У то време Ваздухопловна команда је била у Нишу, радило се на консолидовању организације летења, и на интензивном усавршавању пилота. Упркос проблемима и тешкоћама, расположење људства је било одлично, па је мајор Коста Милетић на захтев начелника Штаба Врховне команде, генерала Живојина Мишића, поднео 19. фебруара извештај, и известио га да је његова јединица спремна за борбена дјевства.

Врховна команда је 20. фебруара наредила да се образује једно одељење авиона за употребу око Скадра, а истовремено је издала налог да се авиони и људство припреме за транспорт. Мајор Коста Милетић је још истог дана приступио формирању "Приморског аеропланског одреда", који је представљао прву борбену јединицу српског ваздухопловства.

У састав Приморског аеропланског одреда ушли су: Коста Милетић као командант одреда, три официра пилота: Јован Југовић, Милош Илић и Живојин Станковић и два подофицира пилота: Михаило Петровић и Миодраг Томић, један пилот странац, Француз Луј Годафрота, као и два српска и два страна механичара. Аеропланском одреду придодати су ради појачања техничког састава и два инжењера обвезника. Од Команде Моравске дивизије додељена су два каплара и 16 војника, тако да је у одреду било укупно 31 лице. За наоружање одреда, одређени су авиони "блерио XI" једносед, "блерио XI" двосед, један "депердсен", и један "фарман". Тако је прва српска борбена јединица била комплетирана и спремна за ратни задатак.

2. Долазак Приморског аеропланског одреда у Скадар

Припреме Приморског аеропланског одреда за одлазак на ратиште код Скадра завршене су за два дана. Ваздухопловна техника и људство било је спремно, сви су били расположени и нестрпљиво су очекивали наређење за покрет.

Одред кренуо је 4. марта 1913. године железницом за Солун, где су авиони и људство укрцани на грчки брод. Пловачи у конвоју од седам бродова, прошла је кроз Коринтски канал и поред Крфа стигао 12. марта на прилазе луке Сан Ђовани. У тренутку када је са неких бродова већ почело искрцавање српских трупа, изненада се појавила турска крстарица „Хамидија“ и почела да бомбардује незаштићене бродове, наневши знатне губитке у људству и материјалу. Срећом, напад није дуго трајао, па брод на којем су били авиони није био оштећен, а људство је благовремено пребачено на обалу. Аероплански одред искрцан је истог дана по доласку у луку.

Првобитно је било предвиђено да се летелиште уреди код Сан Ђованске луке. Међутим, одмах по доласку видело се да је у самој луци, или у непосредној близини, немогуће уредити аеродром, како је то било замишљено приликом издавања задатка за полазак на фронт. Због тога је командант одреда, мајор Коста Милетић, наредио капетану Милошу Илићу да извиди терен и да одреди повољније место за летелиште у долини реке Дрим, ближе Скадру.

Капетан Илић је обишао и извидео терен и оценио да за уређење летелишта највише одговара мања зараван код села

Барбалуши, између друма Љеш - Скадар и реке Дрим, која је од предњих положаја српских јединица била удаљена око шест километара ваздушне линије.

Превожење авиона извршено је 13. и 14. марта 1913. године и представљало је прави подвиг, јер је друм био лош и местимично толико узан да специјална транспортна кола нису могла да прођу, па су војници често, врло пожртвовано и пажљиво, не жалећи снаге, преносили авионе на рукама.

Терен који је Илић одабрао био је испресецан каналима за наводњавање. Одређена су два вода инжењерије и један батаљон пешадије српске војске и терен је брзо насут, утабан и поравнат. Уређено је летелиште дужине око 700 и ширине 600 метара, довољно за полетање тадашњих српских авиона.

Српски ваздухопловци су одмах по доласку у Барбалуши склопили платнене хангаре и почели да монтирају авионе. Пробе авиона извршене су 17. марта, али се показало да су при транспорту претрпели мања оштећења. Приступило се прегледима и поправкама и већ након два дана сви квари су успешно отклоњени, а авиони били спремни за летење.

3. Кобни лет наредника Михаила Петровића

У току припрема за наредне борбене задатке, на ратном аеродрому посебно су праћени и метеоролошки услови, који су се знатно разликовали од оних у Француској и у Нишу, где су српски пилоти до тада летели. Процењујући метеоролошку ситуацију и укупну припремљеност за летачке задатке, командант Приморског аеропланског одреда, мајор Коста Милетић, је издао наређење да се изврше пробни летови 20. марта 1913. године, јер су по његовој оцени временски услови били повољни.

Прво је „фарманом“ полетео поручник Југовић и после 13 минута лета успешно је слетео. Затим је поручник Станковић без потешкоћа летео „блериом“ 25 минута. У међувремену, после Југовића је на „фарману“ је летео наредник Петровић, он је полетео у 9.25 часова. Пењући се до висине 1.500 метара, Петровић се упутио право ка линији фронта коју је надлетао код села Меглуши, а затим је наставио лет над српским положајима све до села Бушати. Потом се упутио на слетање.

Над летелиштем је био у 9.45 часова и са висине од око 1.000 метара, са угашеним мотором, пошао у уобичајену понору спиралу. У једном од заокрета Михаилов авион „фарман“ је улетео у снажну термичку струју, пропео се, затим нагло потонуо, услед чега је попустио ремен којим је пилот био везан за седиште. У неким изворима пише да Михаило није био везан! Изненађени Петровић испео је из авиона, без могућности да се спасе падобраном, који се у то пионерско доба авијације још није употребљавао. Петровићево тело другови су нашли у близини летелишта, код села Бабе, а недалеко од њега пао је и авион на коме су једино читави остали мотор и елиса.

Овај трагичан удес оставио је дубок утисак на очевице и трупе Приморског кора, не само због своје трагичности, већ и због тога што је смрћу Петровића српско ваздухопловство изгубило, по општем мишљењу, најбољег пилота. Михајло Петровић био је прва жртва српског војног ваздухопловства и други пилот на свету који је погинуо на борбеном задатку.

Петровићевом смрћу нарочито су били узнемирани пилоти Аеропланског одреда, пошто се пред њих у ваздуху испречио још један непријатељ, чију су ћуд врло мало познавали и својим тромим авионима врло тешко савлађивали. Зато је још дуго времена после овог догађаја термичко бацање или "рему", како су га тада називали, било прави баук за пилоте. Како је записано у оперативском дневнику, њима је чак наређено да се убудуће са "већом предострожношћу пењу постепено и испитујући атмосферу, па тек ако су сигурни да нема 'ремуа' наставе лет". Ово нам показује да су први српски пилоти морали на самом ратном попришту да сакупљају и жртвама плаћају драгоцену искуства, која су у миру могли да стекну благовремено обуком и тренажом.

Златомир Грујић

МИГОВИ И СИСТЕМИ ПВО ИЗ БЕЛОРУСИЈЕ ЗА РВ И ПВО

Пре Нове године уговорена је набавка ловаца Миг- 29 из Русије, потписани су уговори за набавку нових Ербасових хеликоптера Х-145М немачке производње, а министар одбране



најавио је, по повратку из Белорусије, да ће Србија из те земље набавити осам Миг-29 и два дивизиона РС БУК, а да ће се разговарати и о могућности набавке система ПВО С-300.

По мишљењу војних аналитичара свака најавна набавке новог наоружања добра је вест, јер РВ и ПВО ВС вапи за новим средствима, али поставља се питање да ли ће бити довољно кадровског потенцијала да се прихвати нова техника. Створена је слика да ће само са техником из Русије, ВС да одскочи од свих. Но, реч је само о задржавању постојећих могућности. Ако дође до додатне набавке из Белорусије, даје се простор авијацији да 'продише' али биће много тешкоћа да се изведе обука за потребне пилоте и механичаре, нарочито ако се има у виду постојећа кадровска ситуација. Занемарено је редовно школовање и природан трансфер знања са једне на другу генерацију. РВ има махом старији кадар и малу попуу младим пилотима. Прошле године су из ВА стигла само три млада пилота у РВ.

Поред авиона, значајна најавна да ће бити набављени и ракетни системи ПВО јер су системи који се користе у ВС у наоружању више од 30 година а по својој концепцији развијани су још 60-их година прошлог века. То их чини и технички, а и морално застарелим и сваки корак ка модернизацији је користан (БЕТА, 28.01.2017.године)

САД И РУСИЈА - НАЈВЕЋИ ИЗВОЗНИЦИ ОРУЖЈА У СВЕТУ 2012–2016.

САД и Русија задржале су своје водеће позиције у извозу оружја у периоду од 2012. до 2016, у укупном износу од 56 одсто глобалног извоза оружја, саопштио је Међународни институт за истраживање мира (СИПРИ) у Стокхолму.

СИПРИ наводи да САД настављају да држе водећу позицију у глобалном извозу оружја у последњих пет година, са једном трећином удела извоза оружја. Извоз оружја из САД порастао је за 21 одсто у поређењу са периодом од 2007. до 2011. и скоро половина њиховог извоза оружја отишла је на Блиски исток. „САД испоручују основно оружје у најмање сто земаља широм света, што је значајније више од било које друге државе-снабдевача. Напредни ударни авиони са крстарећим ракетама и друга муниција са прецизним навођењем и нова генерација противваздушних и ракетних одбрамбених система чине значајан удео америчког извоза оружја“, изјавио је Од Флоран, директор Програма за наоружање и војну потрошњу СИПРИ.



Русија је задржала друго место на листи, а њено учешће у светском извозу оружја износи око једне четвртине (23 одсто). Индија, Вијетнам, Кина и Алжир су главни купци руског оружја, јер је 70 одсто руског оружја испоручено у ове четири државе у наведеном периоду.

Наредне три земље на СИПРИ ранг-листи извоза оружја су Кина, Француска и Немачка.

Удео извоза оружја Кине порастао је са 3,8 на 6,2 одсто у последњих десет година, а Француска и Немачка чине 6 одсто, односно 5,6 одсто за период од 2012. до 2016. Спутњик, 20. фебруар 2017. године

БРИТАНСКЕ МЕДИЈЕ УПЛАШИО НОВИ РУСКИ ЛОВАЦ

Британски лист „Дејли мејл“ упоредио је нови руски авион ловац Су-35С са „јурофајтером тајфуном“ и француским „рафалом“. Према писању листа, руски ловац превазилази западне моделе по брзини и размерама. Авион Су-35С припада „4++ генерацији“. То значи да испуњава већину услова за 5. генерацију авиона, са изузетком технологије смањене видљивости и активне фазне антенске решетке (АФАР). Борац је опремљен ракетама са навођењем, бомбама и артиљеријским наоружањем и може да лети у било које доба дана, без обзира на временске услове. (Спутњик, 17.02.2017. године)



РУСИЈА ТЕСТИРА ПРВИ ИЗВОЗНИ МОДЕЛ „АЛИГАТОРА“

У прес-служби „Хеликоптера Русије“ саопштили су да је у компанији за производњу авиона „Прогрес“ почело тестирање првог борбеног хеликоптера Ка-52 „алигатор“, који је предвиђен за извоз. „Прва летелица за извоз већ је комплетирана и успешно се врши планско тестирање“, наводи се у саопштењу на сајту компаније. Тамо је наведено да је прва серија „алигатора“, планираних за извоз у 2017. години, предата Министарству одбране Русије пре рока још у децембру прошле године. Наредна серија Ка-52 се бити испоручена Министарству одбране у фебруару. Ка-52 „алигатор“ је модификација хеликоптера Ка-50 „црна ајкула“, предвиђена за откривање и распознавање различитих објеката, напредних и ненапредних копнених циљева, уништавање оклопне технике, хеликоптера и авиона који ниско лете. Извор: Руска реч 3. фебруар 2017.