

ДАН ПОГИБИЈЕ МИХАИЛА ПЕТРОВИЋА



Представници Команде РВ и ПВО, Завичајног удружења из Влакче и УПВЛПС испред вечне куће Михаила Петровића

Традиционално, обележена је и 104-годишњица погибије првог српског pilota наредника Михаила Петровића. Комеморација је одржана 18. марта 2017. године на Новом гробљу у Београду. Испред вечне куће првог српског pilota и прве ваздухопловне жртве окупили су се ваздухопловци одајући му пошту за величанствен допринос ваздухопловству Србије и показали да га никада неће заборавити.

Пред вечном кућом у којој Михаило почива од 1931. године, када је са Цетиња пренесен залагањем његовом брата потпуковника Живана Петровића, поклонили су му се, положили цвеће и запалили свеће представници Команде РВ и ПВО; представници Завичајног удружења „Михаило Петровић“ из Влакче; чланови Удружења пензионисаних војних летача и падобранаца Србије; представници удружења „М2+“ и Ваздухопловне фонадације „Михаило Петровић, Удружења српских ратних добровољаца; Удружења за неговање ваздухопловних традиција и ЈАК „Наша крила“ и пријатељи.

Изречене су речи захвалности нареднику Михаилу Петровићу, pilotу без страха и мане, који је не жалећи себе, први у Европи показао како се користи авион у борбене сврхе, и стицајем околности и природних сила, изгубио живот.



Представници Команде РВ и ПВО, Завичајног удружења из Влакче и УПВЛПС на Новом гробљу после полагања венаца

ДАН СЕЋАЊА НА ЖРТВЕ НАТО АГРЕСИЈЕ



Делегација УПВЛПС полаже венац испред споменика 42. погинулих припадника РВ и ПВО у НАТО агресији 1999. године

У знак сећања на 24. март 1999. године, када је без одлуке Организације ОУН почела брутална агресија НАТО снага на СРЈ ваздушним нападима на градове, села, фабрике, болнице, школе, мостове, путеве, пруге, елтроинсталације, у којој је током 78 дана погинуло више хиљада грађана, рањено далеко више, а психотрауматизовани милони људи, са деценијским последицама на здравље популације, положени су венци на спомен обележја широм земље.

102. ЛОВАЧКА ЕСКАДРИЛА

**5. априла 1941. године после подне,
102. ловачка ескадрила Шестог ловачког пука
вратила се са вишемесечног борбеног дежурства
из Мостара. Ескадрила је ујутро
6. априла јуначки бранила Београд
од напада фашистичке Луфтвафе.**



Историјски снимак 102. ловачке ескадриле 5. априла пред полетање из Мостара у Београд

ОБЕЛЕЖЕН ДАН СЕЋАЊА НА ЖРТВЕ НАТО АГРЕСИЈЕ

У командама, јединицама и установама Војске Србије обележен је 24. март – Дан сећања на stradale у НАТО агресији 1999. године. У Команди и јединицама РВ и ПВО подсећањем на херојски отпор, жртве и материјална разарања припадници РВ и ПВО одали су почаст својим погинулим колегама. Скуповима су, поред активних припадника, присуствовали породице погинулих, рањеници, припадници ратног састава, пријатељи јединица и бројна удружења ветерана.

Цвеће и венци положени су на спомен-обележја погинулим ваздухопловцима у касарнама, на аеродромима као и на заједничко спомен-обележје испред зграде Команде у Земуну. На аеродрому Батајница, служен је парастос. Током 78 дана агресије погинула су 42 припадника РВ и ПВО.



Парастос и полагање венаца на споменик погинулим ваздухопловцима на аеродрому Батајница



Полагање венаца на споменик погинулим припадницима 250. рбр за ПВД у касарни Бањица у Београду



Полагање венаца на споменик погинулим припадницима РВ и ПВО испред зграде Команде у Земуну

ВАЗДУХОПЛОВНА ХРОНОЛОГИЈА

- **1. априла 1921. године**, у Петроварадину је основан Ваздухопловни арсенал.
- **1. априла 1947. године**, формиран је Југословенски аеротранспорт – ЈАТ.
- **2. априла 1917. године**, организована је Радиоавијатичарска служба Српске војске и попуњена свршеним слушаоцима првог курса Радиоавијатичарске службе.
- **5. априла 1941. године**, око 20 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 противавионска одбрана оборице су 98 немачких авиона.
- **14. априла 1938. године**, полетео је први прототип авиона ИК-3.
- **14. априла 1941. године**, рано изјутра, генерал Боривоје Мирковић је предао команду над Ваздухопловством пуковнику Петру Вукчевићу и одлетео за Никшић. Тог дана евакуисано је за Никшић преосталих 15 борбених авиона и сви транспортни авиони "Аеропута", радио-станица команде ваздухопловства и још нека важна опрема.
- **16. априла 1944. године**, Савезници први пут бомбардују Београд.
- **19. априла 1909. године**, извршен је први лет српског слободно летећег балона у Минхену.
- **20. априла 1927. године**, започео је лет југословенских пи-

- лота Тадије Сондермајера и Леонида Бајдака у циљу популаризације ваздушног саобраћаја и умећа наших пилота. Лет је планиран на рути од Париза до Бомбаја и натраг до Београда на авиону Потез-25. Лет је трајао 11 дана и имао је огроман пропагандни ефекат у нашој јавности и улио је поверење у будућност новооснованог предузећа за ваздушни саобраћај "Аеропут".
- **21. априла 1924. године**, фирма „Прва српска фабрика аероплана Живојин Рогожарски“, протоколисана је од стране Индустијске коморе у Београду и започела је са радом.
- **22. априла 1929. године**, основан је Савез аеронаутичких индустрија Краљевине СХС.
- **22. априла 1934. године**, извршен је први лет првог ловачког авиона домаће конструкције ИК-1.
- **22. априла 1944. године**, на аеродрому Бенина у Либији, формирана је Прва ваздухопловна ловачка ескадрила НОВЈ, која је добила авионе Спитфајер. Ескадрила је ушла у састав РАФ-а под називом „352nd Yugoslav Squadron RAF“.
- **23. априла 1915. године**, обављени су први летови француске аеропланске ескадриле која је дошла у помоћ Србији.
- **25. априла 1948. године**, основан је Ваздухопловни савез Југославије.
- **28. априла 1962. године**, отворено је ново ваздушно пристаниште "Београд" у атару сремског села Сурчин. Отварањем овог аеродрома престао је ваздушни саобраћај са аеродрома подно Бежанијске косе.
- **Априла месеца 1936. године**, извршен је пријем нове зграде Штаба Ваздухопловства Војске у Земуну, изграђене према пројекту архитекте Драгише Брашована.

ПОНОСИТИ ПУТ ВАЗДУХОПЛОВНИХ ВЕТЕРАНА

Узроци и услови настанка удружења

Удружење пензионисаних војних летача и падобранаца Југославије (УПВЛПЈ) основано је пре више од 13 година у врло драматичним околностима које су настале после распада СФРЈ. Трагичном судбином до тада заједничке државе били су тешко погођени сви њени народи и друштвени слојеви, а посебно припадници ЈНА и и војни пензионери. Нова држава их је гурнула на друштвене маргине и почела да третира као грађане другог реда. То су лично први осетили пензионисани војни пилоти и падобранци.

Поред статусних, материјалних и социјалних проблема, претила је опасност губитка стечених права по основу летачке (специфичне) службе, кидања веза са јединицама, установама и Командом РВ и ПВО, и гашења ваздухопловних традиција.

Те чињенице биле су повод да се почетком 1992. године у Земуну спонтано окупи група ваздухопловних ветерана да би разменила мишљење на који начин да се супротставе појави незаконона, поврате укинута права и одбрани достојанство професије пилота и падобранаца. Дошло се до закључка да је неопходно одмах реаговати и организовано се супротставити кршењу њихових законских права. Тако се родила идеја да треба основати Удружење пензионисаних војних летача и падобранаца. Била је то тешка одлука, јер је у послератној пракси било незамисливо да се војни пензионери споре са својом државом због кршења закона које је она сама донела.

На Савету РВ и ПВО за традиције, пензионисани војни 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. Команда РВ и ПВО је то подржала, показала разумевање и пружила помоћ.

Највећи проблем је била Уредба ССНО од 1. 12. 1991. године којом је замрзнут летачки и укинут падобрански додатак, што није било по закону. Пензионисани летачи и падобранци су убрзали рад на оснивању удружења.

Иницијативни одбор је формиран 10. фебруара 1992. године. Сазвана је конференција и припремљен осниваки акт.

Оснивачка конференција одржана је 16. априла 1992. у Дому РВ и ПВО Земун. 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 Драшигић, Драго Север, Марко Обрадовић и Стојан Марковић. За секретара је именован Бранко Колничар, за благајника Ратко Мачкић.

Пут који је УПВЛП одабрало био је прави. Тадашњи челни људи у Команди РВ и ПВО, у органима ГШ ВЈ, МО и Завода за СОВО, били војни да реално сагледају проблем и да га реше, признајући да су захтеви пензионисаних летача били оправдани и на закону засновани. Сви они заслужују захвалност. Удружење је покренуло и до краја водило акцију, и већ на старту, у пракси показало оправданост постојања.

Први конкретни резултат

Ангажовањем команданта РВ и ПВО генерал-пуковника Божицара Стевановића и генерал-пуковника 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 је 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 су уважени. Циљ је остварен и враћено је незаконито укинута право.

Тако је, стицајем историјских околности, а захваљујући далеководности оснивача УПВЛПЈ, 16. априла 1992. створена прва асоцијација војних пензионера у Југославији после Другог светског рата. Данас, четврт века касније, с правом смо поносни на ту чињеницу и своју пионирску улогу, јер смо велики допринос оснивању УВП Југославије, односно Србије и Црне Горе, данас УВПС, чији смо колективни члан.

УПВЛП је после оснивања, за мање од три месеца, уз помоћ тадшње Команде РВ и ПВО, постигло први велики успех, да својим члановима врати у пензијски основ стартни број бодова за обављање летачке, односно падобранске службе.

Циљ и задаци деловања

УПВЛПС је основано као интересно, социјално-хуманитарно, нестраначко удружење грађана – пензионисаних војних летача и падобранаца, али и других припадника РВ и ПВО, њихових породица и поштовалаца ваздухопловних традиција. Остварује сарадњу са удружењима и организацијама у земљи и иностранству, блиским по циљевима и задацима.

Циљ Удружења је удруживање пензионисаних војних летача, падобранаца и других пензионисаних припадника РВ и ПВО, ради заштите статусних интереса из пензијског, здравственог и социјалног осигурања; унапређење стандарда, социјално-економског положаја и сигурности; заштита личног интегритета и достојанства, окупљање, дружење и неговање ваздухопловних традиција.

У складу са током постављеним циљем дефинисани су и задаци Удружења с тежиштем на:

- изради и реализација планова и провођењу активности на окупљању и пружању помоћи члановима у вези са статусним и другим питањима;
- организовању посета и пружању помоћи оболелим, изнемоглим и социјално угроженим члановима;
- пружању помоћи породицама у случају смрти члана;
- сарадњи са органима Фонда социјалног осигурања војних осигураника директно или преко органа Удружења војних пензионера Србије;
- сарадњи са органима Команде, јединицама и установама РВ и ПВО, и ваздухопловним асоцијацијама у неговању ваздухопловних, војничких и историјских традиција и патриотских осећања;
- организовању другарских сусрета, излета и других облика рекреативне активности чланова;
- организовању међусобних посета и сарадње са сродним организацијама у земљи и иностранству с циљем размене искустава, развијања поверења и очувања мира;
- информисању чланства и јавности;
- организовању делатности у складу са законом с циљем побољшања материјално-финансијског стања Удружења.

Редовне изборна скупштина Удружења одржане су сваке друге године, а радне годишње

Информисање чланства и јавности је подигнуто на савремени ниво инсталирањем сајта и редовним издавањем билтена једном месечно.

Рад удружења финансира се искључиво од чланарине, прилога чланова, донација и помоћи. Удружење је уредно регистровано код Агенције за привредне регистре, има све атрибуте и својство правног лица

Златомир Грујић

ЗАЈЕДНИЧКИ РУСКО-ЕМИРАТСКИ ЛОВАЦ ПЕТЕ ГЕНЕРАЦИЈЕ

Русија и Уједињени Арапски Емирати ће заједно направити лаки ловачки авион пете генерације на бази авиона МиГ-29 који има изванредне маневарске могућности. То ће бити први



заједнички пројекат двеју земаља у области производње ловачких авиона. Планирано је да се авион конструише 2018. године, а да његова производња почне средином 2020-те.

Могу ли САД да осујете план? Експерти истичу да се по тези Москве у Емиратима косе са интересима других великих произвођача оружја, пре свега САД.

Како ће изгледати нови лаки ловац пете генерације: биће заснован на конструкција авиона МиГ-29, најбољег у класи лаких ловачких авиона. Развијати ће брзину од 1,6 махова, што је око 2.000 км/час у зависности од терена изнад кога лети.

„Наоружање ће ловац наследити од Т-50, другог руског авиона пете генерације. То значи да ће на авион бити монтиран топ 9А1-4071К – један од најлакших авионских топова у својој класи.

Будући авион такође може бити наоружан ракетама „ваздух-ваздух“ и „ваздух-земља“. Он ће моћи да носи и ненавођене гравитационе бомбе које ће укупно тежити 5 тона.

Полетна маса будућег авиона ће износити од 15 до 18 тона. (Руска реч, 4. март 2017. године)

РУСКА АВИЈАЦИЈА ЋЕ 2017. ДОБИТИ 16 НОВИХ АВИОНА СУХОЈ СУ-34

2017. године Ваздушно-космичке снаге Русије ће добити 16 нових ловаца-бомбардера Су-34. Укупно су наручене 92 летелице. То је новинарима саопштио заменик министра одбране Русије Јуриј Борисов. „Новосибирски авио-завод има дугорочан уговор са Министарством одбране за 92 авиона Су-34 и он се реализује са испуњеним планом и за следећу годину. Ове године очекујемо да мимо плана буду испоручена додатна четири авиона, док је укупна поруџбина за ову годину 16 Су-34“.

Према његовим речима, тренутно је у фабрици девет авиона у фази финалне монтаже. Заменик министра је такође истакао изузетне карактеристике Су-34.

„Он се изузетно показао у сиријском конфликту, има огроман потенцијал модернизације и практично представља авион нове генерације“, изјавио је он.

Су-34 је ушао у састав наоружања 2014. године. Авион је намењен за гађање копнених објеката и објеката на води. Осим тога, може да уништава ваздушне циљеве у свако доба дана и ноћи у различитим временским условима. (10. март 2017. Руска реч)



„РУСКИ ВИТЕЗОВИ“ ПОКАЗАЛИ МОГУЋНОСТИ НОВОГ ЛОВЦА СУ-30СМ

Нови авион има велике маневарске могућности захваљујући којима је непревазиђен у блиској борби. Произвођачи сматрају да ће овај модел бити тражен у Индонезији, Алжиру и на Блиском истоку. Нагло кочење захваљујући „спљоштеној“ кабини, окретање у месту и муњевито убрзање – то су особине новог руског ловачког авиона. Чини се да екипа „Руских витезова“ прави у ваздуху немогуће акробације. Њихови ловци Су-30 буквално плешу на небу на аерокосмичкој изложби LIMA-2017 која се одржава од 21. до 25. марта у Малезији.

Које су предности авиона „Руских витезова“?

По својим борбеним могућностима и летним карактеристикама овај авион је знатно бољи од Су-27 (на чијој бази је направљен) и данас спада међу најбоље вишенаменске ловце на свету. То је први авион серијске производње који има велике маневарске могућности захваљујући врло ефикасној интегралној аеродинамичној шеми, систему за управљањем потисном силом мотора АЛ-31ФП и покретном предњем хоризонталном стабилизатору. По речима пилота, све то обезбеђује апсолутно преимућство авиона Су-30МКИ (словом И је означена индијска верзија ловца) у блиским ваздушним борбама.

„Су-30МКИ је први ловац на свету чија варијанта за извоз је опремљена радаром са фазираним антенском решетком, која омогућава истовремено откривање, праћење и уништавање великог броја циљева“, рекао је за „Руску реч“ пробни пилот корпорације „Иркут“, херој Русије Валериј Аверјанов.

По његовим речима, то је и први серијски домаћи ловац са отвореном архитектуром уграђене радиоелектронске опреме.

Како је истакао Аверјанов, велике маневарске могућности нове машине обезбеђују јој преимућство у блиској борби. Овај



модел је двосед, за разлику од других нових руских ловаца. „Зашто Су-30СМ, а не Су-35? У суштини, овај авион извршава исте задатке као и Су-35, само што је Су-30СМ двосед. Он је удобнији и комфорнији за пилоте. У њему један пилот може да управља авионом, а други да буде навигатор“, рекао је у интервјуу за агенцију ТАСС командант ратног ваздухопловства и заменик команданта Ваздушно-космичке снаге РФ.

Где и зашто САД користе руску војну технику?

„Русија жели да извози Су-30МК на Блиски исток, у Индонезију и Алжир. „Витезови“ су извели показне летове за потенцијалне клијенте корпорација „Иркут“ и „Рособоронекспорт“, додао је експерт. По његовим речима, највећа конкуренција руском авиону је француски Rafale. „Они се могу поредити по борбеном потенцијалу, али „Француз“ је двоструко скупљи и увек се продаје само авион, а не и технологије које су коришћене. Осим тога, Rafale ипак спада у лаке ловачке авионе, а Су-30 је тежи ловац који са једним резервоаром може да пређе 6.000 км“, рекао је Булат. Он је уједно истакао да модел Rafale има једну предност у односу на Су-30МК, а то је побољшана активна фазираним решетка. (Руска реч, 24. март 2017. године)