



ISSN (Online) 2560-4708

75 година победе нада фашизмом у II светском рату

ВАЗДУХОПЛОВНИ

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



БИЛТЕН

Број 99, март 2020. године

АВИЈАЦИЈА У БОРБИ ПРОТИВ КОРОНА ВИРУСА КОВИД-19



Највећи српски авион, ербас А330 "Никола Тесла", долетео је 21. марта из Кине са највећом пошљом помоћи за Србију: медицинским апаратима, заштитном опремом и кинеским експертима, а лично га је дочекао председник Србије Александар Вучић. Кинески пилоти су истакли кинеску и српску заставу као одговор на добродошлицу на писти. То је највећа пошљка медицинске помоћи за Србију у борби против корона вируса, коју је послао председник Кине Си Ђипинг. На пакетима медицинске помоћи која је стигла исписано је, на кинеском језику и ћирилици, "Челични пријатељи, делимо и добро и зло", уз срце на чијој једној половини је застава Србије, а на другој застава Кине. У Србију је, са медицинским тимом допутовало шест врхунских епидемиолога из подручја Вухана у Кини који је био најпогођенији корона вирусом. Шест најјеминентнијих кинеских епидемиолога, који су на писту изашли са маскама, вишеминутним аплаузом су дочекали председник Србије Вучић, чланови Владе и амбасадорка Републике Кине у Србији Чен Бо. Испред авиона организован је свечани дочек уз заставе две земље.

"Ер Србија" лети до краја света и назад. Ових дана једна за другом смењују се слике авиона који слећу на београдски аеродром и чини се никад са толико пажње нисмо пратили помоћ која пристиже из света. Упркос ванредном стању, авиони лете до најудаљенијих дестинација. Србији је помоћ авионом упутила Европска унија. Помоћ из Уједињених арапских емирата стигла је у Србију авионом компаније "Етихад".



Летачко особље компаније "Ер Србија" свакодневно обавља дуголинијске летове најчешће до Кине и назада, ради допремања помоћи и превозења наших грађана затечених широм света.



Авиони "Ер Србије" лете по свету и доносе хумитарну помоћ и медицинску опрему, превозе и наше људе, које је епидемија затекла на аеродромима широм света.

ЛЕТАЧКА ОБУКА НА ХЕЛИКОПТЕРУ Ми-35

- После 20 година, наши кадети, будући пилоти, обучавају се у складу са правилима струке. Две деценије смо чекали да имамо довољно ваздухоплова, наставника, да имамо довољно опреме, дакле свих ресурса да би један кадет заиста постао пилот, постао летач, и био у потпуности изједначен са својим колегама - рекао је на војном аеродрому Морава код Краљева министар одбране Александар Вулин, током обиласка припадника 714. противоклопне хеликоптерске ескадриле који се обучавају на хеликоптеру Ми-35 и кадета 140. класе ВА који пролазе тренажни процес на хеликоптерима ХН-42/45.

- Војска Србије води рачуна да наши људи буду обучени и да имају све потребне услове како би њихова обука била добра, квалитетна и како би сутра могли да обављају своје дужности. У склопу тога интензивно се обучавају на новим средствима, новим хеликоптерима Ми-35 и Х-145, модернизујемо "орла", радимо све оно што је потребно да би наша Војска била у стању да чува наше небо и наш начин живота - казао је министар Вулин.

- Војска Србије далеко је снажнија него што је била и захваљујући напорима врховног команданта и председника Србије Александра Вучића, као и огромном новцу који се улаже у нас, али и истом таквом труду свих припадника Војске Србије, бићемо само још јачи - рекао је министар Александар Вулин.

Командант 98. ваздухопловне бригаде пуковник Зоран Продановић изјавио је да су министру презентовани резултати

досадашње борбене обуке, пред наставак другог дела обуке пилота хеликоптера Ми-35.

- Све се одвија према плану и надамо се да ћемо у предстојећем периоду реализовати комплетну борбену обуку пилота, чиме ће ови хеликоптери бити сврстани у борбени строј 98. ваздухопловне бригаде са пуним капацитетом - истакао је пуковник Продановић и додао да се обука 140 класе Војне академије, на хеликоптерима ХН-42/45, одвија према плановима те војно-образовне установе, након чега ће кадети, завршетком ове школске године, у пуном обиму бити оспособљени.

Поручник Даријан Милитар, пилот на хеликоптеру Ми-35М, истиче да је, после завршетка првог дела обуке у Русији, на реду друга фаза борбене обуке на хеликоптеру, заједно са припадницима Оружаних снага Руске Федерације.

- Реч је о једном од најбољих хеликоптера на свету у својој класи и велики је то изазов за нас да савладамо технику у највећој могућој мери.

Кадет Страхина Петковић, на смеру Војно ваздухопловство 140. класе Војне академије, који је са својом генерацијом на борбеној обуци, подсећа да су у четвртој години завршили основну обуку на општем типу хеликоптера "газела".

- Актуелну, пету годину, завршавамо у септембру. Иза нас је основни раздео, овде на Аеродрому Морава, а сада почињемо са навигацијским летењем на средњим и малим висинама - истиче кадет Петковић и додаје да се нада да ће једном, с колегама, имати прилику да се обучава и на хеликоптерима Ми-35. (Извор; Војна академија www.mod.gov.rs 03.03.2020. године).



ВАЗДУХОПЛОВНА ХРОНОЛОГИЈА

- **1. априла 1921. године**, у Петроварадину је основан Ваздухопловни арсенал, као подршка ваздухопловно-техничког обезбеђења нашег војног ваздухопловства.

- **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 у априлском рату погинуло је 135 југословенских летача, а ловачка авијација и ПАО обориле су 98 немачких авиона.

- **14. априла 1938. године**, полетео је први прототип авиона ИК-3. За командама је био пробни пилот, капетан II класе Никола Бјелановић.

- **14. априла 1941. године**, рано изјутра, генерал Боривоје Мирковић је предао команду над Ваздухопловством пуковнику Петру Вукчевићу.

- **16. априла 1944. године**, савезници (САД) први пут бомбардују Београд.

- **19. априла 1909. године**, извршен је први лет српског слободно летећег балона у Минхену.

- **21. априла 1924. године**, фирма „Прва српска фабрика аероплана Живојин Рогожарски“, протоколирана 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“.

- **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.

ДА СЕ НЕ ЗАБОРАВИ

У марту је нашу земљу, као и цело свет, погодила пандемија корона вируса Ковид-19, незабележена у новијој историји. Услед ванредног стања нисмо могли изаћи на спомен обележја нити организовао комеморације поводом “Дана сећања на ваздухопловне жртве” и “Дана сећања на почетак НАТО агресије на нашу земљу 1999. године”. Помен на ове догађаје дајемо овим путем да их се вечно сећамо, да жртве никада не заборавимо и да злочинцима не опростимо.

20. март - ДАН СЕЋАЊА НА ВАЗДУХОПЛОВНЕ ЖРТВЕ

Србија је међу првима у свету организовала своје војно ваздухопловство, 24. децембра 1912. године. Убрзо је поднела прву своју ваздухопловну жртву. Такође, међу првима у свету. То је био наредник Михаило Петровић, први српски пилот са дипломом, челни од наших пилота међу 1000 првих пилота са листе међународне ваздухопловне федерације (FAI).

Михаило Петровић (1885) трагично је настрадао 20. марта 1913. године, у борбеном, лету код Скадра. Таква његова жртва постала, је у трагичном смислу, симбол неминовног страдања у пилотској, и летачкој професији уопште. Страдао је велики број летача, на летачким задацима у миру, на летачким борбеним задацима у рату. Сви они, као и Михаило заслужују, поштовање и достојанствен вечни починак. Њихова светла жртва нас опомиње и учи колико је летење важно, корисно, озбиљно и лепо. Зато их никада не смемо заборавити.

Болно је износити бројке о ваздухопловним жртвама, али се то не може избећи. То је реалност, сурова истина, која указује на много “Икара”, који су, поред још више “Дедала”, својом жртвом помогли развој ваздухопловства. Непрекидно је усавршавана ваздухопловна техника, обука, организација, безбедност, па данас летење није никаква мистична тајна, него људска свакодневница. Ипак треба се подсетити неких цифара.

У Балканским ратовима Србија је изгубила једног пилота - прву жртву, Михаила Петровића. У Првом светском рату погинуло је, и од рана и болести умрло, 18 летача.

Између првог и другог светског рата у Краљевини Југославији страдало је око 230 летача. У Другом светском рату страдало је око 700 ваздухопловаца, међу њима и 473 стрељана радника фабрике авиона у Краљеву.

После Другог светског рата страдало је више стотина ваздухопловаца и летача: од 1944. до 1970. године погинуло је 479 летача у РВ и ПВО, док за период до 1990. нема података; у удесу Ан-12 код Јеревана страдало је 7 летача; око 80 припадника РВ и ПВО погинуло је или нестало у дејствима током напада СФРЈ 1991. -1993. године, као и 52 припадника В и ПВО Републике Српске до 1995. године. У одбрани од НАТО агресије 1999. године погинула су 42 припадника РВ и ПВО; у несрећама 2012. године тројица. Посада хеликоптера Ми-17 страдала је спасавајући шестомесечну бебу 2015. године. У удесима авиона Г-4 код Шапца 2017. и код Ковачице 2018. године погинула су три пилота.

У комерисијалном ваздухопловству од 1933. до 1986. године страдало је у ваздухопловним удесима 638 људи. У спортском ваздухопловству су бројне жртве пилота, једриличара, падобранаца и путника. Сви они у ставили своје животе на олатар највеће цивилизацијеске тековине двадесетог века – авијације.

Слава им!

У знак сећања на прву у жртву српског ваздухопловства 20. март може, од 2013. године па обележавамо као ДАН СЕЋАЊА НА ВАЗДУХОПЛОВНЕ ЖРТВЕ.

Ове године услед ванредног стања нисмо изашли на гроб Михаила Петровића, нисмо одржавали планиране манифестације посвећене овом датуму, али у у својим срцима носимо тугу у трајно сећање на све наше ваздухопловце који су одлетели у вечност у небеску ескадрилу која крстари бескрајем васионе.

Зл. Грујић

24. март - ДАН СЕЋАЊА НА ЖРТВЕ НАТО АГРЕСИЈЕ 1990.

Сурову агресију на Савезну Републику Југославију извршио је НАТО 24. марта 1999. године, масовним ударима крстарећих ракета и авиона у 19.45 часова. Прошли смо кроз огромна искушења и преживели уз велике људске и материјалне жртве. Агресор је отргао од Србије и окупирао КиМ и препустио га албанским сецесинонистичко-терористичким снагама.

Одлука о бомбардовању тадашње СРЈ донета је без одобрења СБ УН. Наредбу је издао генерални секретар НАТО-а.

Ваздухопловно-космичке снаге НАТО извршавале су дејства из ваздуха, а копнена дејства албанске терористичке јединице са КиМ и из Албаније, уз подршку и помоћ НАТО.

Деветнаест земаља НАТО почело је бомбардовање са бродова у Јадрану и ваздухопловних база у Италији. Коришћене су и територије суседних држава. Агресор је у првом удару дејствовао по јединицама ВОЈ, ОЦ, центрима везе, положајима АРЈ ПВО и аеродромима, а потом и по другим војним објектима и установама војске и полиције.

Готово да нема града у Србији који се током 11 недеља напада бар неколико пута није нашао на мети снага НАТО-а.

У бомбардовању је уништено и оштећено 25.000 стамбених објеката, онеспособљено 470 километара путева и 595 километара пруга. Оштећено је 14 аеродрома, 19 болница, 20 домова здравља, 18 дечјих вртића, 69 школа, 176 споменика културе и 44 моста, док је 38 мостова разорено.

Током бомбардовања изведено је 2.300 ваздушних удара на 995 објеката широм земље, а 1.150 борбених авиона извршило је око 26.000 авијацијских полетања, лансирало је приближно 420.000 пројектила, укупне масе око 25.000 тона.

НАТО агресор је лансирао 1.300 крстарећих ракета, изручио 37.000 касетних бомби, и употрељавао је забрањену муницију са осиромашеним уранијумом.

Дејствима агресора из ваздуха, која су бесомучно трајала 78 дана, нашој земљи нанета је огромна штета, која се процењује на преко 100 милијарди долара. Поред разарања, најтежи су и ненадокнадиви људски губици. Погинуло је неколико хиљада грађана, војника и полицајаца, а рањено преко десет хиљада људи. Број психотрауматизованих је окроман - скоро сваки грађанин је после узбуна за ваздушну опасност, свакодневних, а посебно ноћних бомбардовања и ракетирања градова и села од стране НАТО злочинаца, доживљавао огроман стрес чије последице и данас трају. То се никада заборавити не може, а опростити зликовцима не сме.

Огромној сили нападача супротставио се наш народ и војска. Скромним наоружањем, чврстим моралом, војничким умећем, увежбаношћу, снажљивошћу, искуством, храброшћу, ослонцем на народ и његову низмерну подршку, војска и јединце ПВО и ваздухопловства, успешно су извршили задатке у одбрани отаџбине и народа. Непријатељу су нанети губици у техници и у људству. Сачувана је војничка част и национално достојанство. Пред споменицима херојима одбране отаџбине од НАТО агресије окупљамо се сваке године да им одамо почаст и поштовање. Данас када нас је невидљиви и подли непријатељ затворио у куће ми у срцима и души одајмо највећу почаст њима и завет да их никада нећемо заборавити!

Зл. Грујић

ТЕСТИРАЊЕ АВИОНА СУ-57

Министарство одбране Русије је објавило снимак лета авиона пете генерације Су-57. Како се наводи у саопштењу, пилоти Ваздушно-космичких снага су у потпуности савладали управљање летелицом, научили како да управљају борбеним авионом у свим режимима лета, укључујући при максималној висини, брзини и оптерећењу.

Су-57 је авион пете генерације намењен за уништавање свих врста ваздушних, копнених и надводних циљева. Први пут је полетео 2010. године. Комбинација великих могућности маневрисања уз надзвучни лет, модерни системи и слаба видљивост пружају му супериорност над конкурентима.

На форуму Армија-2019 потписан је уговор о испоруци 76 авиона руском ваздухопловству. У току су и даља испитивања авиона, током којих се проверава функционисање његових система, као и радни режим мотора. *Восток.рс, 25.93.2020.*



КОРОНАВИРУС ДОВЕО ДО НАЈДУЖЕГ ПУТНИЧКОГ ЛЕТА У ИСТОРИЈИ ЧОВЕЧАНСТВА

Авион компаније "Ег Тахити Нуи" је летео са Тахитија до Париза без планираног преседања у Лос Анђелесу.

Авионску индустрију снажно је погодила пандемија коронавируса, а путници широм света баве се отказаним летовима и забранама путовања док покушавају да врате своје кућице. У целој тој збрци, као нупојава остварен је нови светски ваздухопловни рекорд. Авион француске авио компаније "Ег Тахити Нуи", 14. марта, прелетео је најдужи путнички лет икада, прешавши 15.715 километара од Папета на Тахитију, у француској Полинезији, до аеродрома Шарл де Гол. Ова прекретница у ваздухопловству последица је ограничења путовања у САД-у изазваног корона вирусом, пише CNN. Ова рута предвиђа преседање на Међународном аеродрому у Лос Анђелесу (LAX). Када се авион заустави у САД-у, сви путници морају да га напусте и да прођу кроз царину и граничну контролу САД пре него што ће бити дозвољено да наставе следећу етапу пута. Тренутно ограничење направило је овај део путовања неодрживим па је уместо тога, лет ТН064 настављен према одредишту, у 15 сати по локалном времену са аеродромом Папете, стигавши у Париз 15. марта у 15:30 по локалном времену. *Лет, који је трајао нешто мање од 16 сати, постао је најдужи комерцијални лет на свету у односу на пређену удаљеност.* Надмашио је претходни рекорд "Singapur Erlajnsa", који врши линијски превоз путника између Сингапура и Њујорка дуг 15.343 километара.

Аустралијски авио-превозник "Kvantas" поставио је други рекорд за најдужи лет 2019. Експериментални тест лета "Проект санрајз" био је постављен између Лондона и Сиднеја за 19 сати и 19 минута, прешао око 17.799 километара. Будући да у авиону није било путника који су плаћали карту, то се не рачуна као редовни превоз. ТН064 је најновије редовни лет на свету јер је постављен између Француске Полинезије и копнене Француске. Компанија "Ег Тахити Нуи" је дала за CNN Travel, изјавила је да је авион летео са "појачаном посадом" од четири пилота који су управљали "авионом следеће генерације" Боинга 787-9, двомоторним дримлајнером. *Извор: CNN, 19. март 2020. године.*

АВИОНИ РАФ-А И НОРВЕШКИ Ф-35 ПРЕСРЕЛИ РУСКЕ ЛОВЦЕ

Авиони РАФ-а су послати како би пресрели неколико руских авиона у близини Шкотске. Такође, медији јављају да су и норвешки Ф-35 пресрели руске бомбардере.

Индепендент пише да је непознат број руских авиона примећен у близини ваздушног простора Шкотске, подручју које је РАФ описао као британску "интересну зону".

Послата су три пара авиона "Јурофајтер тајфун". Наводи се да су они пресрели стратешке бомбардере Ту-95".

"Реч је о рутинском одговору на прилазак руских авиона ваздушном простору Велике Британије. Потез је координисан са још неким савезницима из НАТО-а", навео је портпарол РАФ-а.

Истакнуто је да руски авиони ни у једном тренутку нису ушли у британски ваздушни простор. Као подршка мисији послат је и авион за допуну горива у ваздуху.

Није откривен тачан број руских авиона који је пресретнут.

У међувремену, појавили су се извештаји да су два авиона Ф-35А која припадају ратном ваздухопловству Норвешке послата да пресретну руске авионе који су се приближавали Скандинавском полуострву.

Портал The Aviatorist пише да су два авиона Ту-142с пришла ваздушном простору Норвешке. То је први пут да су у мисију пресретања послати авиони Ф-35, а Норвешка је до сада углавном слала ловце Ф-16.

Извор: РТС, 8. март 2020. године

МИГ ПАТЕНТИРАО НОВИ СИСТЕМ АНТИ "Г" ЗАШТИТЕ

Руски инжењери су патентирали нови систем заштите од "Г" силе за своје савремене авионе, саопштено је из корпорације МИГ. Наводи се да нови систем заштите решава проблем који пилоти сада имају, а то је да морају непрекидно да контролишу на својим инструмент-мониторима "Г" силу, која може да достигне вредност 9Г и да истовремено морају да изводе компликоване маневре током ваздушних окршаја. Нови систем је интегрисан у визир заштитне кациге, а омогућиће пилотима да остану функционални и не скрећу поглед ка инструмент-мониторима.

"Аутоматизација, комфор и безбедност су наши развојни приоритети за будућност. Нови систем заштите од "Г" силе је већ уграђен у наше најсавремене борбене авионе" рекао је представник МИГ-а. Нови систем најпре ће бити инсталиран на авионе МиГ-29М" и МиГ-35. *Извор: Танјуг, 4. март 2020. године.*

РУМУНИЈА ДОБИЈА НАЈНАПРЕДНИЈУ ВЕРЗИЈУ СИСТЕМА "ПАТРИОТ"

Током 2020. године румунска војска добиће технолошки најнапреднију америчког система ПВО "Патриот". Букуреш је најновији корисник овог система и други на Балкану после Грчке. За његову набавку издвојено је 3,9 милијарди долара, преноси Балканска безбедносна мрежа.

За тај новац Румунија ће добити седам јединица "Патриот" са 28 лансера, 56 ракета ГЕМ-Т са повећаном способношћу за обарање балистичких ракета и 128 ракета ПАЦ-3.

Прјекат технолошки напреднијег "Патриота укључује модернизацију више склопова система и тестирање на полигону.

Извор: BALKANSEC.NET, 15. март 2020. године.

ISSN (Online) 2560-4708

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