

ОДБРАНА
СПЕЦИЈАЛНИ ПРИЛОГ 80



Аеромитинг
БАТАЈНИЦА 2012



C295 je proverena vrednost na bojnopolju. To se potvrdilo u Iraku, Avganistanu, Čadu, Haitiju, Sudanu i drugde. Avion je dokazao svoju interoperativnost, upotpunjavajući misije Chinook i C-130 u okviru vojne avijacije NATO-a širom planete. Kao transportna letelica srednjeg obima, on ima prioritarnu ulogu u 13 zemalja. **C295 NE SLUŽI SAMO U SVRHU VOJNOG AVIO TRANSPORTA. ON UVELIKO OPRAVDAVA INVESTICIONE TROŠKOVE.** Veće

iskorišćenje i raspoloživost aviona C295 u odnosu na slične letelice, čine ga neuporedivo efikasnijim čak i nakon 100.000 akumuliranih sati letenja. Flota od deset aviona C295 tokom svog radnog veka, u odnosu na deset aviona konkurencije, može da uštedi poreskim



obveznicima najmanje 250 miliona eura. U današnjem nesigurnom svetu, C295 je provereno i isplativo rešenje. Dodatne informacije o njegovom uticaju na vaš vojni budžet se nalaze na internet sajtu



airbusmilitary.com

 **AIRBUS MILITARY**

IRITEL a.d. BEOGRAD

www.iritel.com

Tel: 011 3073-555, Fax: 011 3073-434

info@iritel.com

**Optički
sistemi
prenosa**

NG SDH



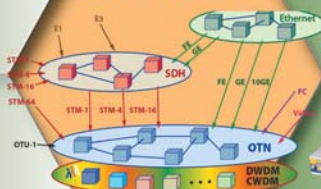
**ODS2G5
155/622/2G5**

NG SDH



**OTSs
155/622 Mbit/s**

**OTN/DWDM
40 x 10 Gbit/s**



WDM/CWDM/OADM



do 40 kanala

**Proizvodnja
i montaža
elektronskih sklopova
za sopstvene potrebe
i uslužno**



**Pristupni
sistemi
prenosa**



**Multiservisni
pristupni
muplekser**

**KTP/KFE
Konvertori interfejsa**



**TDM preko IP
Ethernet preko TDM**



**Uređaj za
kripto zaštitu**

**Savremena rešenja
za povezivanje
korisnika na
telekomunikacionu
mrežu
(govor, podaci,
Internet, IPTV)**

**Energetska
elektronika**



Sistemi napajanja

SDNU



**Uređaji za nadzor
i upravljanje**

DC UPS



**Neprekidno
napajanje**

**Inženjering
u oblasti
radio i fiksni
komunikacija**

IRITEL
*45
godina*

**Radio
komunikacije**



**Digitalni
radarski
prijemnik**



**Zaštita
VIP korisnika**



**HF-VHF-UHF
antenski
distribucioni
sistem**

Специјални прилог
магазина "Одбрана"

Број 80

Директор
Медија центра "Одбрана"

Потпуковник
Славољуб Марковић

Главни и одговорни уредник
Раденко Мутавцић

Аутор текстова
на странама 10-49
Игор Салингер

Фотографије
Игор Салингер
Димитрије Остојић
Горан Станковић
Јово Мамула
Даримир Банда
Александар Радић

Уредник фотографије
Стефана Савић

Технички уредник
Станислава Струњаш

Штампа
Штампарија „Политика“

Тираж
20.000



АЕРОМИТИНГ

САДРЖАЈ

- 06** Програм аеромитинга
- 08** План аеродрома и сервисне информације
- 10** АУСТРИЈА
Блек хоук, САБ
- 12** БУГАРСКА
Сјаршан С-27Ј
- 13** ДАНСКА
Ф-16 фајџинг фалкон
- 15** ИТАЛИЈА
Еурофајџер џајфун, Сјаршан С-27Ј
- 19** МАЂАРСКА
Гријен
- 20** РУМУНИЈА
ІАR 99 Soim, ІАR 330 M
- 22** РУСИЈА
МиГ-29, Ан-12, К 32, Груја Сјрижи, Ил-76
- 28** САД
Ф-16 Фајџинг фалкон, КС-135
- 30** СЛОВЕНИЈА
Пилајтус 9, Еурокојџер кугар
- 32** ТУРСКА
Ц-160 џрансал
- 33** ФРАНЦУСКА
Алфаџет

БАТАЈНИЦА 2012

34 ВиПВО Војске Србије

36 СРБИЈА

Ласџа, Уџва 75

Ан-2, Ан-26

Газела, Ми8/Ми17

Г-2, Г-4, Орао

МиГ-21, МиГ-29

Јак-40, Дорнијер

Нева, Куб

50 Распоред ваздухоплова
на статичном делу изложбе

52 Ваздухопловни савез Србије

54 Галеб Г-4 Нови Сад

Галеб Београд

55 Авио сервис

МУП Србије

Контрола лета СЦГ

56 Изложба одбрамбених технологија

57 Музеји ваздухопловства

58 Историја аеромитинга у Србији

60 План линија јавног превоза
до Батајнице

Спектакл достојан јубилеја

Аеромитинг „Батајница 2012“ је централни догађај у оквиру обележавања јубилеја – 100 година српског војног ваздухопловства. Поносни на столетни јубилеј, ваздухопловци Војске Србије позивају грађане Србије и пријатеље из земље и иностранства на велики празник летења, 2. септембра на аеродрому Батајница.

Посетиоци ће моћи да уживају у приказу борбене способности и летачког умећа припадника Ваздухопловства и ПВО, да се увере у оспособљеност пилота и маневарске могућности авиона МиГ-29, Орао, МиГ-21, Супергалеб, хеликоптера Газела, Ми-8 и Ми-17.

У летачком програму и статичком делу изложбе учествоваће ваздухоплови из 11 земаља (Аустрија, Бугарска, Данска, Италија, Мађарска, Русија, Румунија, САД, Словенија, Турска, Француска), а гости на аеромитингу биће и делегације Црне Горе и Украјине.

Летеће најсавременији вишенамениски борбени авиони као што су Еурофајтер (из Италије), Грипен (из Мађарске) и МиГ-29М којег ће представити пилоти из корпорације РСК „МиГ“ из Русије. Изузетан програм имају и авиони F-16 из Данске, Pilatus PC-9M из Словеније, IAR-99 Soim из Румуније, SAAB-105 из Аустрије и Spartan C-27J који долази из Италије.

У овом водичу кроз аеромитинг представили смо све авионе који учествују на аеромитингу. Ту је и план летачког програма, детаљна мапа са приказом аеродрома на Батајници и корисним информацијама за посетиоце, приказ статичког дела изложбе ваздухоплова, карта саобраћаја за долазак и одлазак на аеродром...

Уз поштовање свих сигурносних мера које су предузете, аеромитинг Батајница 2012 остаће у најлепшем сећању на још један велики догађај у столетној историји српског војног ваздухопловства.

Добродошли на Мађународни аеромитинг Батајница 2012!

ЛЕТАЧКИ ПРОГРАМ НА АЕРОМИТИНГУ „БАТАЈНИЦА 2012“

Блок 1

Р. бр.	Ваздухоплов	Активност
1	Макетари	Ваздухопловни савез Србије и Контрола летења СЦГ
2	Ултралаки авиони	
3	Падобранци	
4	Cesna C-172 (3) Вршац	

Свечано отварање аеромитинга 10.50–11.00 часова

Р. бр.	Ваздухоплов	Активност
1	Ан-26	Скокови падобранаца Центра за летна испитивања и Специјалне бригаде

Почетак дефилеа снага ВиПВО 1. ешалон

Р. бр.	Ваздухоплов	Активност
2	Ласта (4-5)	Формација стрела
3	Утва (2-4)	Формација пар – стрела
4	Ми-8/Ми-17 (1) Газела (4)	У пратњи Ми-8/Ми-17 иду 4 газеле
5	Гама (4)	Група хеликоптера (формација клин или степен)

2. ешалон

Р. бр.	Ваздухоплов	Активност
6	Орао (3-4)	Група орлова (у формацији стрела или степен)
7	МиГ-29 (2-3) Миг-21 (1)	У формацији ромб (или стрела)
8	Г-4 (3-4)	Димни траг (тробојка)

Секвенца 1: Ловачко-бомбардерска авијација / Ловачка авијација

Р. бр.	Ваздухоплов	Активност
1	Орао (4) Г-4 (6)	Имитација напад на замишљени објекат дејства уз коришћење ИЦ мамаца
2	МиГ-29 (2)	Ловачка заштита групе ЛБА

Блок 2

Р. бр.	Ваздухоплов	Активност
1	Орао	Србија, соло програм
2	SAAB 105	Аустрија
3	F-16	Данска
4	Газела	Србија, соло програм

2. СЕПТЕМБРА 2012. ОД 9.00 ДО 17.00 ЧАСОВА

Блок 3

Р. бр.	Ваздухоплов	Активност
1	МиГ-29 „Стрижи“	Руска Федерација, акрогрупа
2	C-27J Spartan	Италија
3	Gripen	Мађарска, соло програм
4	Г-4	Србија, соло програм

Блок 4

Р. бр.	Ваздухоплов	Активност
1	Eurofighter 2000	Италија, соло програм.
2	Гама (4)	Србија, група
3	МиГ-29 М-2	Руска Федерација, РСК МиГ
4	IAR-99 SOIM	Румунија
5	Ласта	Србија, соло програм

Секвенца 2: ЛА (МиГ-21 и МиГ-29)

Р. бр.	Ваздухоплов	Активност
1	МиГ-21 (1), МиГ-29 (2)	Приказ елемената ваздушне борбе

Блок 5

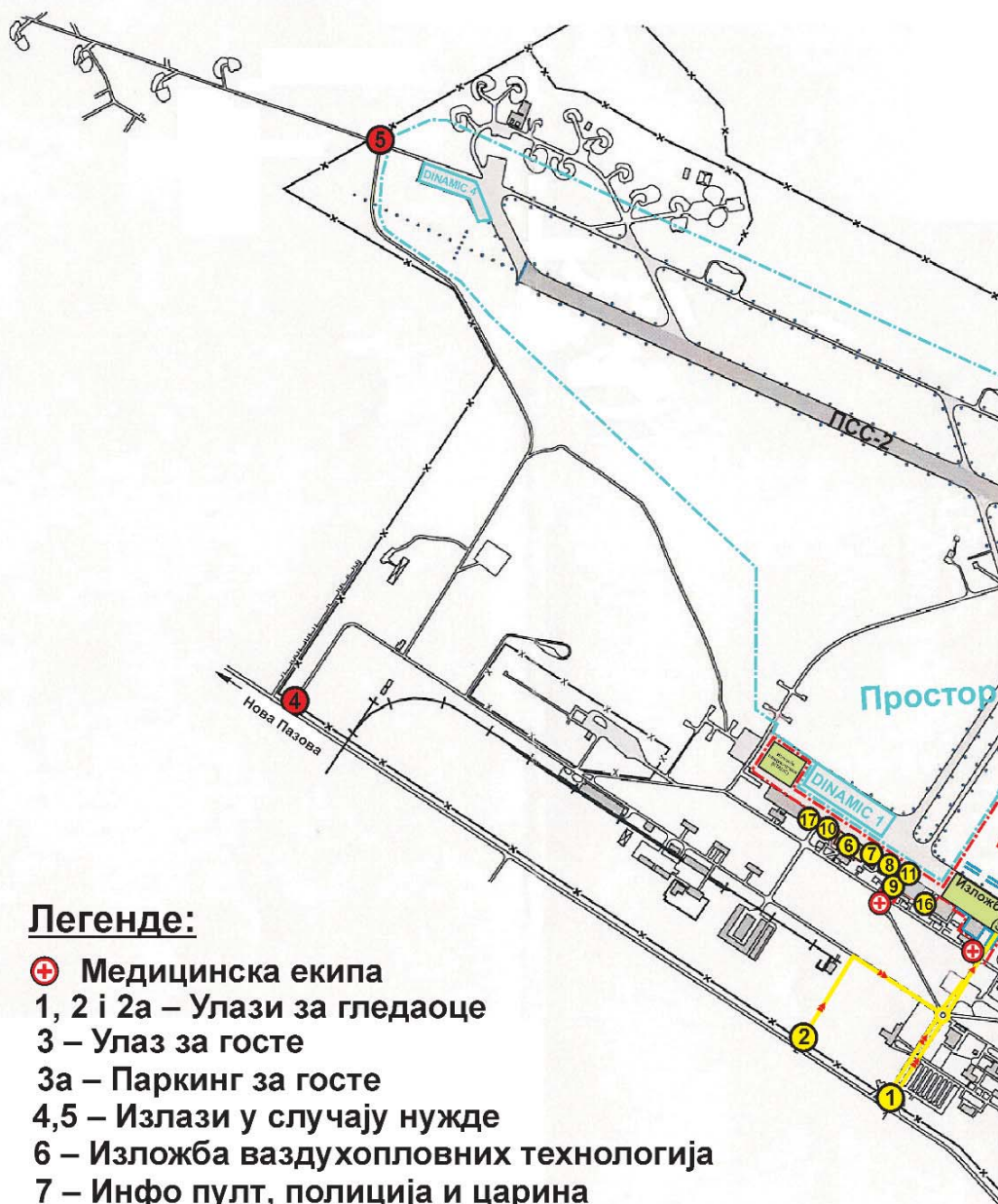
Р. бр.	Ваздухоплов	Активност
1	Пилатус PC-9Swift	Словенија
2	Робинсон Р-22	Helimaster
3	Zlin 526 F	MAG-PLASTIC d.o.o.
4	Г-2	АК „Галеб “ Г-4 Нови Сад

Секвенца 3: Гашење пожара

Р. бр.	Ваздухоплов	Активност
1	Ми-8 (2)	Имитација гашења пожара
2	Дромадер М-18 (3)	ЈАТ привредна авијација. Имитација гашења пожара.

Блок 6:

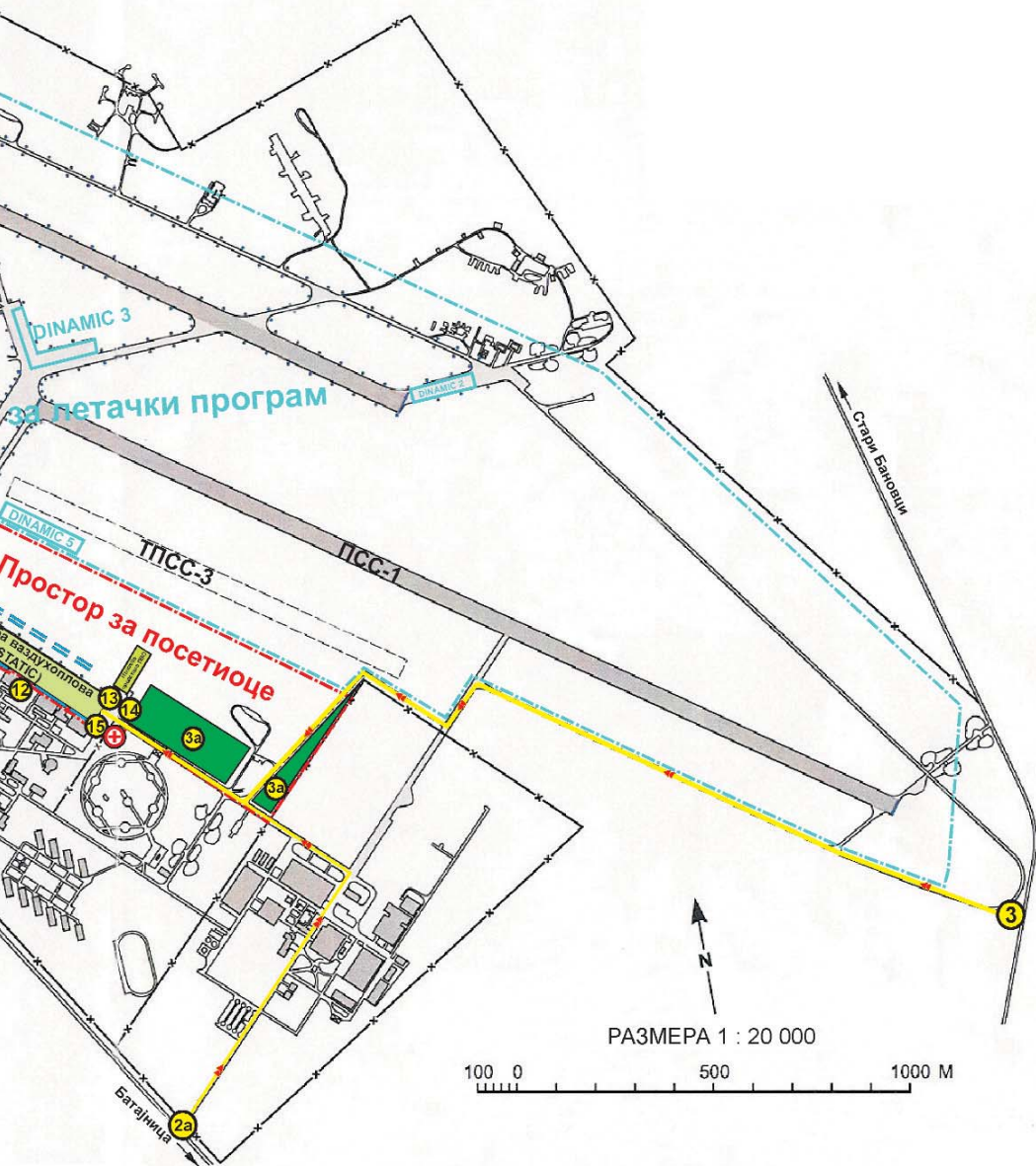
Р. бр.	Ваздухоплов	Активност
1	Г-2 Крагуј	АК „Галеб“ Београд
2	Beechcraft King Air 350	Контрола летења СЦГ
3	Cesna C-310 (1)	
4	Zlin 526 F	СОКО
5	Falcon 50 (1)	Авио сервис



Легенде:

- +** Медицинска екипа
- 1, 2 и 2а – Улази за гледаоце
- 3 – Улаз за госте
- 3а – Паркинг за госте
- 4,5 – Излази у случају нужде
- 6 – Изложба ваздухопловних технологија
- 7 – Инфо пулт, полиција и царина
- 8 – Прес центар
- 9 – Штанд за изгубљено-нађено
- 10,11,12,13 – Вода за пиће
- 14,15,16,17 – Тоалети
- Комерцијални простор

ПЛАН АЕРОДРОМА БАТАЈНИЦА СА СЕРВИСНИМ ИНФОРМАЦИЈАМА





АУСТРИЈА

ÖSTERREICHISCHE
LUFTSTREITKRÄFTE



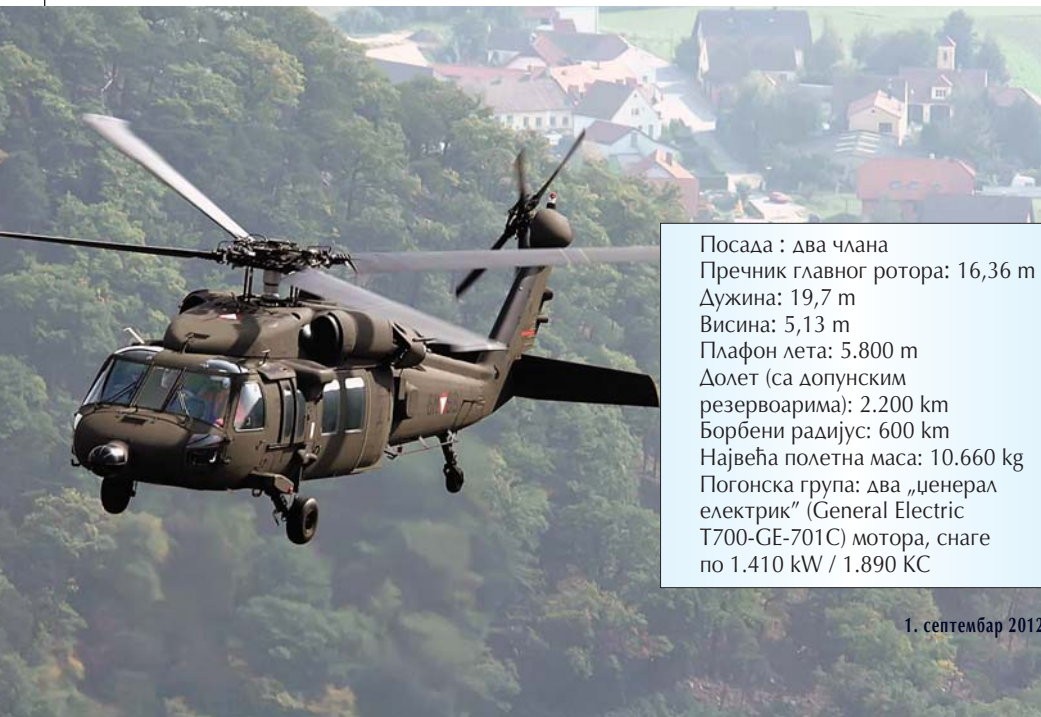
Сикорски С-70А блек хок (црни соко) (Sikorsky S-70A Black Hawk)

Са више од 4.000 произведених примерака „црни соко“ један је од најраспрострањенијих средњих вишенаменских хеликоптера на западној хемисфери. Дизајниран од стране фабрике која носи име Игора Сикорског, изумитеља модерног хеликоптера, овај двомоторни хеликоптер са четворокраким главним ротором, у основној транспортној варијанти може понети, уз два пилота, 14 војника са пуном опремом или шест рањеника на носилима или до четири тоне терета.

Направљена је цела плејада варијанти означених UH-60 у војној и S-70 у комерцијалној терминологији, укључујући оне за подр-

шку специјалним снагама, борбено трагање и спасавање, морнаричке верзије, хеликоптере за председнички транспорт, електронско ратовање и друге. На носачима („крњим крилима“) може носити различито наоружање, попут ракете „хидра“ (Hydra) од 70 mm, вођених пројектила „хелфајер“ (AGM-114 Hellfire) или контејнера са митраљезима или топовима калибра 7,62, 20 или 30 милиметара.

Аустријско ваздухопловство набавило је почетком 2010. године девет хеликоптера овог типа и они су у саставу Ваздухопловног винга за подршку (Luftunterstützungsgeschwader – јединица ранга бригаде).



Посада : два члана
Пречник главног ротора: 16,36 m
Дужина: 19,7 m
Висина: 5,13 m
Плафон лета: 5.800 m
Долет (са допунским резервоарима): 2.200 km
Борбени радијус: 600 km
Највећа полетна маса: 10.660 kg
Погонска група: два „генерал електрик“ (General Electric T700-GE-701C) мотора, снаге по 1.410 kW / 1.890 KS



Саб 105 ОЕ (Saab 105 OE)

Аустријско ваздухопловство прославило је прошле године, у бази Целтвег, стогодишњицу постојања великим аеро-митингом „Ерплауер 2011“, на коме су учествовали и припадници Војске Србије са авионима „антонов“ Ан-26 и „супергалеб“ Г-4 на изложбеном делу манифестације.

Модерна историја ваздушних снага Аустрије почела је убрзо по проглашењу неутралности 1955. године. Први послератни аустријски пилоти обучавали су се на неколико авиона „јаковлев“ Јак-11 и Јак-18 које је оставила (према неким изворима донирао) Црвена армија када се повлачила из Аустрије.

Касније су у оквиру МАП програма (Mutual Air Plan) за номинални један долар од америчке војске купљени лаки авиони „цесна бирд дог“ (Cessna L-19A Bird Dog). Занимљиво је да је Аустрија касније постала један од највернијих купаца шведских авиона. Прво су набављени „сабови 29“ и „сабови 105“, а затим и „саб дракен“ (Saab J35 Draken), коришћен је у улози ловца-пресретача.

Тренажни/лаки борбени авион Саб 105 ОЕ (Saab 105 OE) је млазни висококрилац са два пилотска седишта у тзв. тандем распо-

Посада: два члана
Распон крила: 9,5 m
Дужина: 10,8 m
Висина: 2,7 m
Плафон лета: 9.144 m
Долет: 2.300 km
Највећа брзина: 970 km/h
Погонска група: два „џенерал електрик“ (J85-17B turbojet) мотора, потиска по 7,49 kN

реду (пилоти седе један до другог). То је авион који је обележио послератни развој аустријског ваздухопловства. Развијен почетком шездесетих година у кооперацији „Саба“ и шведског ваздухопловства, ушао је у употребу 1967. године. Око 150 авиона направљено је за шведско ратно ваздухопловство и 40 за аустријско.

Примарно авион за обуку, за шта се и даље користи у аустријском ваздухопловству, Саб 105 и данас, на смену са најмодернијим „еурофајтером“, има улогу дежурног авиона за заштину аустријског ваздушног простора. Користи се и као платформа за извиђање. На шест подвесних тачака може да носи вођене и невођене пројектиле ваздух-ваздух, ваздух-земља, бомбе или митраљеске контејнере.

На Саб 105 лете и аустријске акробатске групе „Каро ас“ и „Силвер вингс“ (Silver Wings – сребрна крила).



БУГАРСКА

Военновъздушни
сили – ВВС



Спартан (C-27J Spartan)

Бугарска има веома дугу ваздухопловну традицију. Још крајем XIX века на међународном сајму у Пловдиву двојица бугарских официра летела су дирижаблом „Ла Франс“ (Le France). У априлу 1906. године основано је ваздухопловно одељење које је користило балоне за извиђање. У намери да модернизује транспортне потенцијале ваздухопловних снага, који су се од краја Другог светског рата до пада „гвоздене завесе“ ослањали на совјетске авионе „антонов“ Ан-24, Ан-26 и један Ан-30, Бугарска је 2006. године наручила од италијанске „Аленије“ (Alenia Aeronautica) пет најсавременијих средњих транспортера „спартан“ (C-27J Spartan). Први је испоручен у новембру 2007, други годину дана касније, а трећи и последњи (у међувремену је одлучено да буде купљено само три) почетком прошле године. У смеру

Распон крила: 28,7 m
Дужина: 22,7 m
Висина: 9,64 m
Максимална маса у полетању: 30.500 kg
Користан терет: 11.500 kg
Гориво: 12.320 kg
Носивост: укупно 11.500 kg терета или 68 опремљених и наоружаних војника, или 46 падобранаца или 36 рањеника на носилима и шест болничара или до 9.000 kg терета за десантирање или два НММВВ возила
Дужина полетне стазе (максимална тежина, ниво мора): 580 m
Плафон лета: 9.144 m
Долет са 10.000 kg терета: 1.852 km
Долет са 6.000 kg терета: 4.260 km
Погонска група: два „ролс-ројс“ мотора (Rolls Royce AE 2100-D2), по 3.640 kW

приближавања западу (Бугарска је члан НАТО) набављени су и школски авиони „пилатус“ (Pilatus PC-9) из Швајцарске, од „Еурокоптера“ (Eurocopter) су купљени средњи вишенаменски хеликоптери „кугуар“ (AS532 Cougar) за ваздухопловство и „пантер“ (AS565 Panther) за морнарицу и школски лаки хеликоптери „џет ренџер“ (Bell B206 Jet Ranger) из САД.

Бугарски „спартани“ лете у 1/16 транспортној авио-бази из Софије.





ДАНСКА

FLYVEVÅBNET



Локид Мартин Ф-16 фајтинг фалкон (Lockheed Martin F-16 Fighting Falcon)



Краљевско данско ратно ваздухопловство је од почетка осамдесетих набавило укупно 78 „фајтинг фалкона“ (engl. Fighting Falcon – борбени соко) као замену за „локид старфајтере“. Дански Ф-16 склапани су у погонима „Фокера“ у Холандији и САБ-ЦА (SABCA) у Белгији. Данас су у употреби авиони који су модернизовани на МЛУ (MLU) стандард, са новом опремом и наоружањем које сада укључује ваздух-ваздух ракете „амрам“ (AIM-120 AMRAAM), вођене пројектиле за дејство по земљи „меверик“ (AGM-65G Maverick), „јдам“ (JDAM) и ласерски вођене бомбе, као и „лантрин“ (LANTRIN) навигационо/нишански контејнер.

Укупно 4.500 наручених примерака дока су да су инжењери „Џенерал дајнамикса“ (General Dynamics), где је Ф-16 развијен, и „Локид Мартина“, који је преузео његову производњу и стално усавршавање, погодили оно што треба веома изабирљивом тржишту борбених летелица, односно прави однос цене и могућности. Прототип је полетео 1974. године, а зелено светло за производњу добијено је две године касније.

Поред америчког ваздухопловства и Националне гарде, који су постали најбројнији корисници, Ф-16 постао је основни ловац у већини ваздухопловстава земаља НАТО савеза. Користи се и на Блиском и Далеком истоку и Јужној Америци.

Посада: 1 (Ф-16А) или 2 (Ф-16Б) члана
Размах крила: 9,45 m
Дужина: 15,03 m
Висина: 5,09 m
Маса празног авиона: 6.607 kg
Максимална полетна маса: 14.968 kg
Користан терет: 6.894 kg
Максимална брзина (на висини): 2.124 km/h
Максимална брзина (на нивоу мора): 1.472 km/h
Долет (са допунским резервоарима): 3.890 km
Погонска група: турбовентилаторски мотор „џенерал електрик“ (General Electric F110-GE-100), потиска 64,9 kN са додатним сагоревањем 105,7 kN
Наоружање: шестоцевни топ „вулкан“ M61A1 20 mm са 511 граната, до 6.894 kg убојних средстава и опреме на поткрилним, подtrupним и носачима на крајевима крила

ПОТПУНО ПАРТНЕРСТВО

www.eurofighter.com

Постављање нових стандарда супериорности

Тајфун: Најнапреднији вишенаменски борбени ваздухоплов нове генерације. Као заједнички подухват водећих компанија европске ваздухопловне и војне индустрије, Тајфун пружа технолошке и индустријске погодности свим потенцијалним клијентима. Пројектован по већ опробаном моделу увођења нових технологија, Еурофајтер Тајфун је отворена платформа која нуди индустријско партнерство, заједнички развој и логистичка решења по приступачној цени.



BAE SYSTEMS



CASSIDIAN



**Eurofighter
Typhoon**

nothing comes close



ИТАЛИЈА

AERONAUTICA
MILITARE ITALIANA



Еурофајтер Тајфун (Eurofighter Typhoon)

Вишенаменски борбени авион четврте генерације „Еурофајтер тајфун“ Eurofighter Typhoon развијен је у сарадњи италијанске „Аленије“ (Alenia Aeronautica данас Alenia Aermacchi), „Бритиш ероспејса“ (BAe Systems) и европског међународног конзорцијума EADS и својеврсна је сублимација искуства из неколико концепата и пројеката напредног авиона који су разматрани на старом континенту седамдесетих и осамдесетих година.

За координацију пројекта основана је фирма „Еурофајтер Гмбх“ са седиштем у Немачкој. Главни корисници безмало 500 наручених авиона су британско, немачко, италијанско и шпанско ваздухопловство, а извезен је и у Аустрију и Саудијску Арабију.

Први лет прототипа обављен је 27. марта 1994. године. Серијске «Еурофајтере» свака држава чланица програма склапа за себе од делова чија је производња подељена између „Аленије“, „Бритиш ероспејса“, EADS Немачке и EADS Шпаније.

Планирано је да „ЕурофајтериС“ замене најмање осам различитих типова авиона у

земљама корисницама, у ловачкој, ловачко-бомбардерској и извиђачкој улози. Зависно од намене, „Тајфун“ може на чак 13 подвесних тачака носити до 7.500 kg вођених средстава и опреме. Конструкција са предкрилима (канардима), коришћење материјала базираних на угљеничним влакнима и пластици за више од 80 посто авиона и мотори EJ200 омогућавају „Тајфуну“ завидне перформансе: лет на надзвучним брзинама чак и без додатног сагоревања горива, полетно-слетну стазу краћу од 700 метара у конфигурацији ловца, полетање за осам секунди и убрзање до брзине звука за 30 секунди.

Размах крила: 10.95 m

Дужина: 15.96 m

Висина: 5.28 m

Маса празног авиона: 11.000 kg

Максимална полетна маса: 23.500 kg

Максимална брзина: 2.495 km/h

Крстарећа брзина: Mach 1.1 – 1.5

Плафон лета: 19.812 m

Долет: 2.900 km

Долет (са допунским резервоарима): 3.790 km

Погонска група: два турбомлазна мотора «еуроџет» EJ200 (Eurojet) потиска по 60 kN без додатног сагоревања; 90 kN са додатним сагоревањем

Наоружање: топ «маузер» БК-27 (Mauser) калибра 27 mm са 150 граната, до 7.500 kg наоружања и опреме на 13 спољних подвесних тачака.

Katsuhiko TOKUNAGA / Alenia





Еурофајтер Тајфун

Произведен у Европи

Еурофајтер Тајфун је врхунски одбрамбени систем пројектован да испуни строге захтеве за перформансама од стране четири европске нације које су га произвеле. Испуњење ових захтева резултирало је у форми тренутно најнапреднијег вишенаменског борбеног ваздухоплова на планети.



Изванредне перформансе

Тајфун је најпоузданији вишенаменски борбени авион четврте генерације. Доказан у глобалним операцијама и развијен у међународној кооперацији. Поверено му је да осигура напредне перформансе, политичко и индустријско партнерство.

Доказан на бојишту

Тајфун пружа супериорне могућности у кључним профилима дејства борбеног ваздухоплова: ваздух-ваздух и ваздух-земља. Тренутно се налази у активној служби у 17 ескадрила код 6 ратних ваздухопловстава широм планете. Тајфун је борбено доказан током војне операције у Либији.

Партнерство без премца

Тајфун заједнички производе Немачка, Велика Британија, Италија и Шпанија. Европско партнерство које пружа подједнак приступ заједничком процесу производње, развоја и стварања дугорочних политичких и индустријских односа.

У кокпиту

Борбени пилоти су укључени у развојни тим Тајфуна од самог почетка. На овај начин интrefејс пилота и машине је оптимизован да пружи једноставан приступ великој количини информација доступних у сваком тренутку.



**Eurofighter
Typhoon**

За разлику од борбених ваздухоплова старије генерације, пилот Тајфуна не мора активно водити рачуна о ограничењима енvelope лета и може се потпуно посветити свом задатку.

Пилот Тајфуна у току борбе води рачуна о мисији. Пилот ловца старије генерације води рачуна о ваздухоплову у којем лети!

По већ опробаном моделу увођења нових технологија, Еурофајтер Тајфун дизајниран је као отворена платформа која нуди индустријско партнерство, заједнички развој и исплатива логистичка решења.

- 707 уговорених, 559 наручених и преко 330 испоручених летелица. Преко 150.000 сати налета. Ефектан, проверен и поуздан.

Неприкосновено партнерство у једнакости, снази и безбедности за Србију.

Посетите Еурофајтер штанд

МАРКЕТИНГ





ИТАЛИЈА

AERONAUTICA
MILITARE ITALIANA



C-27J спартан (Spartan)

Спартан (C-27J Spartan) је транспортни авион настао у сарадњи италијанске „Аленије“ (Alenia Aeronautica, данас Alenia Aermacchi) и америчког „Локид Мартина“ (Lockheed Martin). Модернизација италијанског транспортера G.222 са тзв. стакленом пилотском кабином, опремљеном вишефункционалним показивачима, преузетим са „суперхеркулеса“ C-130J, савременим електронским уређајима и новим моторима постала је нови авион назван C-27J „спартан“.

Посада: 1 (Ф-16А) или 2 (Ф-16Б)
Размах крила: 9,45 m
Дужина: 15,03 m
Висина: 5,09 m
Маса празног авиона: 6.607 kg
Максимална полетна маса: 14.968 kg
Користан терет: 6.894 kg
Максимална брзина (на висини): 2.124 km/h
Максимална брзина (на нивоу мора): 1.472 km/h
Долет (са допунским резервоарима): 3.890 km
Погонска група: турбовентилаторски мотор „џенерал електрик“ (General Electric F110-GE-100), потиска 64,9 kN са додатним сагоревањем 105,7 kN
Наоружање: шестоцевни топ „вулкан“ M61A1 20 mm са 511 граната, до 6.894 kg убојних средстава и опреме на поткриним, подтрупним и носачима на крајевима крила



Katsuhiko TOKUNAGA / Alenia

Како је C-27J постао интерна конкуренција суперхеркулесу, када је ушао у надметање за нови транспортни авион америчких оружаних снага, „Локид Мартин“ се повукао из посла, а италијанска компанија је са новим партнерима L-3 добила уговор за испоруку 78 авиона америчкој војсци, ваздухопловству и Националној гарди. Ипак, државна администрација САД је прво смањила број поручених, а потом се и потпуно одрекла „спартана“ у корист домаћег авиона.

„Спартане“ користе ваздухопловства Италије, Грчке, Бугарске, Марока, Мексика, Литваније и Бугарске, а десет комада очекује аустралијско ваздухопловство од 2015. године.

Потенцијалне купце авиона C-27J произвођачи виде и у државама чији се транспортни капацитети заснивају углавном на летелицама совјетског порекла, којима упркос осавремењавању истиче век употребе. За авион своје величине „спартан“ има изузетну агилност и маневарске способности.

Италијанско ваздухопловство је прве C-27J примило крајем 2006. године. Дванаест авиона лети у 46. ваздухопловној бригади (46^a Brigata Aerea) из Пизе. „Спартани“ се користе за превоз и десантирање људства и терета, санитарни транспорт за војне и цивилне потребе као и за специјалне операције.



МАЂАРСКА

MAGYAR
LÉGIERŐ



Грипен (Gripen)

Размах крила: 18, 4 m
Дужина: 14,1 m
Висина: 4,5 m
Маса празног авиона: 6.800 kg
Максимална полетна маса: 14.000 kg
Максимална брзина: 2 маха
Максимална брзина на нивоу мора: 1,2 маха
Плафон лета: 17.000 m
Долет: 3.000 km
Погонска група: турбовентилаторски мотор „Волво” РМ12 (Волво РМ12), потиска 54 kN, без додатног сагоревања, а 80,5 kN са додатним сагоревањем
Гориво (унутрашњи резервоари): 3.000 kg
Гориво (спољни резервоари): 3.300 kg
Наоружање: топ маузер БК-27 (Mauser) калибра 27 mm, 4.000 kg убојних средстава на седам спољних носача



Грипен (Gripen) је први вишенаменски борбени авион нове генерације који је ушао у оперативну употребу. Развијен је у шведском „Сабу” (Saab), са основним задатком замене ловачких, јуришних и извиђачких варијанти „вигена”. За разлику од претходника, у „грипену” су обједињене све три улоге, без потребе за развојем засебних подваријанти. У развој, подршку и маркетинг за страна тржишта касније се укључила једна од највећих ваздухопловних корпорација на свету „Бритиш ероспејс” (British Aerospace).

Конструкција са предњим крилима (канардима), комбинована са мотором потиска 80,5 kN, уз додатно сагоревање, омогућавају изузетну окретност и завидне перформансе, попут надзвучне брзине на свим висинама и кратке полетно-слетне стазе. По традиционалним захтевима домаћег наручиоца, „грипен” је оптимизован за употребу у ратним условима са помоћних летишта и

аутопутева, уз минималну или чак и без подршке са земље.

Уз шведско ваздухопловство, које је прве „грипене” почело да преузима 1997. године, авиони тог типа, на основу офсет-уговора са националним економијама, испоручени су на лизинг Чешкој и Мађарској (по 14 авиона), а купце је нашао и у Јужноафричкој Републици и Тајланду.

„Грипен интернешнал” тренутно и на Балканском полуострву води маркетиншку и политичку битку за продају „грипена” које би врло радо видели као замену за дотрајале авионе у инвентару бугарског, румунског и хрватског ваздухопловства.

Мађарски „грипени” лете у 59. вингу у бази Кечкемет, друженој тактичкој јединици ранга бригаде. Заменили су ловачке авионе МиГ-29, које је мађарска набавила у СССР-у пре почетка деведесетих година прошлог века.



РУМУНИЈА

FORȚELE
AERIE ROMÂNE



ИАР-99 соим (соко) (IAR-99 Soim)



Corneliu BALAN

После успешне лиценцне производње авиона и хеликоптера, као и пројеката у кооперацији попут ИАР-93 „вултур“ (IAR-93 Vultur) са Југославијом, односно Ј-22 „орао“, румунска послератна ваздухопловна индустрија самостално је направила, изузимајући мотор „ролс ројс вајпер“ израђен по британској лиценци и израелску електронику, свој првенац, школско-борбени млазни авион „соим“ (IAR-99 Soim).

Развој авиона почео је средином седамдесетих година, а први прототип полетео је 1985. године. До краја декаде румунском ваздухопловству је испоручено 17 авиона.

ИАР-99Ц/ИАР-99С, како је означена модернизована верзија, има тзв „хотас“ систем управљања (HOTAS – Hands on Throttle and Stick – руке на гасу и палици), приказивач податка кроз видно поље пилота (HUD – Head Up Display), по два вишефункционална дисплеја дијагонале 7.5 cm у обе кабине, као и могућност ношења и источног и западног наоружања, укључујући и ракете ваздух-ваздух

Посада: два члана
Размах крила: 9,85 m
Дужина: 11,01 m
Висина: 3,9 m
Маса празног авиона: 3.200 kg
Максимална полетна маса: 5.560 kg
Максимална брзина: 865 km/h
Плафон лета: 12.900 m
Долет: 1.100 km
Борбени радијус (јуришна улога): 385 km
Погонска група: један млазни мотор „ролс ројс вајпер“ (Rolls-Royce Viper Mk632-41M) потиска 17,8 kN
Наоружање: до 1.000 kg на четири подвесне тачке испод крила и једној испод трупа

Р-60 , „питон 3“ (Python 3) или „мажик 2“ (R-550 Magic II).

Иако је прво поручено 40 модернизованих авиона, број је смањен касније на 12. Румунско ваздухопловство данас има десет „сокола“ основне варијанте и дванаест модернизованих ИАР-99Ц/ИАР-99С. Производе се фабрици у Крајови.

ИАР-330 пума

(Aerospatiale/IAR-330 Puma)



Посада: три члана
Пречник главног ротора: 16,2 m
Дужина: 15 m
Висина: 4,7 m
Плафон лета: 4.800 m
Долет: 550 km
Максимална брзина 263 km/s
Највећа полетна маса: 7.400 kg
Носивост: 1.000 kg
Погонска група: два „турбомека турмо“ мотора (Turboméca Turmo IVB), снаге по 1.044 kW/1.400 KS

Румунија је и током блоковске поделе Европе имала завидан ниво самосталности у војно-економској сфери. Одличан пример за то је и ваздухопловна индустрија, која је упркос „гвозденој завеси“ успешно сарађивала са западом и по лиценци произвођила хеликоптере „алует“ (SA316 Alouette), „пума“ (SA330 Puma), чак и путнички авион „бак 1-11“ (BAC 1-11).

Средњи транспортни хеликоптер „пума“ полетео је први пут 1965. године, а непуних девет година касније Румунија је откупила лиценцу и почела да га производи под домаћом ознаком ИАР-330Л (IAR-330L). Више од 100 хеликоптера испоручено је румунском ваздухопловству, а извезен је и у УАЕ, Обалу Слоноваче, ДР Конго, Кенију, Либан, Пакистан и Судан.

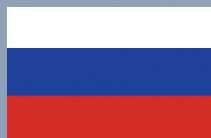
У саставу румунских снага већина ових, у основи транспортних хеликоптера, опремљена је да може понети различито наоружање, укључујући невођена ракетна зрна, митраљезе, топове и противтенковске ракете.

Средином деведесетих година потписан је уговор са израелском индустријом за програм модернизације хеликоптера „пума“ на стандард SOCAT (Sistem Optronice de Cercetare si Anti-Tanc – оптоелектронски извиђачки и противоклопни систем). Поред савремене нападно-навигационе опреме, интегрисано је и ново наоружање попут „спјк-ЕР“ (RAFAEL Spike-ER) вођених противтенковских ракета.

У послу вредном 150 милиона евра, до 2005. године 25 хеликоптера модернизовано је на стандард ИАР-330 SOCAT, а још дванаест на ИАР-330М.

Једна занимљивост: у холивудском акционом хиту „Рамбо 2“, са Силвестером Сталонеом у главној улози, управо овај тип хеликоптера, модификован и адекватно офарбан, представљао је совјетску летећу топовњачу Ми-24 која главног јунака јури по авганистанским беспућима.

ИАР-330 се производи у Брашову.



РУСИЈА

Военно-воздушные силы
России - ВВС



МиГ-29 / МиГ-35

МиГ-29М2 и МиГ-35 су вишенаменски борбени авиони настали усавршавањем МиГ-29, совјетског ловачког авиона који је представљао, како у аеродинамичком тако и технолошком смислу, праву сензацију када се појавио почетком осамдесетих година. Изузетна окретност, захваљујући великом односу снаге и потиска, и нишански систем спрегнут са кацигом пилота у комбинацији са ефикасним ракетама ваздух-ваздух, учинили су МиГ-29 авионом који поштује сваки потенцијални противник.

После мање од десет година од када је уведен у употребу, ваздухопловство СССР почело је да добија прве примерке знатно модернизованог авиона, интерно означеног као верзија 9.13. Уследила је варијанта МиГ-29С (9.13С) са новим радаром и усавршеним варијантама ракете Р-73. МиГ-29СМТ карактеристичан је по повећој „грби“ иза пилотске кабине, повећани су му резервоари за још 1.000 литара горива (уз опцију допунских за 1.800 литара), а за улогу јуришника инте-

грисано је савремено вођено наоружање за дејство по циљевима на земљи.

МиГ-29М2 варијанта, у којој је од окретног ловаца за премоћ у ваздушном простору МиГ-29 посто вишенаменска борбена платформа за борбу против циљева у ваздуху и на копну, дању и ноћу и у свим временским условима. Има повећан долет, побољшане моторе РД-33МК потиска по 88.26 kN, а број подвесних тачака је повећан на чак осам. За иностране кориснике опционо може да интегрише наоружање и опрему западног или другог порекла. Ради лакшег одржавања, 95 посто система и склопова је заједничко са МиГ-29К, морнаричком варијантом прилагођеном употреби са носача авиона. МиГ-29ОВТ је експериментални авион, израђен у једном примерку, са усмеривим погоном, односно векторисаним потиском, што му даје изузетну окретност у ваздуху. Настао на основу искустава са МиГ-29М2, МиГ-35 је по руском произвођачу „борбени авион четврте плус генерације“ и први пут је представљен 2007. године. Максимална полетна маса је повећана за чак 30 процената у односу на прве МиГ-29.

Посада: 1 или 2
Размах крила: 12 m
Дужина 17.3 m,
Висина: 4.7m
Највећа полетна маса: 29.700 kg
Највећа брзина: 2400 km/h (2.2M)
Плафон лета: 15.500 m
Борбени радијус: 1.000 km
Долет (са три додатна резервоара): 3.100 km
Наоружање: 30 мм топ ГШ-30 са 150 граната, до 7.000 kg наоружања на осам подвесних тачака, девета подвесна тачка се користи само за допунски резервоар за гориво.



Антонов Ан-12

Ан-12 је четворомоторни елисни транспортни авион, понекад називан и „со-вјетским херкулесом“ због сличности у изгледу и перформансама са америчким транспортним авионом С-130. Два Ан-12 су била у саставу РВиГВО некадашње Југославије, а користе га поред руског, белоруског, кинеског и других ваздухопловстава, бројне хуманитарне организације и комерцијалне компаније. РСК МиГ има на располагању Ан-12 за превоз логистичке подршке и транспорт авиона и делова од и до корисника авиона МиГ.

Посада: пет (два пилота, инжењер лета, навигатор и радиотелеграфиста), Размах крила 38 m, дужина 33,1 m, висина 10.53m, највећа полетна маса 61.000 kg, крстарећа брзина 670 km/h, долет (са највећим теретом) 1,945 km.

МИНИСТЕРСТВО РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ПО ДЕЛАМ ГРАЖДАНСКОЙ ОБОРОНЫ,
ЧРЕЗВЫЧАЙНЫМ СИТУАЦИЯМ И ЛИКВИДАЦИИ ПОСЛЕДСТВИЙ СТИХИЙНЫХ БЕДСТВИЙ-МЧС РОССИИ

Камов Ка 32

Камов 32 је вишенаменски хеликоптер препознатљив по дуплим тзв. коаксијалним роторима (главним „елисама“), смештеним један изнад другог, који му дају стабилност и искључују потребу за репним ротором. Настао је развојем морнаричког противподморничког хеликоптера Ка-27 и Ка-28, који је коришћен и у Југославији.

Већ другу годину за редом, Министарство за ванредне ситуације Руске Федерације шаље током лета у Србију хеликоптере и авионе као помоћ МУП и Војсци Србије у сузбијању пожара.

Погоне га два мотора Климов ТВ-117А снаге до 1.633 kW сваки. Максимална брзина је 260km/h, крстарећа 240km/h, долет 1.135 km, највећа полетна маса око 11.000kg.



Стрижи (Ласте) Акробатска група

Групно акробатско летење представља сам врх обучености пилота који управљају ваздухопловима, неретко одвојеним по само метар или два један од другог, и сведочи о савршеној хармонији човека и технике, али и човека и човека. Стога није нимало изненађујуће да се пилоти акробатских група у својој земљи третирају са посебним поносом. Место пилота акробатске групе је по правилу резервисано само за врхунске пилоте у зениту каријере и то су најчешће искусни наставници летења или опитни пилоти. По томе ни руска акробатска група Стрижи није изузетак, шта више за разлику од већине других група које лете на школским или школско-борбеним авионима, Стрижи то чине на двомоторним ловцима високих перформанси МиГ-29.

Стрижи за датум оснивања имају 6. мај 1991. године, када су први пут насту-

пили под тим називом и са атрактивно обојеним авионима МиГ-29. Стрижи, као и друга акробатска група ВВС Руски витезови, који лете на авионима Су-27, део су 237. гардијског центра за приказивање ваздухоплова из базе Кубинка, недалеко од Москве.

Одмах по добијању тада најсавременијих ловаца МиГ-29, тада гардијски ловачки пук из Кубинке почео је формирање групе авиона за приказивање, под вођством потпуковника А.Н. Кутузова. Појављивање управо ових „мигова“ у финској бази Рисала 1986. године, тек три године по увођењу у наоружање новог и на западу веома мало познатог авиона, изазвало је праву сензацију у стручној јавности. Гардијски ловачки пук је 1989. године под своје окриље примио и „сухоје“, ловце-



Максим БРЯСКИ

бомбардере Су-17, тактичке бомбардере Су-24 и јуришнике Су-25 и тако постао 234. мешовити авио пук, да би 13. фебруара 1992. године био трансформисан у 237. гардијски центар за приказивање ваздухоплова. Годину дана касније, два дана по смрти славног совјетског пилота који је оборио 64 немачка авиона, центар је назван по маршалу авијације Ивану Никитовичу Кожедубу.

Марина МИСЦЕВА

Стрижи су током деведесетих, осим пред домаћом публиком, наступали у Француској, Швајцарској, Белгији, Тајланду, Монголији, Вијетнаму, Малезији, Бугарској, Кини, САД и на тај начин више него успешно демонстрирали врхунско умеће али и отварање Русије према свету.

После 2000. године Стрижи су веома ретко виђани ван Руске Федерације – наступили су само у Чешкој републици 2005. и Уједињеним Арапским Емиратима. Запажени су и заједнички наступи група Стрижи и Руских витезова у комбинованој формацији МиГ-29 и Сухоја Су-27. Зависно од ситуације, Стрижи наступају у формацији од четири до шест авиона, једноседа и двоседе МиГ-29УБ.

Иљушин Ил-76

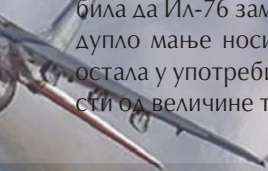


Иљушин Ил 76 је четворомоторни тактички транспортер носивости 48 тона терета или 145 војника са опремом. Као и већина совјетских транспортера, опремљен је робусним стајним трапом како би могао да полеће и са полууређених полетно-слетних стаза. За самоодбрану у репу ума турелу са топом. Идеја је била да Ил-76 замени елисни Ан-12 који је дупло мање носивости, али си оба типа остала у употреби и користе се у зависности од величине терета и даљине превоза.

Произведено је око 950 авиона у фабрици у Узбекистану који се користе у ВВС и код бројних комерцијалних корисника. Због своје носивости и робусности Ил-76 је авион који је скоро увек виђен при хуманитарним операцијама, дотура помоћи и евакуацији унесрећених.

Министарство за ванредне ситуације (МЧС) Руске Федерације користи ове авионе и у улози „воденог бомбардера“ за гашење пожара, а под називом „скалпел“, постоји верзија летеће цистерне, као и систем за рано откривање и навођење (колоквијално назван „авакс“) А-50. Један Ил-76 се користи за обуку астронаута тако што контролисаним понирањем симулира услове бестежинског стања. Најновија варијанта ИЛ-76МФ опремљена је економичнијим и снажнијим моторима ПС-90А.

Размах крила 50.5 m, висина 14.76 m, највећа полетна маса 172.000 kg, највећа брзина 850 km/h, плафон лета 15,500 m, долет (са највећим теретом) 4.200 km, погонска група: четири мотора Авиадвигатељ / Соловјев Д-30КП потиска по 117,7 kN.





СЈЕДИЊЕНЕ АМЕРИЧКЕ ДРЖАВЕ

UNITED STATES AIR FORCE - USAF

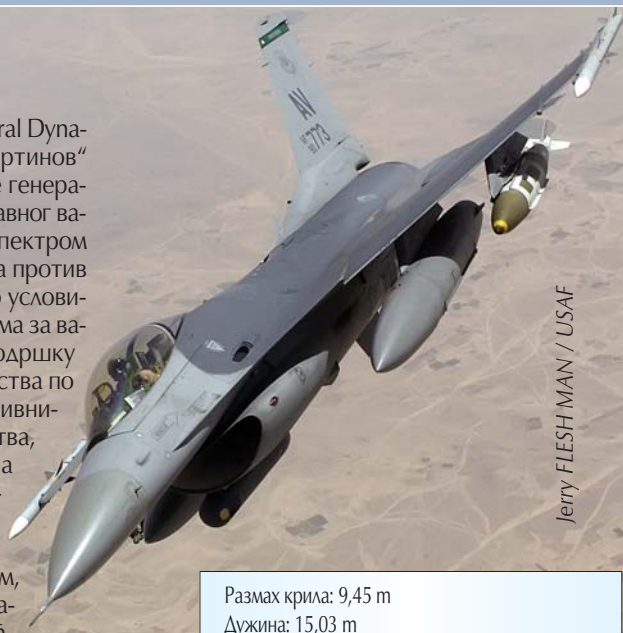


Lockheed Martin F-16C/D Fighting Falcon

Фајтинг фалкон (борбени соко)

Ценерал дајнамиксов“ (General Dynamics), данас „Локид Мартинов“ (Lockheed Martin), авион Ф-16 друге генерације постао је, од релативно једноставног ваздухоплова са уско дефинисаним спектром задатака (првенствено блиска борба против циљева у ваздуху у повољним метео условима) вишенаменска борбена платформа за ваздушну борбу, непосредну подршку копненим јединицама, прецизна дејства по циљевима на земљи, сузбијање противникове ПВО, противелектронска дејства, тактичко извиђање и навођење на циљ, са могућношћу употребе и дању и ноћу и у свим метеоролошким условима.

У поређењу са претходником, једносед Ф-16Ц и двосед Ф-16Д, имају јачи мотор, већу носивост и могућност интеграције савременог наоружања и опреме. Основно средство за борбу у ваздуху постала је ракета „амрам“ (AIM-120 AMRAAM). За напад на земаљске циљеве Ф-16Ц носи противрадарску ракету „харм“ (AGM-88 HARM), АГМ-154 и ласерски и ГПС/GPS (сателитском навигацијом) навођење бомбе. За извиђање и обележавање циљева неки авиони носе подвесни контејнер „лантрин“ (LANTRIN – Low Altitude Navigation Targeting Infra Red for Night) у коме се налази радар за праћење конфигурације терене при ниском лету, инфрацрвени уређај, сензор за захватање циља, ласерски даљиномер и обележивач мете. „Лантрин“ види циљ на 18 километара удаљености.



Jerry FLESHMAN / USAF

Размах крила: 9,45 m
Дужина: 15,03 m
Висина: 5,09 m
Маса празног авиона: 8.663 kg
Максимална полетна маса: 19.187 kg
Максимална брзина: 2.124 km/h
Максимална брзина (на нивоу мора): 1.472 km/h
Плафон лета: 15.240 m
Долет (са допунским резервоарима): 3.890 km
Погонска група: турбовентилаторски мотор „џенерал електрик“ Ф110-ГЕ-100 (General Electric F110-GE-100), потиска 122.7 kN са додатним сагоревањем
Наоружање: шестоцевни топ „вулкан“ М61А1 20 mm са 511 граната, до 6.500 kg убојних средстава на поткрилним, подтрупним и носачима на крајевима крила



Aaron ALLMON II / USAF

Боинг стратотанкер (Boeing KC-135R Stratotanker)

Концепт допуне борбених и других ваздухоплова горивом у ваздуху једна је од неизоставних карика глобалног војног присуства. Пилоти америчких авиона широм света више од пола века користе услуге поузданих летећих цистерни „стратотанкера“ (Boeing KC-135 Stratotanker).

На основу једног од најпознатијих путничких авиона на свету, „боинга 707“ (Boeing 707) од 1956. године у фабрици у Сијетлу направљено је више од 700 летећих цистерни „стратотанкера“ разних варијанти и ознака.

После првих авиона који су имали турбомлазне моторе J57 (Pratt&Whitney J-57-P-59W), познате по директном убризгавању воде на полетању што је за њима остављало велики облак паре, KC-135E добио је средином осамдесетих година турбовентилаторске моторе ТФ 33 (Pratt&Whitney TF-33-PW-102).

Данашња варијанта KC-135R опремљена је модерним моторима CFM International CFM56 (војна ознака F108-CF-100). У „летећу бензинску станицу“, како понекад зову ове авионе, може стати до 92 тоне горива. Један број „стратотанкера“ има подкрилне подве-

Посада: три члана (два пилота, оператор система за претакање)
Размах крила: 39,88 m
Дужина: 41,53 m
Висина: 12,70 m
Маса празног авиона: 44.663 kg
Максимална полетна маса: 146.000 kg
Максимална брзина: 933 km/h
Плафон лета: 15.200 m
Долет (са 68.000 kg горива за претакање): 2.420 km
Највећи долет (у прелету): 17.766 km
Погонска група: 4 мотора CFM International CFM56 (F108-CF-100) потиска 96,2 kN сваки

снике за претакање горива који су компатибилни и са авионима америчке морнарице и других земаља НАТО. Поред америчког ваздухопловства које је најбројнији корисник, „стратотанкер“ за допуну горива у ваздуху користе и оружане снаге Турске, Сингапура, Француске и Чилеа.

Ваздухопловство Националне гарде Охаја у бази Рикенбакер има две ескадриле са „стратотанкерима“, 145. (145th Air Refueling Squadron) и 166. (166th Air Refueling Squadron) које су у саставу 121. винга (121st Air Refueling Wing).



СЛОВЕНИЈА

BRIGADA ZRAČNE
OBRAMBE IN LETALSTVA



Пилатус ПЦ-9М хуџоурник (ластaвицa) (Pilatus PC-9M Hudournik)

Швајцарски школски авион „пилатус“ ПЦ-9 као основну намену има да будућим пилотима борбених авиона омогући обуку у летењу и руковању савременим системима. Због тога је конструисан тако да што више симулира понашање знатно јачих, већих и скупљих ваздухоплова, што је један од највећих продајних адута швајцарског произвођача летелица.

Прототип је полетео 1984. године, а нови авион је већ наредне године сертификован за употребу. Иако споља подсећа на претходника ПЦ-7, ПЦ-9 је потпуно нов авион, са мало наслеђених делова конструкције, пространијом пилотском кабином и степенасто распоређеним седиштима – инструктор седи иза и више од ученика.

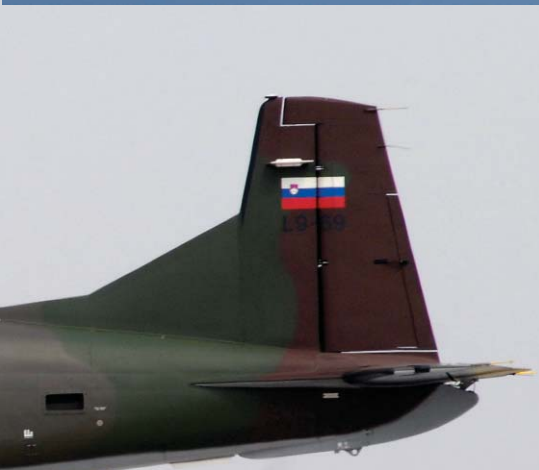
Посада: 1-2 члана
Дужина: 10,70 m
Распон крила: 10,12 m
Висина: 3,26 m
Маса празног авиона : 1.725 kg
Максимална полетна маса: 3.200 kg
Максимална брзина: 593 km/h
Долет: 1.642 km
Плафон лета: 11.580 m
Дужина полетања (прелетање препреке од 15 m): 400 m
Брзина крстарења (на нивоу мора): 502 km/h
Брзина крстарења (на 3.000 m): 552 km/h
Погонска група: „Прат и Витни Канада“ (Pratt & Whitney Canada) ПТ6А-62 турбоелисни мотор снаге 857 kW (ограничен на 708 kW)
Наоружање: до 1.040 kg



У региону ПЦ-9 користе Словенија, Хрватска и Бугарска. Словеначко ваздухопловство опремило је у Израелу своје „пилатусе“ нападно-навигационим уређајима и борбеним комплетом, чиме су постали једини борбени авион у њеном ваздухопловству. Интересантно је да су словеначки „пилатуси“ том приликом уз наоружавање добили и камуфлажно бојење, заменивши дотадашњу бело-плаво-црвену „школску“ одору.



Еурокоптер кугар (Eurocopter AS532 Cougar)



Посада: два пилота + летач механичар
Носивост: до 29 војника или 4.650 kg
Дужина: 15,53 m
Пречник главног ротора: 15,6 m
Висина: 4,92 m
Маса празног авиона: 4.350 kg
Максимална полетна маса: 9.350 kg
Максимална брзина: 278 km/h
Брзина крстарења: 262 km/h
Долет: 618 km
Плафон лета: 4.100 m
Трајање лета: 3 часа 20 мин.
Погонска група: два „турбомека макила“
1А1 мотора (Turbomeca Makila), снаге по
1.185 kW
Наоружање: топ ГИАТ М621 калибра
20 mm или два митраљеза 7,62 mm или два
лансера са по 22 невођених зрна 68 mm

Еурокоптер кугар (Eurocopter Cougar) настао је као модернизација француско-енглеског транспортног хеликоптера СА330 „пума“ (SA330 Puma). Под називом „суперпума“ полетео је први пут 1977. године. У односу на претходника опремљен је савременим електронским уређајима. Конструкција је ојачана и олакшана употребом композитних материјала и има снажније моторе „Турбомека макила“. Варијанте са ознаком А (longeur – фр. дугачак) у називу, имају продужени труп, у који се може сместити до 29 војника или

шест рањеника на носилима, уз још десет људи.

Развијени су и „кугари“ АС532СЦ, опремљени за противвродску и противподморничку борбу, наоружани ракетама „егзосе“ (Exocet) или вођеним торпедима и платформом „хоризон“ (Horizon) за осматрање са радаром, који се спушта из задњег дела трупа.

Словеначке оружане снаге имају четири „кугара“ и они лете у 15. хеликоптерском батаљону који базира на аеродрому Брник између Љубљане и Крања.



ТУРСКА

TÜRK HAVA
KUVVETLERİ 

Ц-160 трансал (C-160 Transall)

Авион Ц-160 „трансал“ (C-160 Transall) један је у низу заједничких пројеката ваздухопловних индустрија западноевропских држава, у овом случају Француске и Немачке. Првенствено је замисљен као замена за француски „норд норатлас“, транспортни авион из педесетих година, упадљив по двотрупној конструкцији.

Прототипови су полетели 1963. године, а од 1967. почеле су испоруке 110 авиона Ц-160Д за Немачку, 50 авиона Ц-160Ф за Француску и осам авиона Ц-160З за Јужноафричку Републику.

Французи су своје транспортере склапали у „Аероспатиалу“ (Aerospatiale), а Немци у фабрици „Месершмит-Блоков-Блом“.

Посада: пет чланова
Носивост: 16.000 kg терета или 80 наоружаних војника
Дужина: 32,40 m
Распон крила: 40,00 m
Висина: 12,36 m
Маса празног авиона: 30.000 kg
Максимална полетна маса: 49.150 kg
Максимална брзина: 513 km/h
Долет: 1.850 km
Плафон лета: 8.230 m
Погонска група: два „Ролс-Ројс“ (Rolls Royce Tu-ne 22) турбоелисна мотора, снаге по 4,225 kW

Француско ваздухопловство осамдесетих година почело је да добија C-160NG (нове генерације), а деценију касније прошли су програм модернизације и добили ознаку Ц-160Р (C-160R, Renove – обновљени).

Немци су своје „трансале“ модернизовали у „Бритиш ероспејс“ (British Aerospace). Неколико примерака опремљено је за комуникацију са подморницама и електронско ратовање, а добили су ознаке Ц-160Х (C-160H) и Ц-160Г (C-160G, габријел).

Уз Француску, Немачку и Турску, „трансале“ употребљава и неколико цивилних корисника.

Adrian PINGSTONE





ФРАНЦУСКА

ARMÉE DE L'AIR



Алфа џет (Alpha Jet)



Посада: два члана
 Размах крила: 9,16 m
 Дужина: 11,85 m
 Висина: 4,19 m
 Маса празног авиона: 3.515 kg
 Максимална полетна маса: 7.250 kg
 Максимална брзина: 994 km/h
 Плафон лета: 14.000 m
 Долет: 2.780 km
 Погонска група: два турбомлазна мотора „турбомека лазарк“ (Checma Turbomeca Lazarc 04-06) потиска по 13,2 кN
 Наоружање: топ маузер БК-27 (Mauser) калибра 27 mm, до 2.500 kg убојних средстава на пет спољних носача

или деташирана, поред домицилних аеродрома, и у Цибутију, Габону, Сенегалу, Чаду, Француској Полинезији, Француској Гвајани и Уједињеним Арапским Емиратима.

Француско-немачки „алфа џет“ (Alpha Jet) развијен је шездесетих година због потребе да се замени школски млазњак прве генерације „локид“ Т-33 (Lockheed T-33) и „фуга мажистера“ (Fouga Magister). Алфа џет заједнички је производ „Дасоа“ (Dassault), „Брегеа“ (Breguet) и „Дорнијера“ (Dornier).

Авион је први пут полетео у октобру 1973. године. У Француској су одлучили да „алфа џет“ користе првенствено за обуку пилота, за шта је и данас у употреби, док је немачко ваздухопловство у новом авиону видело потенцијал за непосредну ватрену подршку и замену „ђине“, фиата Г91. Због различите опреме у носном делу, француски и немачки авиони визуелно се могу разликовати управо по том делу конструкције.

„Алфа џет“ нашао је купце и у Белгији, Египту, Португалу, Нигерији, те у цивилним фирмама које се баве испитивањима у ваздуху, али и приватним власницима.

Француска је једна од држава са најдужом ваздухопловном традицијом и прва земља која је применила кружну ознаку – ронделу на својим авионима и тако успоставила стандард означавања војних летилица.

Са близу 60.000 цивилних и војних припадника и око 800 ваздухоплова различитих типова, од тога око 250 борбених, данас се Француска убраја у државе са једним од најбројнијих ваздухопловстава на свету. Глобално присуство француска авиација одржава захваљујући базирању појединих јединица



СРБИЈА



ВАЗДУХОПЛОВСТВО И ПВО ВОЈСКЕ СРБИЈЕ

Ваздухопловство и противваздухопловна одбрана је вид Војске Србије у чијем саставу су, поред команде, 204. и 98. ваздухопловна бригада, 250. ракетна бригада за ПВД и 126. бригада ВОЈИН. Ту су и Ваздухопловни завод „Мома Станојловић“ и Музеј ЈРВ. Командант ВиПВО је генерал мајор Ранко Живак.

Дан ВиПВО је 24. децембар. Тог дана 1912. године, на основу Одлуке српског Војног министарства и Главног ђенералштаба, војвода Радомир Путник је донео Решење о формирању Ваздухопловне команде са седиштем у Нишу. У састав команде ушли су Аеропланско и Балонско одељење, Водоничка централа и Голубија пошта (сви сегменти тадашњег ваздухопловства).

У то време Србија је била једна од 15 земаља у свету која је имала војно ваздухопловство и међу првих пет земаља у

свету која је употребила ваздухоплове у борбеним дејствима.

Непосредни организатор аеромитинга Батајница 2012. је 204. ваздухопловна бригада чију основну организацијску структуру чине јединице ранга ескадрила, батаљон – дивизион. Команда јединице је на војном аеродрому Батајница. Командант 204. ваздухопловне бригаде је бригадни генерал Предраг Бандић.

Опремљена је авионима МиГ 21 и 29, ЈАК 40, Супергалеб Г-4, Дорниер 28 и Утва 53, као и хеликоптерима Ми-8, Ми-17 и Газела.

Поред команде у саставу бригаде су 101. ловачка авијацијска ескадрила, 252. школско тренажна авијацијска ескадрила, 138. транспортна авијација и 890. мешовита хеликоптерска ескадрила. Уз њих бригаду чине и 24. ваздухопловно технички батаљон, 17. батаљон за обезбеђење аеродрома и 177. артиљеријско ракетни дивизион.





airpink

**Letimo bezbedno i brzo,
naša usluga je profesionalna,
diskretna i luksuzna!**

ADRESA:

Jove Ilića 13
11000 Beograd
Republika Srbija
www.airpink.com

KONTAKTI:

E-mail: info@airpink.com
Tel: +381 11 39 10 100
Tel: +381 11 39 10 101
Fax: +381 11 30 98 940

**Opustite se, tokom leta, u jednom od naših
5 CESSNA JETS aviona...**



**...na Vašem putovanju u Evropu, Istočnu Evropu, Severnu
Afriku, Srednji istok, Ujedinjene Arapske Emirate...**



СРБИЈА

ВАЗДУХОПЛОВСТВО
И ПРОТИВВАЗДУХОПЛОВНА ОДБРАНА



Ласта



У години у којој слави век од свог оснивања, у ВиПВО Војске Србије улази први ваздухоплов произведен у домаћим фабрикама од распада бивше југословенске федерације – школски авион „ласта“, производ панчевачке „Утве“, а развијен у Војнотехничком институту.

„Ласта“ је пројекат клипног школског авиона који вуче корене из осамдесетих. Првобитно је замишљен тако да у процесу школовања пилота буде између авиона

за основну обуку („утве-75“ у домаћем случају) и млазног авиона за напредну обуку („супергалеба“). Направљена су два прототипа и шест предсеријских авиона.

Данашња „ласта“ настала је по редефинисаним захтевима који предвиђају коришћење и за селективну и основну обуку.

Подстицај за наставак развоја и серијску производњу први српски авион добио је наруџбином за извоз 20 примерака у Ирак. Први лет је обављен 5. фебруара 2009. године.

„Ласте“ улазе у састав 252. школско тренажне ескадриле на аеродрому Батајница и у њима ће своја прва летачка знања стицати будуће генерације пилота српског ваздухопловства.

Летне особина авиона „ласта“, укључујући и акробатске елементе, приказаће мајор Саша Грубач из Центра за летна испитивања Техничког опитног центра.

Размах крила: 9,7 m

Дужина: 7,97 m

Маса празног авиона: 888 kg

Максимална брзина: 387 km/h

Крстарећа брзина: 221 km/h

Плафон лета: 6.400 m

Погонска група: шестоцилиндрични мотор „лајкоминг“ (Lycoming AEIO-540-L1.B5D) снаге 225 kW или Lycoming AEIO-580-B1A1 снаге 220 kW

Утва- 75

Утва -75 (војна ознака В-53) је школски авион за селективну и основну обуку у пилотирању, произведен у панчевачкој фабрици авиона. У 252. школско тренажној ескадри на аеродрому Батајница на „утвама- 75“ своја прва летачка искуства стичу студенти Војне академије смера авијације.

Први примерак полетео је 1976. године. Током серијске производње од 1979. до 1985. године израђено је 136 примерака основне варијанте, и по један прототип пољопривредног авиона, четвороседа и „утве-78“ са промењеним крилом.

По потреби се може наоружати лансерима невођених ракетних зрна или митраљеским контејнерима.

Посада: два члана
Маса празан: 685 kg
Максимална тежина у полетању: 960 kg
Дужина: 7,11 m
Висина: 3,149 m
Размах крила: 9,73 m
Максимална брзина: 215 km/h
Брзина крстарења: 165 km/h
Врхунац лета: 4.000 m
Долет: 800 km
Трајање лета: 6 h 30 минута
Погонска група: клипни мотор Avco
Lycoming IO-360-B1F, снаге 134 kW



АНТОНОВ АН-2

Будући пилоти српског ваздухопловства пре него што почну студије на Војној академији морају два пута да скоче из авиона, и то најчешће раде из двокрилаца Ан-2 који се користи за обуку у падобранским скоковима на аеродрому Ниш. По свом изгледу подсећа на авионе из периода између два светска рата, иако је први примерак полетео 1947. године, када су дупло крило и платнена оплата били увелико превазиђени. Ипак, захваљујући традиционалној совјетској робусности, произвођен је у хиљадама примерака у СССР, Пољској и Кини, а многи примерци и данас лете.

За РВ и ПВО бивше Југославије 1976. године набављено је осам Ан-2 од фабрике „Миелец“ (PZL Mielec) из Пољске. Данас ВиПВО Србије има само један Ан-2ТД.

Посада: два члана
Маса празан: 3.450 kg
Максимална тежина у полетању: 5.500 kg
Дужина: 12,74 m
Висина: 6,10 m
Размах горњег крила: 18,18 m
Размах доњег крила: 14,24 m
Максимална брзина на висини од 1.750 m: 258 km/h
Врхунац лета: 4.400 m
Долет: 900 km са теретом од 500 kg
Носивост: 1.000 kg терета или десет падобранаца или шест рањеника на носилима са два санитетска пратиоца
Погонска група: један клипни мотор Asz-62IR (лиценцно израђен Швецов АШ-62), снаге 746 kW (1.000 КС).



Антонов 26 настао је на основу путничког авиона „антонов“ Ан-24, који је развијен у другој половини педесетих као одговор на потребу да се боље повежу



Антонов Ан-26



мањи локални аеродроми раштркани широм СССР.

На први поглед основна разлика у односу на путничког „старијег брата“ је рампа за утовар и истовар терета у задњем делу авиона. Промењена је и кабина која је од путничке добила војну намену и прилагођена је за превоз људства (уграђена су склопива седишта), десантирање до 40 падобранаца или 5,5 тона терета, превоз терета или до 24 рањеника на носилима уз пратеће медицинско особље.

Као и већина совјетских транспортних авиона, Ан-26 је предвиђен у секундарној бомбардерској улози и на четири носача са доње стране трупа може понети бомбе од по 500 килограма.

СФРЈ је за потребе опремања транспортних ескадрила РВиПВО 1976. године

Број чланова посаде: пет чланова
Дужина: 23,8 m
Размах крила: 29,2 m
Висина: 8,575 m
Маса празан: 15.900 kg
Максимална носивост терета: 5.500 kg
Максимална брзина у хоризонталном лету: 460 km/h
Плафон лета: 7.500 m
Долет: 2.550 km (са максималном количином горива), 1.100 km (са максималним оптерећењем)
Погонска група: два турбоелисна мотора Прогрес / Ивченко АИ-24ВТ снаге 2x 2103 kW, плус додатни Со-јуз/Тумански РУ19А-300 потиска 7,85 kN

набавила 14 авиона Ан-26, који су распоређени на аеродроме у Нишу и Плесу поред Загреба, а средином осамдесетих набављен је и петнаести авион. Домаћа ознака је Т-70.

Авионима Ан-26, које данас користи Војска Србије, ремонтом је продужен радни век до 2015. године.

Газела СА342Л

(Soko / Aerospatiale SA341H / SA342L Gazelle)



Пречник ротора: 10,50 m
Дужина трупа: 9,53 m
Висина: 3,18 m
Маса празног хеликоптера: 975 kg
Максимална полетна маса: 2.000 kg
Максимална брзина: 310 km/h
Брзина крстарења: 238 km/h
Долет: 755 km/h
Погонска група: мотор „турбомека астазу“ (Turbomeca Astazou XIV), снаге 631 kW / 845КС
Наоружање: четири вођене ракете 9М14М маљутка и две ракете ваздух-ваздух 9М32М „стрела 2М“

Газела је лаки вишенаменски хеликоптер, пројектован у сарадњи француског „Аероспатиала“ (Aerospatiale) и британског „Вестланда“ (Westland). Прототип је полетео 1967. године. Један од новитета у то време био је и фенестрон, репни ротор који се налази у самом вертикалном стабилизатору хеликоптера. Бројни корисници употребљавају „газеле“ различитих варијанти за обуку пилота, везу, извиђање, противоклопну борбу и ватрену подршку.

Старија варијанта СА341 има мотор „астазу“ III (Turbomeca Astazou), снаге 440 kW / 590 КС, док новију СА342 (SA342) погони мотор „астазу“ XIV, снаге 631 kW/845 КС.

После прве серије хеликоптера увезених из Француске, југословенско РВиПВО опремљено је са сто хеликоптера лиценцно израђених у мостарском „Соколу“.

У ВиПВО Војске Србије у употреби су „газеле“ интерне ознаке Х-42 и Х-45. За противоклопну борбу намењена је варијанта „гама“ ХН-42М, односно ХН-45М, наоружана са четири вођене ракете 9М14М „маљутка“ и две ракете ваздух-ваздух 9М32М „стрела

2М.“ Извиђање и корекција ватре задатак је посада хеликоптера ХН-42 „хера“.

Српске „газеле“ базирају на Батајници, Лађевцима и Нишу и попуњавају 890. мешовиту хеликоптерску ескадрилу Пегази, 714. противоклопну хеликоптерску ескадрилу Сенке и 119. мешовиту хеликоптерску ескадрилу Змајеви.

Маневарске способности „гаме“ посетиоцима аеро-митинга *Бајтајница 2012* приказује мајор Саша Николић из 714. похе Сенке са аеродрома Лађевци код Крајева.

Групу хеликоптера „гама“ из 98. ваздухопловне бригаде предводиће потпуковник Предраг Николић, први пратилац је мајор Момчило Кубурић, вођа пара мајор Срећко Држајић и други пратилац мајор Владан Богићевић.

Ми-8 / Ми-17

Од када је први пут полетео почетком шездесетих, фабрике у Казану и Улан Удеу испоручиле су више од 10.000 хеликоптера из породице Ми-8. Од почетка осамдесетих у понуди су модерне варијанте под комерцијалном ознаком Ми-17, опремљене снажнијим моторима и пакетом опреме, у зависности од потреба и куповне моћи наручиоца.

Војни хеликоптери Ми-17 споља се разликују од претходника по оклопним плочама које штите посаду, већим носачима за наоружање (сада по три са сваке стране) и уређају који скреће и хлади издувне гасове из мотора како би се смањио топлотни одраз летелице.

Иако није примарно борбени хеликоптер, Ми-8/Ми-17 може се опремити митраљезима, невођеним ракетним зрнима и противтенковским пројектилима. Своју борбену употребљивост доказао је у бројним сукобима и операцијама широм света. Један од доказа издржљивости руског хеликоптера у

Посада: три члана (два пилота и техничар летач)
Носивост: до 4.000 kg унутар трупа, или 4.500 споља
Дужина трупа: 12,66 m
Дужина са роторима: 18,21 m
Пречник ротора: 21,29 m
Висина: 4,75 m
Маса празан: 7.055 kg
Максимална брзина (пуно оптерећење): 230 km/h
Брзина крстарења: 210 km/h
Плафон лета: 4.500 m
Долет (на висини 500 m): 695 km
Долет са допунским резервоарима: 1.225 km
Наоружање: до 1.500 kg на шест спољних носача

екстремним климатским условима јесте и набавка хеликоптера тог типа за операције америчких снага у Авганистану под цивилним регистрацијама.

Неколико ремонтованих Ми-8Т и два модернија Ми-17 користи ВиПВО на аеродромима Батајница и Ниш, у 890. и 119. мешовитој хеликоптерској ескадрили. Поред војног транспорта што им је основна намена, ВиПВО своје „осмице“ и „седамнаестице“ користи и за трагање и спасавање, подршку специјалним снагама, гашење пожара, превоз рањеника за цивилне и војне потребе и многе друге намене.



Г-2 галеб



Размах крила: 11,62 m
Дужина: 10,34 m
Висина: 3,28 m
Маса празног авиона: 2.670 kg
Максимална полетна маса: 4.280 kg
Максимална брзина: 788 km/h
Плафон лета: 12.000 m
Долет: 1.240 km
Погонска група: један турбомлазни мотор
„Ролс-Ројс Вајпер“ (Rollce Royce Viper 11
Mk 22-6) потиска 11,1 кN
Гориво: 1.069 kg
Наоружање (уклоњено): два митраљеза
12,7 mm са по 160 метака, до 360 kg убој-
них средстава на поткрилним носачима

Са временском дистанцом од пола века од првог лета, „галеб“ се може сматрати првим великим успехом домаћих конструктора у периоду после Другог светског рата. Развој је почео у другој половини педесетих, а први лет прототипа Г-1 обављен је 1961. године. Управо тај авион, „галеб“ бр. 23001, тренутно се рестаурише и после завршетка тих радова биће изложен у Музеју југословенског ваздухопловства.

За РВиПВО бивше Југославије израђена су три прототипска примерка Г-1, Г-2 и Г-3 и 132 авиона из серијске производње са званичном ознаком Н-60. Са јачим мотором израђивани су „јастребови“ – 121 журишник Ј-21 (укључујући два прототипа), 38 извиђача ИЈ-21 и 18 двоседа ИЈ-21.

„Галебови“ су извезени у Либију, Замбију, један примерак у Индонезију, а рестаурисани примерци лете у цивилству на скоро свим континентима.



Г-4 супергалеб

Г-4 „супергалеб“ (домаћа ознака Н-62) је школско-борбени авион, последњи и по многима најуспешнији производ ваздухопловне индустрије бивше Југославије. У његовом развоју, који је почео средином седамдесетих година, примењена су искуства и технологије освојене у пројектовању и производњи „галеба“, „јастреба“ и „орла“.

Намењен је за школовање и борбену обуку пилота, који су до увођења „супер га-

Размах крила: 9,88 m
Дужина: 11,34 m
Висина: 4, 28 m
Маса празног авиона: 3.250 kg
Максимална брзина: 910 km/h
Крстарећа брзина (на 6.000 m): 845 km/h
Плафон лета: 14.200 m
Долет: 1.700 km
Долет (са допунским резервоарима): 2.500 km
Погонска група: један турбомлазни мотор „Ролс Ројс Вајпер“ (Rollce Royce Viper Mk 632-46) потиска 17.8 kN
Наоружање: двоцевни топ ГШ-23 калибра 23 mm, до 1.200 kg убојних средстава на четири поткрилна носача

леба“ у употребу прелазили директно са „Галеба“ на борбене „Мигове“ или „Орлове“.

У развоју су израђена два прототипа и шест предсеријских авиона, који су касније модификовани у теглаче мета Н-62Т за увежбавање цевне противваздухопловне одбране.

Од 1984. до 1991. године у фабрици „Соко“ у Мостару израђена су 77 „супергалеба“ за РВ и ПВО, а шест примерака је извезено у Мијанмар.

Данас у ВиПВО „супергалебови“ лете у 252. школског тренажној ескадрили „Курјаци са Ушћа“ на аеродрому Батајница, у којој се обучавају и студенти Војне академије смера авијације и у 241. ловачко-бомбардерској ескадрили „Тигрови“ на аеродрому Лађевци.

У плану је ремонт и модификација ових авиона на стандард Г-4МД модерном инструментацијом, вишенаменим показивачима и нападно-навигационом опремом што ће, кад се спроведе, омогућити „супергалебу“ дугорочну каријеру на српском небу.

На авионима Г-4 „супергалеб“ на аеромиунгу Батајница 2012 наступиће пилоти потпуковник Зоран Еркић као вођа одељења, у другој кабини је мајор Саша Јосифљевић. Први пратилац је мајор Бобан Вучковић, а у другој кабини је капетан Владимир Крстић. Вођа пара је мајор Роберт Јелен, у другој кабини је мајор Дарко Јефтић и пратилац је потпуковник Бојан Милосављевић, а у другој кабини је мајор Симеун Кузмановић.

Самостални приказ летних особина авиона „супергалеб“ извешће мајор Горан Савић, пробни пилот Центра за летна испитивања Техничког опитног центра. Завршио је Ваздухопловну војну академију 1997. године. Има око 900 сати налета.



J-22 орао

Орао је јуришни авион развијен у сарадњи југословенске и румунске авиоиндустрије. Пројектован је у Ваздухопловнотехничком институту у Београду. Производња је подељена између мостарског „Сокола“, панчевачке „Утве“ и румунског ИАВ-а (IAv), те бројних коопераната.

Погоњен је са два мотора „Ролс-Ројс Вајпер“, чију су производњу по британској лиценци освојили ВЗ „Орао“ из Рајловца и румунска „Турбомеханика“. Прва два прототипа полетела су готово истовремено у Мостару и у Румунији 30. октобра 1974. године.

Поред два уграђена топа калибра 23 mm, на четири поткрилна носача може понети невођене бомбе и ракете, ТВ навођене ракете меверик, касетне бомбе и бомбе за дејство по полетно-слетним стазама.

Авионима „Орао“ наоружана је 241. ловачко-бомбардерска ескадрила „Тигрови“ на аеродрому Лађевци код Краљева. У саставу 2. извиђачког авијацијског одељења на истом аеродрому налазе се „орлови“ варијанте ИЈ-22 и ИНЈ-22.

На аеро-митингу *Бајџајница 2012*, у летачком делу програма наступиће три орла 241. ескадриле за чијим ће коман-



Посада: један члан
Размах крила: 9,62 m
Дужина: 14,9 m
Висина: 4,5 m
Маса празног авиона: 5.700 kg
Максимална полетна маса: 11.200 kg
Максимална брзина: 1.260 km/h
Плафон лета: 13.200 m
Борбени радијус: 160 km
Погонска група: два турбомлазна мотора „Ролс-Ролс Вајпер“ Mk 633-41 (Rolls Royce Viper), потиска 17.79 kN, без допунског сагоревања, 22.24 kN са допунским сагоревањем
Наоружање: два двоцевна топа ГШ-23Л, калибра 23 mm до 2.800 kg убојних средстава на поткрилним носачима.

дама бити пилоти потпуковник Дејан Васиљевић, вођа у двоседу у чијој је другој кабини мајор Иван Пантић. Први пратилац је мајор Бојан Стојановић, вођа пара је потпуковник Зоран Продановић, а пратилац потпуковник Милан Обреновић.

Потпуковник Миодраг Ристић, опитни пилот Сектора за летна испитивања Техничког опитног центра приказаше маневарске способности овог авиона у атрактивном самосталном наступу. Потпуковник Ристић своје летачко умеће приказује на обојеном „орлу“ 25207, који је по његовим наступима познат и ван граница Србије.



МиГ-21



Посада: један члан
Празан: 5.843 kg
Максимална тежина у полетању: 10.400 kg
Дужина: 14,1 m
Висина: 4,12 m
Размах крила: 7,15 m
Максимална брзина на висини 11.000 m:
2.175 km/h
Почетна брзина пењања: 225 m/s
Врхунац лета: 17.500 m
Максимални долет (са резервоаром
за гориво од 800 l): 1.505 km
Наоружање: двоцевни топ ГШ-23Л,
калибра 23mm са 200 граната, 1.500 kg
убојних средстава на четири поткрилна
носача
Погонска група: турбомлазни мотор Со-
јуз Р-25-300, потиска 40,3 kN, без додат-
ног сагоревања (ДС) и 69,65 kN са ДС,
краткотрајно у ванредном режиму
97,30 kN

Ове године навршава се пола века од када су први авиони МиГ-21Ф ушли у састав ловачких јединица некадашње Југославије. Савременије варијанте, МиГ 21бис и двоседи за преобуку МиГ 21УМ данас лете у саставу 101. ловачке ескадриле „Витезови“ 204. ваздухопловне бригаде на аеродрому Батајница.

Два МиГ- 21бис наоружани ракетама и опремљени додатним резервоарима дежурaju 24 часа за случај повреде ваздушног простора.

МиГ-21 одликује једноставност коришћења и робусност. Захваљујући односу снаге мотора и тежине може да лети и брзином двоструко већом од брзине звука. По потреби, за развијање додатне снаге пилот може на 30 секунди укључити посебан режим рада мотора који даје потисак више од два пута већи од редовног.

Прве варијанте МиГ-21 као лаког ловца-пресретача биле су наоружане топом 30 милиметара. Убрзо су „балалајке“ (назив је добио по визуелној сличности са руским националним инструментом) опремљене и ракетама и наоружањем за дејство по копну.

У ВиПВО Војске Србије стандардно наоружање МиГ-21бис за ловачке задатке су ракете ваздух-ваздух Р-60 и двоцевни топ ГШ-23Л калибра 23 mm, са 200 граната.

Са више од 10.000 направљених примерака, не рачунајући лиценцну производњу у Чехословачкој и Индији, као ни кинеске копије и деривате, МиГ-21 је најбројнији борбени авион у периоду после Другог светског рата. У Европи га уз Србију и даље користе Румунија, Бугарска и Хрватска.

На аеро-митингу Бајтајница 2012 у двоседу МиГ-21 биће пилоти потпуковник Ђурица Марић и мајор Мирослав Чеман.

МиГ-29

МиГ-29 је ловачки авион треће генерације совјетске производње. Конструисан је у бироу који носи назив Микојана и Гуревича, који је стекао светско признање управо по развоју породица ловачких авиона. Први прототип је полетео 1977. године.

Основна намена МиГ-29 је заштита ваздушног простора, односно вођење ваздушне борбе изнад фронта и у позадини. Наоружан је ракетама ваздух-ваздух Р-73, Р-27 и Р-60. Нишански систем спрегнут је са кацигом пилота који покретањем главе захвата циљ. Може се употребити и за дејство по циљевима на копну и мору.

РВиГВО набавило је крајем осамдесетих у СССР тада најмодерније ловце: 14 једноседих МиГ-29 који су означени Л-18 и два двоседа МиГ-29УБ који су добили ознаку НЛ-18.

У пролеће 1999. године пилоти 127. ескадриле „Витезови“ полетели су у сусрет вишеструко бројнијем и технолошки надмоћнијем непријатељу. Два пилота, пуковник Миленко Павловић и мајор Зоран Радосављевић погинули су у својим „двадесетдеветкама“ у покушају да се супротставе агресији међународне коалиције.

Средствима Националног инвестиционог плана ремонтовано је и опремљено савременим навигационим и комуникационим уређајима пет авиона, чиме им је век продужен за још десет година или 700 часова налета.

Тренутно су три Л-18 и један НЛ-18 у саставу 101. ловачке авијацијске ескадриле 204. ваздухопловне бригаде на аеродрому Батајница. Пилоти 101. ескадриле су на својим авионима током прошле године извели прво бојево гађање циљева у ваздуху, изнад полигона Шабла на Црном мору, у Бугарској.

На аеро-митингу *Батајница 2012* на авионима МиГ-29 наступиће потпуковник Александар Пипоски, командант 101. ескадриле као вођа пара и мајор Миломир Миљковић у улози пратиоца.





Размах крила: 11,36 m
Дужина: 17,32 m
Висина: 4,73 m
Маса празног авиона: 10.900 kg
Максимална полетна маса: 18.500 kg
Максимална брзина: 2.445 km/h
Крстарећа брзина (на нивоу мора): 1.500 km/h
Плафон лета: 18.000 m
Долет: 1.500 km
Долет (са допунским резервоарима): 2.200 km
Погонска група: два мотора Тумански РД-33 укупног
потиска са додатним сагоревањем 81.39 kN
Гориво: 3.400 kg
Наоружање: топ 30 mm ГШ-301 са 150 граната и до
3.000 kg убојних средстава на поткрилним носачима.

Јаковљев Јак-40 (Јаковљев ЈК-40)

Мали тромоторни путнички Јак-40 (ЈК-40) настао је као одговор конструкторског бироа Јаковљева на захтев националног превозника Аерофлота за малим робусним авионом, који би повезивао удаљене аеродроме, са кратим пистама (до 700 метара), често без бетонске пресвлаке.

Јак-40 се може сматрати претходником данас веома популарне категорије млазних путничких авиона који су познати под називом „регионални цветови“. Совјетски Аерофлот је прве примерке добио 1968. године.

СФРЈ је набавила шест авиона који су коришћени углавном за превоз високих државних и војних службеника. На бројном стању 138. транспортне ескадриле на аеродрому Батајница остала су три авиона овог типа.

Посада: три члана
Маса празан: 8.580 kg
Највећа маса у полетању: 13.700 kg
Дужина: 20,36 m
Висина: 6,40 m
Размах крила: 25 m
Максимална брзина: 600 km/h
Врхунац лета: 12.000–14.000 m
Долет: 1.600 km
Носивост: 28 путника или 990–2.720 kg терета
Погонска група: два турбовентилаторска мотора ЗМКБ Прогрес (Ивченко) Ал-25
потиска 3 x 14,71 kN



Дорниер До-28Д2 (Dornier Do-28D2 Skyservant)

Дорниер До-28Д2 је двомоторни лаки транспортни авион предвиђен за полетање и слетање са кратких писта, произвођен у Немачкој од краја педесетих. На-

стао је из једномоторног До-27. Два примерка су коришћена у Југославији од 1975. године за фотограметрију, односно снимање земљишта за потребе израде географских карата за цивилну и војну намену.

За исте потребе набављен је 2011. године „пајпер сенека“ (Piper Pa 34 Seneca), што „дорниерима“ значи заслужену пензију.

Дужина 11,41m, распон крила 15,55 m, највећа полетна тежина 9.590 kg, мотори два елисна „лајкоминг“ (Lycoming IGSO-540-A1E) потиска по 285 kW (380 KC).



С-125М нева - М

С-125М нева-М је ракетни систем за уништавање циљева у ваздуху. На лансере се може поставити до четири ракете са бојевом главом, у којој има око 4500 фрагмената. Ракете се радарски наводе на циљ, а може гађати циљеве до 17 km удаљености (25 km у долазном правцу).

Током рата 1999. године припадници 250. ракетне бригаде овим ракетним системом оборили су „невидљиви“ Ф-117А и један Ф-16С. Суфикс „М“ у називу неве означава модификовани модел.



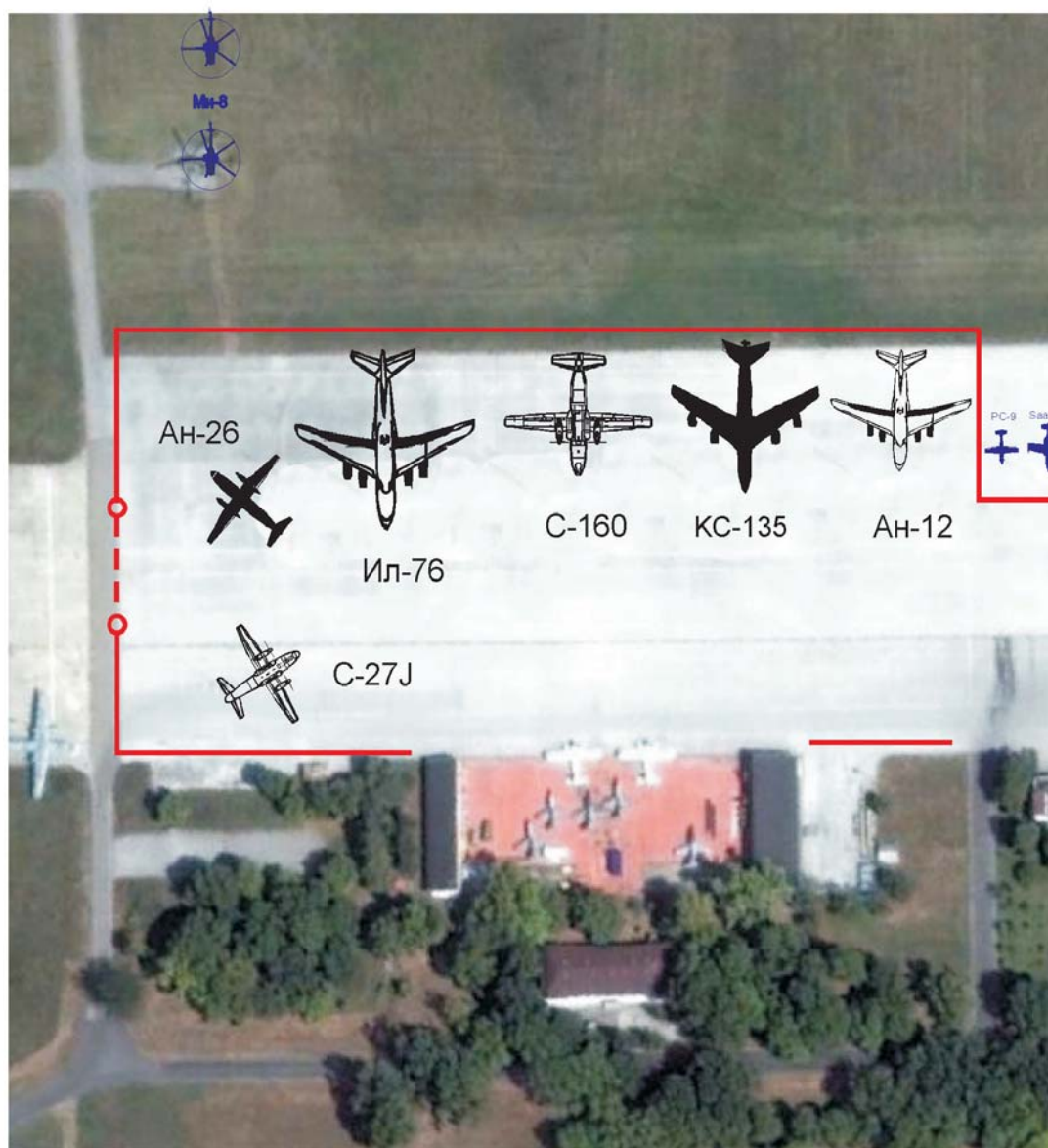
Куб-М

Куб-М је самоходни ракетни противваздухопловни систем и то је управо његова највећа предност – лансери, радари и командна возила су или на гусеницама или на точковима, што омогућава брзо и ефикасно мењање положаја.

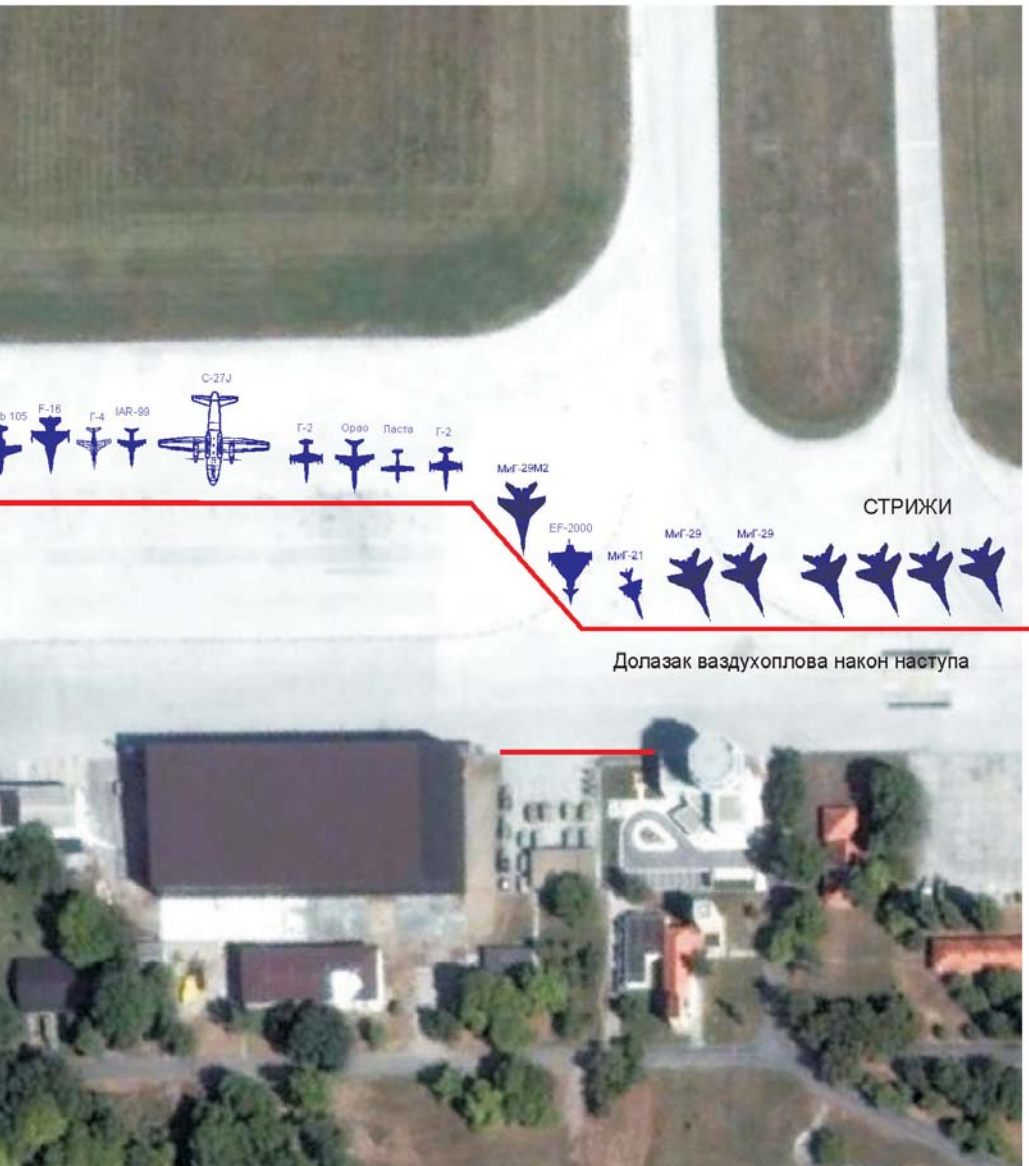
Циљ открива на даљинама до 60 km, а може гађати до 10 km висине и 25 km даљине. Пројектил лети брзином до 930 метара у секунди и има 57 kg експлозивног пуњења.



РАСПОРЕД ВАЗДУХОПЛОВА У



СТАТИЧНОМ ДЕЛУ ИЗЛОЖБЕ



ВАЗДУХОПЛОВНИ САВЕЗ СРБИЈЕ



У летачком и изложбеном делу аеро-митинга *Батјајница 2012.* цивилну авијацију представљаће Ваздухопловни савез Србије, национални аероклуб са традицијом дугом близу 80 година. Овај савез негује развој једриликарства, моторног летења, падобранства, параглајдинга, ракетног и ваздухопловног моделарства, балонарства и ултраког летења, те сваке године организује неколико десетина такмичења у земљи, и пошаље десет српских репрезентација у различитим спортовима на такмичења ван земље. Моторни авиони, ултралики авиони, једрилице, балони, падобранци и пилоти параглајдера, само су неке од занимљивости које ће посетиоци моћи да виде.

Злин 526 је део надалеко познате акробатске фамилије авиона која је почела да се ствара још у предратној Чешкој, као део познате обућарске компаније „Бата“. Направљен је средином шездесетих година, а први пут је полетео 1965. године. Овим авионом управља један од наших најискуснијих пилота, Миладин Стевановић Цакан, који лети од 1961. године.

Моторни параглајдер (или парамотор) којим се врши прелет је типа adventure m4,

француске производње. На митингу у Батајници гледаоци ће имати јединствену прилику да посматрају прелет парамотора са крилом „катана“, површине само 14 метара квадратних, што изводи свега неколико пи-





лота парамотора у свету! Слободан Николић Џони из Београда управља овим параглајдером, а иначе је опитни падобранац у Техничком опитном центру.

Piper Twin Comanche PA-39 који ће посетити аеро-митинга имати прилику да ви-



де је двомоторни авион за општу употребу са шест путничких седишта. Ово је једина америчка летелица која је два пута учествовала у трци око целог света. Овога пута биће приказан петоминутни лет на мањој висини са различитим конфигурацијама – са увученим и извученим стајним трапом, на минималној и максималној брзини. Овом летелицом управља авиоинжењер Милош Ристивојевић, инструктор једриликарства који на различитим летелицама има 1.335 сати налета.

Једрилице Standard Cirrus је од 1979. године правео Ваздухопловни технички центар у бившој Југославији, а сада ће гледаоци имати могућност да у овој једрилици виде Владана Тојагића, дипломираног инжењера машинства (ваздухопловни смер) који лети од 1977. године и до сад има 280 сати лета на различитим типовима једрилица.

Скокови падобранаца изводиће се из авиона Ан-2, који носи надимак кукурузник и из авиона „цесна“, који ће полетети са спортског аеродрома „Лисичијијарак“.

Милица КЉАЈИЋ

Аеро-клуб „Галеб Г4“



Новосадски аеро-клуб „Г4 галеб“ познат је и ван граница Србије по акробатској групи „Звезде“ (Stars), која је у оквиру аеро-клуба формирана 2007. године.

Прву поставу чинила су четворица некадашњих припадника „Летећих звезда“ РВиПВО: потпуковници Саша Ристић, Иштван Канас, Драган Злокас и мајор Саша Грубач, а годину дана касније придружио им се и потпуковник Томислав Бећаговић на петом авиону. Последњи наступ група је имала на аеро-митингу Бањајница 2009. године.

После тога један „галеб“ из „Звезда“, у самосталном акробатском наступу, учествовао је на ваздухопловним манифестацијама у Србији и региону, укључујући и веома атрактивне летове изнад мора у Задру на „Адрија ер рејсу“ и аеро-митингу у Кавали у Грчкој.

За потпуни визуелни доживљај, Г-2 „галеб“ је атрактивно „акробатски“ офарбан у плавој, белој и црвеној боји, са великом звездом на доњој страни авиона и „димним“ трагом који оставља за собом на небу.

Аеро-клуб „Галеб“

Школско-борбени „галеб Г-2“, лаки јуришник „крагуј“ и транспортна „утва-66“, са петокракама из доба СФРЈ, радо су и често виђени на аеромитинзима у Србији, Чешкој, Словачкој, Мађарској, Великој Британији, Бугарској...

Ваздухопловци окупљени око АК „Галеб“ већином су пензионисани и прекаљени пилоти и техничари, ветерани РВиПВО, ваздухопловних завода и цивилне авијације. Пред стотинама хиљада гледалаца током више од десет година, рестаурисане „галебове“, „крагује“, „утве“ и „злина“ приказивали су Марјан Јелен, Миша Менђан, Мирко Анжел, Даворин Павловић, Миљко Стефановић, Новак Новаковић, Славко Станишић, Владимир Бојовић, Саша Аћимовић, Предраг Вукашиновић, Саша Ристић, Томислав Бећаговић, Љубиша Павловић, и многи други, а међу њима су и најпознатија имена ваздухопловства на нашим просторима. Један од пројеката АК „Галеб“, је рестаурација првог прототип Г-1 галеба бр 23001 из Музеја ваздухопловства.

На аеро-митингу Бањајница 2012 на „галебу“ и „крагују“ летеће пилоти Мирко Анжел, Саша Ристић, Владимир Бојовић и Љубиша Павловић. Пуковник у пензији Мирко Анжел носиоц је Златног летачког знака, највишег признања у југословенском ваздухопловству.



Авио-служба Владе Србије

МУП Србије



Приказаће авион „фалкон 50“ (Falcon 50) који се првенствено користи за превоз председника Републике, премијера, министара и других високих државних службеника. Слободни капацитети на располагању су и трећим лицима под комерцијалним условима. У удобну кабину „фалкона“ може се сместити до девет путника, дужина авиона је 18,52 m, распон крила 18,86 m, има три млазна мотора „гарет“ (Garrett TFE731-3-1C) потиска по 16,5 kN, максимална брзина 915 km/h, долет 6.480 километара.

МУП Србије има хеликоптерску јединицу опремљену хеликоптерима „агуста бел 212“ (AB212), „бел џет ренџер“ (Bell 206B) и „газела“ (SA341/2 Gazelle).

„Агуста бел 212“ може да превезе до 14 путника, хеликоптером управљају два пилота, дужина 17,43 m, пречник ротора 14,64 m, највећа брзина 223 km/h, крстарећа брзина 185 km/h, долет 440 километара.

„Џет ренџер“ B206B може да превезе до четири путника уз једног пилота, дужина 12,11 m, пречник ротора 10,16 m, највећа брзина 224 km/h, долет 700 километара.



Агенција за контролу летења СЦГ

На аеромитингу се представља са двомоторним турбопропелерским путничким авионом „бичкрафт кинг ер 350“ (Beechcraft King Air 350), капацитета од девет до 11 путника. Најчешће се користи као пословни авион и последњи је из велике „Бичкрафтове“ породице која је почела да се производи још шездесетих година. Један авион овог типа, са посебном опремом, користи Агенција за контролу летења Србије и Црне Горе за калибражу, односно подешавање навигационих инструмената на земљи.



Максимална брзина 580 km/h, долет са четири путника 3.174 km, највећа висина лета 10,668 m, дужина 14,22 m, распон крила 17,65 метара.

ИЗЛОЖБА ОДБРАМБЕНИХ ТЕХНОЛОГИЈА

У оквиру аеромитинга Батајница 2012 биће приређена изложба одбрамбених технологија, јединствена смотра ваздухоплова, ваздухопловних технологија и наоружања и војне опреме у ваздухопловству.

Изложбу заједно организују Министарство одбране и Београдски сајам на аеродрому у Батајници на 2.000 квадратних метара изложбеног простора.

Учешће су потврдили Airbus, Eurofighter, MBDA, Eurocopter и Thales, из Министарства одбране и Војске Србије - Војнотехнички институт, Ваздухопловни завод „Мома Станојловић“, Ваздухопловни-медицински институт из Београда, Медија центар Одбрана.

„Југоимпорт СДПР“ ће се и овом приликом представити у улози интегратора и извозника производа домаће одбрамбене индустрије са већим бројем коопераната и сарадника.

Самостално ће учествовати ЈАТ-техника, Ваздухопловна академија, Производња „Миле Драгић“, „Пупин Телеком“ и Dat Cop.

На манифестацији ће бити промовисан наредни Сајам наоружања и војне опреме „Партнер 2013“.

ЈУГОИМПОРТ-СДПР

Учешће „Југоимпорт-СДПР“ на аеромитингу је у складу с непрекидном реализацијом две, од три, мисије тог предузећа.

У складу с мисијом интеграције наше одбрамбене индустрије за наступ на иностраном тржишту, биће приказани производи из области развојног програма ваздухопловства „Утве“, „Петолетке“, „Телеоптика“ и неколико мањих предузећа.

Кад је реч о другој мисији, односно о развојним програмима и могућностима модернизације, биће приказани авион „кобац“, и средњи хеликоптери, уз демонстрацију напада на навигацијски систем летелица. На штанду СДПР биће представљени оптоелектронски системи и вођено и невођено наоружање.

АУТОГУМЕ И ДЕЛОВИ ЗА СВА ВОЗИЛА

БЕЗ УЧЕШЋА ЖИРАНАТА ЧЕКОВА КАМАТА

ПРОДАЈА НА РАТЕ ЗА ПРИПАДНИКЕ ВОЈСКЕ СРБИЈЕ И ВОЈНЕ ПЕНЗИОНЕРЕ ПУТЕМ АДМИНИСТРАТИВНЕ ЗАБРАНЕ

Напомена:

- образце административне забране достављамо поштом
- могућа организована испорука по договору



КОТИК д.о.о

Панчево, Жарка Зрењанина 14
Телефони: 013/344-321,
063/370-138
Телефакс: 013/345-930
E-mail: kotikdoo@gmail.com

НОВИ ПРОИЗВОД
Мислите на зиму



- БИЦИКЛИ, КАЦИЈЕ, РЕЗЕРВНИ ДЕЛОВИ, ПРАТЕЋА ОПРЕМА
- АУТОМОБИЛСКЕ ГУМЕ, АКУМУЛАТОРИ, МОТОРНА УЉА...
- АУТО-ДЕЛОВИ ЗА СВА ВОЗИЛА
- ПРОГРАМ „VILLAGER“, КОСИЛИЦЕ, ТРИМЕРИ, МОТОРНЕ ТЕСТЕРЕ
- ЕЛЕКТРИЧНИ РУЧНИ АЛАТ
- РАЧУНАРИ И РАЧУНАРСКА ОПРЕМА
- БЕЛА ТЕХНИКА И ТЕЛЕВИЗОРИ
- БРИКЕТИ ЗА ЛОЖЕЊЕ



МУЗЕЈИ ВАЗДУХОПЛОВСТВА

Музеј ваздухопловства Београд и Музеј југословенског ратног ваздухопловства на аеро-митингу *Бајшајница 2012* представиће се заједничком поставком у духу великог јубилеја који се обележава ове године.

Аеро-митинг пружа још једну могућност да се шири јавност боље упозна са развојем домаћег ваздухопловства кроз читав век. Припремљена је поставка „Српска авијатика“ посвећена првим корацима у развоју војног ваздухопловства Србије, а изложбу ће пратити разноврсне макете из збирке музеја, које осликавају различите периоде у развоју авијације.

Уз изложбени део, на штанду Музеја југословенског ратног ваздухопловства биће широк асортиман сувенира, који ће гости моћи да купе као успомену на посету аеро-митингу *Бајшајница 2012*.



Република Србија

Висока школа струковних студија
БЕОГРАДСКА ПОЛИТЕХНИКА

Основана 1959. године

Основне струковне студије ОДЕЉЕЊА ЗА ТЕХНОЛОГИЈЕ

Графичка технологија
Безбедност и здравље на раду
Заштита животне средине
Менаџмент квалитетом
Рециклажне технологије

Основне струковне студије ОДЕЉЕЊА ЗА ДИЗАЈН

Графички дизајн
Дизајн индустријских производа
Модни дизајн производа од коже

Специјалистичке струковне студије ОДЕЉЕЊА ЗА ТЕХНОЛОГИЈЕ

Графичка производња
Оцењивање усаглашености производа
Заштита на раду

Пријављивање кандидата
за други уписни
рок 3. и 4.
септембар
2012.



Више од пола века традиције у школовању технолога, менаџера и дизајнера. Са 2.100 студената међу највећим високим школама струковних студија у Србији. До сада школовање завршило преко 4.700 студената. Запосленост свршених студената је преко 80%.

Школа је успоставила и сертификовала QMS у складу са захтевима стандарда SRPS ISO 9001.

Београдска политехника

Београд, Бранкова 17, Катарине Амброзић 3
Телефони: (011) 24 11 630 / 24 10 990 / 26 33 127
Факс: (011) 38 09 731
www.politehnika.edu.rs
e-mail: zstjelja@politehnika.edu.rs
dzarkovic@politehnika.edu.rs



ISO 9001

Аеро-митинзи у Србији

Уочи велике смотре ваздухоплова, ваздухопловне индустрије и ваздухопловног умећа пилота авиона и хеликоптера на небу изнад батајничког аеродрома, прилика је да се подсетимо досадашњих аеро-митинга одржаних у Београду од почетка 20. века.

Пред нама је још један аеро-митинг, својеврсни празник ваздухопловства, величанствена представа вештина, храбрости и знања пилота, али и достигнућа у развоју ваздухопловне индустрије и технологије.

У Србији је до сада одржано десетак великих летачких манифестација, националног и међународног карактера. Први приказ пилотских вештина и акробација у Србији реа-

лизован је само годину дана после аеро-митинга током 1909. године, у Француској и још неким европским земљама. Крајем 1910. године неколико хиљада Београђана имало је прилику да на Бањици посматра пилотирање Рудолфа Симона и Бориса Масленикова. Био је то увод у серију будућих ваздухопловних манифестација у главном граду Србије и Југославије.

Први велики приказ летења над Београдом извели су пилоти 25 ловачких авиона „девоатин Д-27“ 1927. године, поводом отварања аеродрома испод Бежанијске косе.

Десетак година касније, реализован је и први Међународни аеро-митинг, уз учешће

БАТАЈНИЦА 2009

На међународној смотри ваздухоплова одржаној септембра 2009. године, поред припадника Војске Србије и цивилних пилота, учествовали су и пилоти Аустрије, Бугарске, Велике Британије, Грчке, Данске, Италије, Немачке, Француске, Мађарске, Румуније, САД, Словеније, Турске, Шпаније и Чешке.

Ратно ваздухопловство Аустрије представило је једномоторни хеликоптер „алует“ СА 316, док су Бугари на аеро-митинг дошли са авионом „спартан“ С 27Ј и хеликоптером „еурокоптер кугуар“. Велика Британија је приказала школско-борбени авион „хоук“ Т1/Т1А, Грчка „мираж 2000“, Данска Ф-16 АМ „фајтинг фалкон“ и „челенџер 604“, Италијани су приказали „еурофајтер тајфун“, из Немачке је долетео „трансал С-160“, а из Француске „алфа џет“. Мађари су демонстрирали летачке карактеристике авиона „грипен“ и хеликоптера Ми-24, симбола некадашњег Варшавског пакта. Из Румуније је стигао МиГ-21 „лансер“, а из САД огромни „херкулес“ С-130. Словенци су Београђанима и њиховим гостима приказали авионе РС-9М „худоурник“, РС-6 „турбо портер“ и турболет и хеликоптер „бел 206Б џет рејнџер“, а из Турске је долетео „фајтинг фалкон“ Ф16Ц/Д. Шпански пилоти су приказали способности авиона С-295, а чешки А159 АЛЦА и хеликоптера Ми 171Сх.

Пилоти Војске Србије приказали су своје вештине и карактеристике авиона МиГ-29, Г-2 „галеб“, Г-4 „супергалеб“ и хеликоптера „газела“ СА342Л. Највише пажње изазвао је учешће кроз групе „звезде“, док су пилоти аеро-клубова „Фалконс“ из Зрењанина и „Галеб“ из Београда своје летачко умеће демонстрирали у школско-борбеним авионима „галеб“, јуришнику „крагуј“ и „утви“.

Запажено учешће имао је и Ваздухопловни савез Србије који је приказао авионе „пионир 200 спероу“, „злин“, Ан-2, „цесну“, „флајт дизајн“ и амфибију „петрел“.



шест европских земаља и САД. Тог 5. јуна 1938. године пилоти Немачке, Француске, Енглеске, Италије, Чехословачке, Пољске и Сједињених Америчких Држава су, на небу изнад београдског Новог сајмишта, приказали способности својих летелица. Поред њих, на изложби у статичном делу аеромитинга учествовао је и велики број предузећа домаће и стране ваздухопловне индустрије.

Први послератни аеро-митинг одржан је почетком јуна 1946. године. На тој ваздухопловно-једриличарској смотри учествовали су углавном спортски пилоти, да би већ следеће године, поводом дана ЈРВ, 23. маја своје вештине приказали и пилоти борбених авиона.

Највећи политичко-пропагандни ефекат имао је велики аеро-митинг одржан у Јеку информбировске кампање против Југославије, 24. јула 1948. године. Тада су, поред пилота „иљушина“, авиона „аеро 2Х“ и 2Д и других, своје умеће приказали и падобранци. Пет година касније, поводом дана РВ на аеродрому Батајница одржан је аеро-митинг на коме су летели и млазни авиони добијени од западних савезника.

Убрзани развој цивилног и војног ваздухопловства омогућио је да се већ 1960. године на импресивној ваздухопловној манифестацији, одржаној поводом 50. година од првих летова над Београдом, на престоничком аеродрому прикаже 148 авиона, од којих 56 млазних, четири хеликоптера и двадесетак једрилица. На свечаној трибини

је, поред тадашњих званичника, био и пионир ваздухопловства Иван Сарић, који је 1910. надлетео Суботицу у свом авиону.

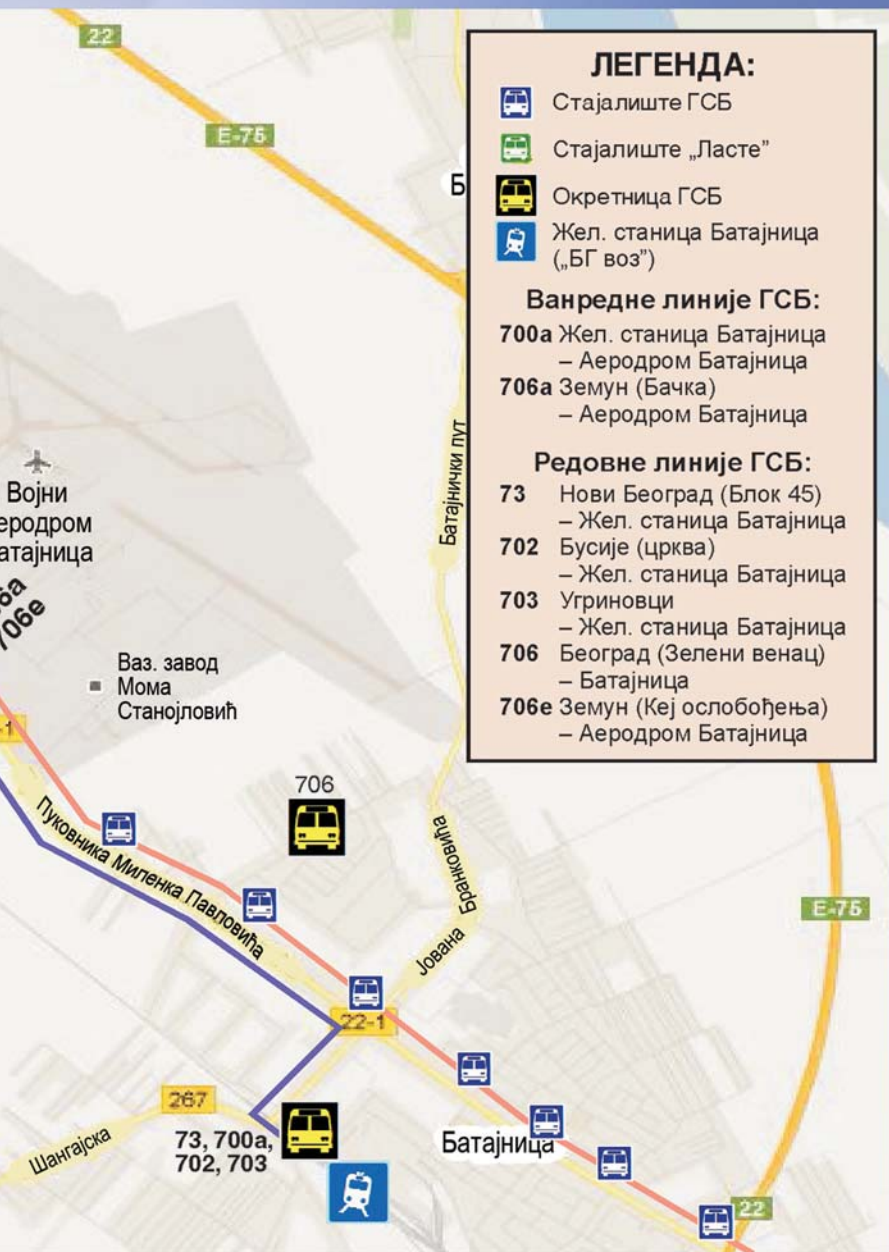
До маја 1985. године у Србији је одржано неколико мањих ваздухопловних манифестација у Вршцу и Београду, да би, поводом обележавања 40 година од ослобођења земље, ЈНА у Београду одржала велику параду на којој је РВ и ПВО приредио величанствену ваздухопловну смотру. Поред падобранца, изнад Ушћа су своје вештине приказали пилоти „утве-75“, акробатских „злинова“, „супергалеба“ Г-4, „јастреба“ и МиГ-21.

Нови међународни аеро-митинг одржан је на Батајници 1997. године. Пилоти Русије, Грчке, Италије и Француске придружили су се нашим војним и цивилним пилотима и приказали летачке способности у авионима „сухој“ Су-30, „иљушин“ Ил-76, „мираж 2000“, јуришницима АМХ, док су пилоти ЈРВ демонстрирали могућности авиона МиГ-21 и 29 и Г-4. Највише аплауза побрала је акро група „Летеће звезде“. После те, друге велике међународне смотре ваздухоплова и летачких вештина, одржане пред крај 20. века, Београђани су све до 2009. чекали нову прилику да посматрају савремене цивилне и војне летелице. Велики међународни аеро-митинг одржан те године на аеродрому Батајница изненадио је све масовношћу посетилаца и великим одзивом учесника.

Чедомир ЈАЊИЋ
Душан ГЛИШИЋ



Батајница 2. 9. 2012.



Водитељи аеромитинга

Каџарина
Лазаревић



НОВИНАРИ Б-92



Милош
Миловановић

АУТОГУМЕ И ДЕЛОВИ ЗА СВА ВОЗИЛА

БЕЗ УЧЕШЋА
ЖИРАНАТА
ЧЕКОВА
КАМАТА

ПРОДАЈА НА РАТЕ ЗА
ПРИПАДНИКЕ ВОЈСКЕ СРБИЈЕ
И ВОЈНЕ ПЕНЗИОНЕРЕ ПУТЕМ
АДМИНИСТРАТИВНЕ ЗАБРАНЕ



Каџарина
Лазаревић
КОТИК Д.О.О

Панчево, Жарка Зрењанина 14

Телефони: 013/344-321,

063/370-138

Телефакс: 013/345-930

E-mail: kotikdoo@gmail.com

- БИЦИКЛИ, КАЦИГЕ, РЕЗЕРВНИ ДЕЛОВИ, ПРАТЕЋА ОПРЕМА
- АУТОМОБИЛСКЕ ГУМЕ, АКУМУЛАТОРИ, МОТОРНА УЉА...
- АУТО-ДЕЛОВИ ЗА СВА ВОЗИЛА
- ПРОГРАМ „VILLAGER“, КОСИЛИЦЕ, ТРИМЕРИ, МОТОРНЕ ТЕСТЕРЕ
- ЕЛЕКТРИЧНИ РУЧНИ АЛАТ
- РАЧУНАРИ И РАЧУНАРСКА ОПРЕМА
- БЕЛА ТЕХНИКА И ТЕЛЕВИЗОРИ



MILE DRAGIĆ
PRODUCTION

Makedonska 11, 23000 Zrenjanin, Srbija

T./F. 023 530547

E. mdragic@armyequipment.com

WWW.ARMYEQUIPMENT.COM

**PROFESIONALNA
OPREMA ZA PILOTE I
AVIO-TEHNIČARE**



Официрса сабља и парадни бодежи кроз време и свечаности

Status Stil



ОБЕЗБЕДИТЕ ЗА СЕБЕ И ПОТОМКЕ ОФИЦИРСКУ САБЉУ!

Сабља је документи ваше часне професије
и подсећа потомке да сте постојали
у једној епохи и бавили професијом
коју је требало заслужити, одслужити и
необешчастити.

Кажу, живећи производимо усмрене,
а колико брзо живимо толико брзо
их и бришемо ...

**ОФИЦИРСКОМ САБЉОМ
и ПАРАДНИМ БОДЕЖИМА**
ујинишите себе са својом
професијом у породично
наслеђе.



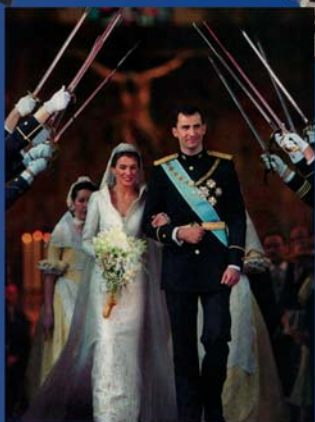
Status
Stil



Парадни бодежи

- коинени
- ваздухопловни
- морнарички

15 месечних раја



НАРУЧЕНИЦА

Овим неопозиво наручујем: ☐ стандардну ☐ посребрену ☐ позлаћену сабљу
☐ парадни бодаж (заокружити)

Име и презиме: _____

Адреса наручиоца: _____

ЈМБГ: _____

Телефон: _____

Попуните нарученицу и пошaljите на адресу:
„Статус Stil“, 11080 Земун, Ул. Градски парк 2

Тел: +381(0)11 377-15-22, факс: +381(0)11 377-15-13,
моб: 063/876-88-01 Web: www.statusstil.com

E-mail: office@statusstil.com

цене сабљи

- стандардна ... 57.000,00 + ПДВ
- посребрена ... 61.000,00 + ПДВ
- позлаћена 65.000,00 + ПДВ

парадних бодежа

- позлаћен 39.000,00 + ПДВ
- посребрен..... 35.000,00 + ПДВ

(THINK LAW ENFORCEMENT)

Eurocopter je apsolutni broj jedan na svetu u policijskim i spasilačkim misijama.
Glavni protagonista u suzbijanju katastrofa, patroliranju, potragama i spašavanju.

Najbolji saveznik policije

EUROCOPTER - EC135



Thinking without limits

 **EUROCOPTER**

AN EADS COMPANY