

AEROSVET

LETA SLOVENIJE - SLOVENIA AIRWAYS (1947-1991)

(Slovenija)

1947-1991 godina

1947-1991



AVNOJ - GRUPA NA NEBU

PRIDRŽANO SLOVENIJSKO KOLEKCIJSKO

1991

KOLEKCIJA ZA AEROD-FOTOGRAFIRANJE

MAŠTA MOŽE SVAŠTA

Kada dve organizacije kao što su Vazduhoplovni savez Vojvodine i Ljubljanska banka Osnovna banka Novi Sad, ujedine svoju deceniju dugo iskustvo druženja sa mladima, rezultati neće izostati, baš kao što su to pokazali i ovogodišnji konkursi »Ikarovo pero« za literarne i »Selenitska paleta« za likovne radove. Na adresu VSV stiglo je 52000 crteža, pesama i pismenih radova posvećenih pilotima i plavim visinama. Zato je žiri imao nezahvalan i težak zadatak.

Literarne radove su ocenjivali književnici Zoran Stojanović, Milorad Grujić i Gabor Filep i Zlatica Neskalić iz Ljubljanske banke. Oni su odlučili da priznanja dodele 1. Vladimiru Đurici učeniku I raz OŠ »Žarko Zrenjanin«, Banatsko Novo Selo (nastavnik Dojna Andić), 2. Damiru Đakoviću, učeniku III raz. OŠ »Stevan Divnin Baba«, Žabalj, (nastavnik Nadežda Šindik), 3. Čabi Kovaču, učeniku IV raz. OŠ »Kizur Ištván«, Subotica (nastavnik Judita Koloži), 4. Slobodanu

PESMA

Pokupi sve svoje snove u džepove, zaboravi na trenutak da si dete, seti se krila o kojima sanjaš i divi se pticama što nebom lete.

Uzdigni se nevidljivim krilima u nebo i ukazaće se pred tobom zemaljska lepota. Usni još čvršće i jače poželi i bićeš sam-u avionu bez pilota.

Moći ćeš parati oblake bele, pozdravljati drugove zemaljske, vetar će svirati simfonije snova u carstvu divne svetlosti nebeske.

Ptice, oblaci, širina plava – sve će izgledati kao mali raj, kada se probudiš i na Zemlju zaželiš, svemu će biti tužan kraj.

Društvo te zove, fudbal se igra: ko ne bi poželeo na Zemlju da se vrati! A ti si se do malopre igrao u oblacima, ali ko će u to sad verovati!

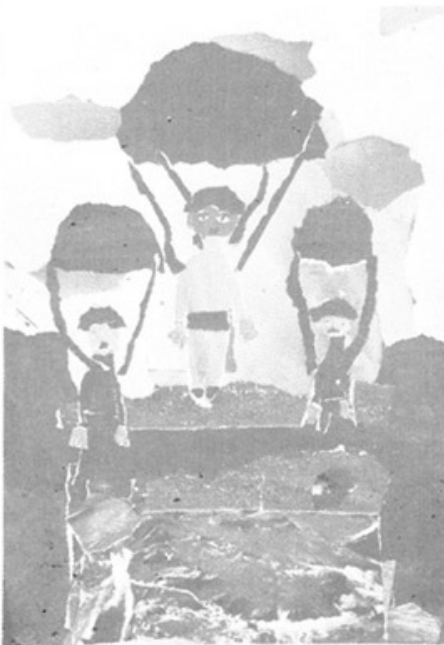
Prihvati poziv, kreni u igru, jer ona se sada u suncu kupa, Osećaš tlo pod nogama, a ti letiš – i srce ti od uzbuđenja lupa.

Razdragan budi u prolećnoj sonati, uživaj u mirisima livade cvetne, pogledaj one ptice na grani: Da li su tužne, ili sretno?

Ne budi tužan što ne veruju u snove, veseli se što si samo dete! Odrašćeš, možda ćeš se vinuti ponovo u nebo, aпусти ptice! One ne znaju ništa drugo, već samo da lete.

BOBANJ ŽELMIRA VIII. O.Š. »Sonja Marinković« Zrenjanin

- Za »Ikarovo pero« i »Selenitsku paletu« pristiglo je oko 52000 radova iz škola i predškolskih ustanova Vojvodine.
- Žiri izabrao najbolje



»PADOBRANCI« rad Danijele Mladenovski OŠ »Stevan Divnin Baba« Žabalj

PALETA POSTALA MEĐUNARODNA

Na poslednjoj sednici FAI (Međunarodna vazduhoplovna federacija) odlučeno je da se konkurs Vazduhoplovnog saveza Jugoslavije za likovne dečije radove »Selenitska paleta« uvrsti u međunarodni program ove organizacije. To znači da će od iduće godine »Selenitsku paletu« raspisivati FAI, kao svoj konkurs.

Stevanovskom, učeniku IV razreda OŠ »Žarko Zrenjanin«, Kačarevo, (nastavnik Vera Mihajlović), 5. Mariji Kovačević, učenici V raz. OŠ »Đura Jakšić«, Zrenjanin, (nastavnik Smiljka Pušonja), 6. Tatjani Zorić, učenici VI razreda OŠ »Stevica Jovanović«, Pančevo, (nastavnik Gordana Dimić), 7. Agnezi Bence, učenici VII razreda OŠ »Petefi Šandor«, Novi Sad, (nastavnik Margita Keresteš), 8. Jasmini Stojanović, učenici VII raz. OŠ »Đura Jakšić«, Kovin, (nastavnik Balan Katarina) i 9. Želi-

miri Bobanj, učenici VIII razreda OŠ »Sonja Marinković«, Zrenjanin, (nastavnik Milena Anović)

Rad Želimire Bobanj će predstavljati Vojvodinu na konkursu Vazduhoplovnog saveza Jugoslavije.

Likovne radove su ocenjivali likovni pedagozi Milica Spasojević i Vjekoslav Četković i Hilda Uglješić iz Ljubljanske banke. Priznanja su dodelili: 1. Vuku Vukoviću, Dečiji vrtić »Pčelica«, Novi Sad, vaspitač Snežana Šijaković, 2. Milici Vasić, Dečiji vrtić »Jovan Jovanović – Zmaj«, Novi Sad, vaspitač Olgica Kovačev, 3. Branku Bušijeti, Dečiji vrtić »Pčelica« Sremska Mitrovica, vaspitač Blanka Žilić, 4. Atili Horvatu, Dečiji vrtić »Naša

NAGRADE ZA INOSTRANSTVO

Na konkursima su učestvovali i radovi dece naših radnika u inostranstvu. Žiri je posebno nagradio učenike iz Jugoslovenske dopunske škole u Bitlinghajmu, SR Nemačka: 1. Antu Čelara, 2. Tadjanu Mihaljević, 3. Danijelu Žigri, 4. Sabinu Čaplja, 5. Ružicu Kovač, 6. Anitu Đido, 7. Štefana Fodora, 8. Maju Novosel i 9. Jasminu Hacmanjak i njihovu nastavnicu likovnog vaspitanja Veru Golubović i učenike dopunske škole u Kornvesthajmu: Anitu Matković, 2. Elvina Sarhatlića, 3. Stevu Katić i 4. Gorana Sarajlića sa nastavnicom Verom Rletić

Za literarne sastave se nagrađuju učenici iz škole u Bitlinghajmu: 1. Sonja Kunštek, 2. Biljana Nlaević, 3. Stanica Popović i 4. Vesna Mrak

radost«, Subotica, vaspitač Eva Urban, 5. Aleksandru Dragičeviću, učeniku IV razreda OŠ »Mihajlo Pupin«, Veternik, nastavnik Helena Kanjuh, 6. Danijeli Mladenovski, učenici III raz. OŠ »Stevan Divnin Baba«, Žabalj, nastavnik Nadežda Šindik, 7. Leposavi Stojanović, učenici IV raz. OŠ »Isa Bajić«, Kula, nastavnik Žuža Tamaši, 8. Ljiljani Purać, učenici VI raz. OŠ »Jovan Jovanović – Zmaj« Srbobran, nastavnik Miomir Popov, 9. Zoranu Velimiru, učeniku V raz. OŠ »Ratko Pavlović-Čičko«, Ratkovo, nastavnik Ankica Ižak, 10. Snežani Varga, učenici VI raz. OŠ »Olga Petrov-Radišić«, Vršac, nastavnik Nada Brajkov, 11. Snežani Knežević, učenici VIII raz. OŠ »Jovan Mikić«, Subotica, nastavnik Đerd Boroš i 12. Rozaliji Dileši, učenici VII raz. OŠ »22. oktobar«, Rumenka, nastavnik Margita Kovaček.

Na devetom sletu vazduhoplovnog podmlatka Jugoslavije Vojvodinu će predstavljati rad Danijele Mladenovski.

Pored nagrada, knjiga i diploma, najbolji će dobiti i posebno priznanje – u čast Dana vazduhoplovstva i Dana mladosti će se od likovnih radova u novosadskom Domu JNA prirediti izložba, a najbolji literarni radovi biće pročitani na otvaranju. Po završetku svečanosti, autori iz vojvođanskih škola će obični pripadnike Ratnog vazduhoplovstva odbrane na aerodromu Batajnica.

KVALITET, MASOVNOST ILI...

Vazduhoplovstvo, zbog svoje specifičnosti, ni kod nas ni u svetu nije nikada podrazumevalo neku veću masovnost u aktivnom članstvu. Postojala je uvek neka granica u broju zaljubljenika ovog sporta koji su mogli sestri za komande aviona ili jedrilice, ili se naći pod kupolom padobrana. Sadašnje ekonomske teškoće međutim, znatno su skrenule i sredstva aeroklubova i nametnule dilemu: kvalitet ili masovnost. Ako se da prioritet kvalitetnom letenju i daljem usavršavanju već »pečenih« vazduhoplovaca, što je neminovno ukoliko imamo ambicije da držimo korak, ako ne sa svetskim, a ono bar sa evropskim sportskim vazduhoplovstvom, broj početnika moraće se svesti na minimum. Tako će se polako seći grana na kojoj se sedi, jer kada jednom bude morala da side sa pozornice generacija asova i potencijalnih šampiona koja je sada stasala, neće imati ko da je nasledi. Moraće se krenuti iz početka. Kada je već reč o kvalitetnom letenju postavlja se još jedna dilema: da li u ovim skromnim materijalnim okvirima ići po svaku cenu na međunarodna takmičenja pa makar i sa suvom hranom, pa tako ukrstiti kopljem sa evropskim i svetskim klasama, pretendujući da se ovakva takmičenja organizuju i u našoj zemlji, ili se odreći ovakve ambicije.

Dilema da li je vazduhoplovstvo tehnika, sport, opštenarodna odbrana, ili nešto četvrto, nije sholastičko pitanje. Od njegovog razrešenja zavisi dalja sudbina aktivnosti u aero klubovima. Što pre i konkretno treba reći ko i koliko sredstava treba da obezbedi za dalji razvoj sportskog vazduhoplovstva. Ovo pitanje je jasno i glasno postavljeno i na poslednjoj sednici Konferencije VSV, ali pravi odgovor nije nađen. Što se tiče poklonika letenja oni su spremni da do kraja stegnu kaiš i da raspoloživa sredstva što racionalnije koriste.

Budućnost sportskog vazduhoplovstva, delimično izražena i kroz dilemu – masovnost ili kvalitet, prema tome mora u većoj meri biti briga i širih društvenih struktura, jer mnogi od klubova koji sada uzaludno kucaju na vrata aero klubova, sutra bi mogli postati branioci našeg neba.

Aleksandar Popov



Božidar Stevanović



Speis Šati



Mileta Protić



Mita Vuković

»Svetski« piloti i avioni	4
Planove uskladiti sa mogućnostima	4
Noć veštica u Subotici	5
Pilotsko srce od silicijuma	6
Let iznad kumulusa	7
Prvenstvo Vojvodine u jedriličarstvu	8
Želim prelet 750 kilometara	8
Rat zvezda	9
Kutak za modelare: Akrobatski avion P.V.T.	11
Raketno modelarstvo za početnike: Raketoplani	14
Vesti	15
Pilot kome su se svi divili: Major Mileta Protić	16
Uz jubilej: Panika u redovima neprijatelja	18
Ploniri novokomponovane avijacije	19
Dve strane medalje	20
Vojvođansko dijamantsko »C«	21
Bez aerodroma	22
Nema sitnica	22
Čitaoci saradnici	23
Konkurs za aero-fotografiju	23
Kupon za male oglase	23



Naslovnu stranu snimio Tomislav Peternek



● AEROSVET – list Vazduhoplovnog saveza Vojvodine ● Glavni i odgovorni urednik Aleksandar Popov ● Zamenik glavnog i odgovornog urednika Artur Demek ● Redakcija: Ivan Benašić, Jelena Jerkov, Rada Kačanski, Zlatica Neskalić, Nikola Nikolić, Hilda Uglješić ● Izdavački svet: Živko Blagojević, Vojkan Bugarski, Albina Gušić, Nikola Nikolić, Aleksandar Popov, Nikola Radovan, Magda Silaški, Isa Stanišin, Đorđe Šijačić /predsednik/, Janoš Toma ● Adresa redakcije: Narodnih heroja 19, 21000 Novi Sad ● Telefon: 021/29-916 ● Cena lista 100 dinara ● Izlazi tromesečno ● Godišnja pretplata 400 dinara ● Nabavlja se samo u pretplati na žiro-račun broj: 65700-678-3114 sa naznakom za Aerovet ● Izdavač: Vazduhoplovni savez Vojvodine ● Stručne usluge i tehničko uređivanje lista: OOUR Redakcija novina OOUR NIŠRO -Dnevnik-, Bulevar 23. oktobar 31 ● Graficka oprema: Aleksandar Pedović ● Štampa: OOUR -Štamparija- NIŠRO -Dnevnik- – Novi Sad

»SVETSKI« PILOTI I AVIONI

Radivoj Hadžić



General Božidar Stevanović

Na izložbi aviona u Farnborou 1968. godine, najveće iznenađenje je predstavljala pojava jugoslovenskog aviona »Jastreb«. To je svetski avion – pisala je strana štampa. Ovim dana su četiri mlada čoveka, nastavnika letenja u zadarskoj Vazduhoplovnoj vojnoj akademiji, pokazala da u tadašnjem »svetskom« avionu lete današnji »svetski« piloti.

Borivoj Bivic, Mišo Mendan, Andrej Perc i Josip Njari, članovi su nove Akro-grupe koja je formirana u Akademiji. Posle petogodišnje pauze, povodom proslave četrdesete godišnjice pobeđe nad fašizmom, na aeromitingu koji je priređen u Beogradu 11. i 12. maja, poleteli su u atraktivno obojenim »jastrebovima« kao jedan, dok se na licima posmatrača smenjivalo oduševljenje i bleđilo kada je zastajao dah zbog bravura na nebu.

– Želili smo da naš letачki program ni u čemu ne zaostaje za onima koje demonstriraju najčuvjenije svetske akrogrupe: italijanska »Trobojne strele« i britanska »Crvene strele« kaže vođa grupe Borivoj Bivic – Tvrđim da smo po tehnici pilotiranja bolji od njih.

Da ovo nije neskromna izjava, potvrđuje program od sedamnaest minuta u kome punih 14 lete krilo uz krilo na svega pola metra rastojanja. Nadaju se da će program biti još bolji i teži kada sa »jastreba« pređu na novi avion »Galeb-4«, a to će biti, predviđaju, uskoro.

Pripadnici Ratnog vazduhoplovstva su se predstavili i na svečanoj paradi povodom Dana pobeđe. Nekoliko dana pre defilea smo ih posetili na batajničkom aerodromu, gde se vazduhoplovni ešelon pripremao.

Osnovna karakteristika ovogodišnjeg učešća vazduhoplovaca u defileu mira je prikazivanje kvaliteta i rasta domaće vazduhoplovne industrije i masovnog uvođenja naših proizvoda u naoružanje – rekao nam je tom prilikom general-major **Božidar Stevanović**, aktivni pilot, koji je komandovao ešelonom.

– Važno je spomenuti da smo uvek proizvodili vrhunsku tehniku primerenu vremenu u kome se koristila. Tako je i danas. Proizvodimo školsko-borbene avione »galeb-4«, lo-



Izlazak na pistu pred poletanje u trojkama

vačko-bombardersku i izviđačku verziju aviona »orao«, lake protivoklopne helikoptere »gazela«, u našim fabrikama se prave i mlazni motori, a stekli su se i svi uslovi za razvoj i proizvodnju najsavremenijih aviona. Ne smemo zaboraviti ni to da su sredstva koja stvaramo deo naše koncepcije opštenarodne odbrane i da nam omogućuju da sačuvamo stečenu nezavisnost.

Prilikom priprema za prelet nad zemaljskim ešelonom letelice su poletale i sletale u kratkim vremenskim intervalima, pa su pripadnici tehničkog sastava, koji su se brinuli za ispravnost aviona, često mnoge zadatke izvršili za kraće vreme nego što je to uobičajeno i time pokazali da su i sami vrhunski obučeni.

A. D.

POSLEDNJA VEST

NOVI ŠKOLSKO-BORBENI AVION

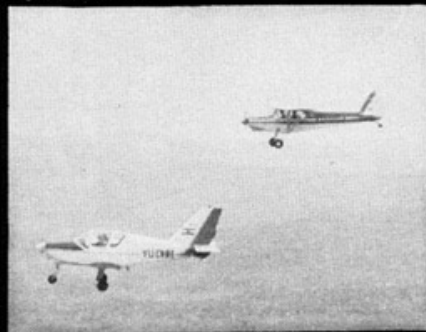
Za nepunih mesec dana, polovinom juna, treba prvi put da poleti naš novi klipni školsko-borbeni avion koji je nazvan »lasta«, a proizvođače ga pančevačka fabrika aviona »Utva«. To je avion namenjen za obuku pilota – početnika i za partizanska dejstva avijacije u teritorijalnoj odbrani. O ovakvim tipovima aviona »Aerosvet« je pisao u prošlom broju, a pisaćemo još – kad »lasta« poleti.

SA KONFERENCIJE VSV

PLANOVE USKLADITI SA MOGUĆNOSTIMA

- Dobri rezultati i pored teškoća
- Đorđe Šijačić, novi predsednik

Sednica Konferencije Vazduhoplovnog saveza Vojvodine koja je 17. marta održana u Novom Sadu, umnogome je podsećala na one koje su se održavale ranijih godina. I to i po problemima o kojima je bilo reči i po rešenjima koja su predložena. Već na samom početku, zmajari i samograditelji su tražili svoje »mesto pod suncem«. Delegati boljeg pamćenja podsećali su na zaključke sa ranijih dogovora i savetovanja i tražili racionalniji pristup obuci i trenazi kadrova. Neizbežna tema bila je i bezbednost letenja. Somborski aero-klub je postavio pitanje aktivnosti na aerodromu koja je u poslednje vreme došla u pitanje. Modelari, a i pripadnici drugih vazduhoplovnih grana govorili su o problemu nestašice materijala i osnovnih uslova za rad. Nema balze, nema rezervnih delova, nema dovoljno goriva, nema...



Ovako je telegrafski gledano izgledala diskusija na poslednjoj sednici Konferencije Vazduhoplovnog saveza Vojvodine. Ali vazduhoplovci ne bi bili ono što jesu, kada u svemu ne bi našli i dozu optimizma. Ističući rezultate koje su ostvarili u prošloj godini, a koji nisu mali, izrazili su spremnost da i pored svih ovih teškoća, uz pojačane napore i racionalniji rad, nastave dosadašnji trend napretka sportskog vazduhoplovstva u Vojvodini. Sigurno je isto tako da će u saradnji sa Komandom RV i PVO, Vazduhoplovnim savezom Jugoslavije, društveno-političkom zajednicom i Pokrajinskim štabom TO, VSV i dalje ostati izvor kadrova za Ratno vazduhoplovstvo i za avijaciju Teritorijalne odbrane.

Govorači o predstojećim zadacima i aktivnostima u ovoj godini, delegati Konferencije su se složili da će se svi programi morati uskladiti sa realnim materijalnim i drugim mogućnostima, kako bi se izbeglo megalomansko planiranje koje ničemu ne vodi.

Na kraju, za novog predsednika VSV je izabran Đorđe Šijačić

A. P.



4th WOMEN'S EUROPEAN
GLIDING CHAMPIONSHIPS
30.6. - 14.7.1985. SUBOTICA

NOĆ VEŠTICA U SUBOTICI

- zaštitni znak prvenstva — veštica na metli
- pripreme u toku — završetak radova na vreme
- otvara se spomenik Ivanu Sariću

Subotica će ove godine biti grad domaćin 4. evropskog prvenstva jedrilica za žene, koje će se na aerodromu »Blikovo« održati od 30. juna do 14. jula. Organizovani odbor takmičenja, kome je na čelu dr Milan Vuković, član Predsedništva Opštinske konferencije SSRN Subotice, intenzivno radi na obezbeđivanju svih uslova za kvalitetno odvijanje takmičenja.

— Pripreme su počele sa velikim zaokupljenjem, ali radi se danonoćno, pa će sve biti završeno na vreme i kako to dolikuje ovakvoj manifestaciji — kaže dr Vuković — Ne sme se zaboraviti da je ovo takmičenje najveći ovogodišnji međunarodni sportski događaj koji će se održati u Vojvodini.

Subotica nije slučajno odabrana za održavanje takmičenja. Dobri poznavoci jedrilica za žene kažu da su se nad subotičkom ravninom stekli izuzetno meteorološki uslovi za ostvarivanje vrhunskih rezultata. Ovde su ostvareni i mnogi od jugoslovenskih rekorda u jedrilica za žene, a članovima aerokluba »Ivan Sarić« u goste često dolaze jedriličari iz Novog Mesta, Beograda i drugih gradova samo da bi iskoristili prirodne pogodnosti.

Sada se već pouzdano zna da će prvenstvo okupiti plejadu najboljih takmičarki sveta. Prijavljeno ih je 40 iz 16 zemalja. Takmičenje će se odvijati u »15—metarskoj« i »standard« klasi. Jugoslovenke će leteti u jedrilicama »standard« klase, a ekipu sačinjavaju Milena Cestnik iz Ptuja, Svetlana Mitro-

vić iz Leskovca, Marija Letić i Eva Garl iz Subotice i Jasmina Jovanović iz Beograda.

Sve takmičarke i njihovi pratilci — članovi ekipe biće smešteni na aerodromu »Blikovo«, a ako neko od gostiju izrazi želju da odsedne u gradu to će mu biti omogućeno. Za ove potrebe na aerodromu je urađen prostor za kampovanje, a u objektima aerokluba postoje i smeštajni kapaciteti za one ekipe koje ne budu dovikle kamp kućice.

Takmičarske discipline će se odvijati svakog dana u zavisnosti od meteorološke situacije, a rezultati će se kompjuterski obrađivati, pa će praktično odmah posle sletanja takmičar na monitoru moći da vidi trenutni plasman. Program za obradu rezultata su izradili članovi aerokluba. U prekidima takmičenja interna televizija će prikazivati svoj program, koji će se prvenstveno sastojati od emisija vezanih za vazduhoplovstvo. Sa takmičarima je dogovoreno da sa sobom ponesu i snimljene kasete koje govore o razvoju jedrilica za žene u njihovim zemljama.

Informisanje će se, pored interne televizije, odvijati i preko blitena takmičenja. Prvi broj blitena treba da se pojavi 15. juna, pre početka prvenstva, na engleskom i srpskohrvatskom jeziku i biće sastavni deo sledećeg broja »Aerosveta«. Osim ovog u toku takmičenja će komisija za informisanje Organizacionog odbora prvenstva izdati deset brojeva blitena.

Prvenstvo će imati i svoj kulturno-zabavni deo. Predviđeno je da se na Palićkom jezeru održi »Jugoslovensko veče« sa modnom revijom i učešćem estradnih umetnika koje će pripremiti redakcija lista »Bazar«, Politikinje ravije za žene. Ni jedno Evropsko prvenstvo do sada nije prošlo bez »Večeri veštica«, pa neće ni ovo. Naime, na predlog poljskih takmičarki, zaštitni znak svih prvenstava je veštica koja leti na metli, a na »večeri veštica« se sve devojke koje prvi put učestvuju na takmičenju, primaju u »red veštica«. Za ovo veče se priprema zabavni program. U toku slobodnih dana takmičarke će moći da se rekreiraju jedrenjem na dasci na Palićkom jezeru ili jahanjem na travnatim stazama Konjičkog kluba »Zobnatica«.

Povodom 75—to godišnjice prvog leta Ivana Sarića, pionira jugoslovenske avijacije, subotičani će 30. juna, na dan otvaranja takmičenja prisustvovati otkrivanju spomenika svom slavnom sugrađaninu. Projekat spomenika je uradio novosadski arhitekta Mladen Momčilović, a izvedba je poverena beogradskom vajaru Otu Logu.

I marketing je sastavni deo svake sportske manifestacije, pa se organizatorima javljaju mnoge radne organizacije koje žele da prikažu svoje proizvode u toku takmičenja ili da doprinesu da se prostor na aerodromu oplemeni.

U nedelju, 14. jula, povodom zatvaranja takmičenja održaće se aeromiting za građane Subotice.

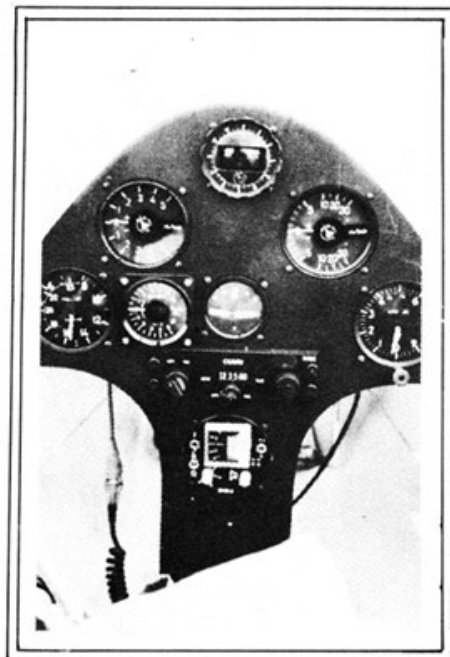
A. D. — L. K.

Edvard Rusijan, po broju konstrukcija još uvek neprevaziđen među belosvetskim projektantima letelica, nije ni pomišljao na «luksuz» zvanu pilotska kabina a o instrumentima da se i ne govori. Franjo Kluz nije ni morao da spušta pogled sa nišana svog «spitfajera» jer je po vibracijama osećao da se opasno primakao granici zvanog zvučni zid i da je vreme da prekine sa obrušavanjem. Marijan Jelen, «prva violina» jugoslovenskog Ratnog vazduhoplovstva, jezdi kroz stratosferu u pravoj elektronskoj laboratoriji. Ova tri pilota povezuje besmrtna slava da su bili svaki u svom vremenu prvi, ali ih i deli provalija tehnološke revolucije. Posle Rusijana u vidokrug pilota stižu instrumenti, Kluz je poslednji iz plejade usamljenih boraca između neba i zemlje, dok je Jelen najistureniji član trupa mozgova, koji se prostire od visina na kojima i u podne sijaju zvezde, do naučnog tima što u laboratoriji preko telemetrijskih uređaja prati svaki treptaj letelice. Logično je pitanje, gde je tu mesto sportskim letcima? Mogu li romantika i elektronika zajedno? Odgovor je potvrđan ali za nas porazan, jer shvatanje sportskog vazduhoplovstva kao diletantstva upravo je doveo do toga, da nas nema na listama velemajestora sportskog letenja. Već poduže nijedan Jugosloven nije uspeo da «očita lekciju» svetskoj konkurenciji. Zašto je to tako možemo objasniti ako se vratimo malo unazad.

FENJER SIJA ROMANTIČARIMA

Sa «košavom» i «meteorom» i, naravno, izuzetnim majstorima pilotaže ala Božidar Kamac, ceo svet je bio spram nas druga liga. Ali vremena se menjaju. Stari Komac više ne leti a njegova «košava» je u Muzeju vazduhoplovstva. Menja se i svet pa se više ne računa na sreću, da se steknu genijalni pilot u genijalno konstruisanoj letelici. Posle asova tipa Komca u sportskom vazduhoplovstvu vrh je pripao ekipi koja «leti» na zemlji. Da nije tako, bilo bi dovoljno odrešiti kesu, kupiti neku od najboljih svetskih konstrukcija i po najboljim romantičnim scenarijima otići po fenjer.

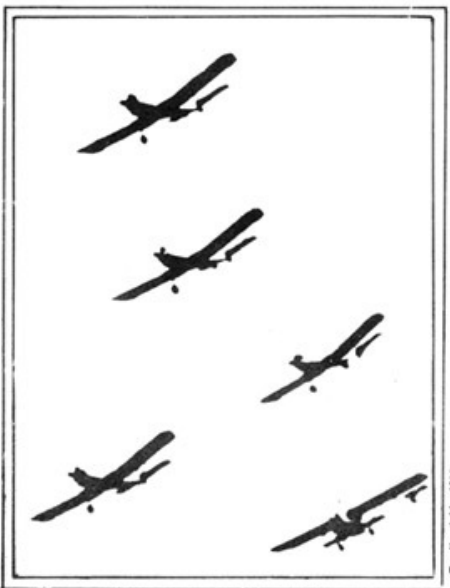
Era mikrokompjuteru je uzdrmla nebo i ko to ne vidi uzalud će «peglati» vazduh i nabijati sate u letačku knjižicu. Danas se sve, ili gotovo sve zna. Majstor u kabini vrhunske letelice je tek deo vrhunskog rezultata, drugi deo je skriven u kutiji krcatoj čipovima u kojoj više miliona puta u sekundi trijumfuje matematika i svakog trena na malom ekranu pilot dobija nepogrešiv savet šta da radi. U takvoj situaciji put do pobeđe nije stvar inicijative već razumne i precizne pilotaže.



Aleksandar Uglješić

PILOTSKO SRCE OD SILICIJUMA

- *Elektronika nudi od leta kroz silicijumski čip do kooplota u kuhinji*
- *Kakve su šanse da se Jugoslavija priključi zemljama koje dostižu mikroelektronike koriste u sportskim letelicama*



Redivoj Hadzic

Imamo li šanse da se i mi ubacimo u taj voz? Možemo vam sa zadovoljstvom reći da smo upravo uskočili u jedan od vagona. To je, naime, učinio **Vladimir Sabljar**, inženjer elektronike i sportski jedrilicaš. Ovaj čovek je koristeći znanje usavršio svoj hobi – napravio je elektronski računar za jedrilice. Ovog puta nećemo o detaljima konstrukcije, ali u pitanju je mašina prilagođena potrebama izračunavanja kretanja jedrilice. Računar ulazne podatke dobija od senzora apsolutnog i diferencijalnog pritiska, ali i senzora za temperaturu. Na osnovu ovih podataka mikroprocesor nalazi rešenje koje je već smešteno u stalnim memorijama, jer kompletno izračunavanje bi predugo trajalo, i rešenje izbacuje na displej. Tako pilot dobija podatke o tome dokle vredi «cediti» stub i kojom brzinom krenuti u prelet, da li odbaciti balast... Detalji uređaja mogu se dobiti od uredništva «Revije za mala računala» iz Zagreba, Radićeva 27/1. Ovo rešenje ne samo da je svetski prodor već je i kompletno naše, pa se može proizvoditi bez licence.

UDRUŽENI DALJE LETE

I dok specijalni računar ima samo jedan čovek već danas se na običnom kućnom računaru uspešno može koristiti program za zemaljsku obuku u instrumentalnom letenju na bilo kom tipu sportskog aviona ili jedrilice. Na dobrom računaru ovi programi mogu biti velika pomoć instruktorima, jer omogućuju kontrolu sposobnosti učenika. Niko, naravno, neće na zemlji postati pilot, ali nastavnik može biti siguran da je učenik dobro savladao teoriju. Mnogo je interesantnije korišćenje računara u kabini gde se mogu smestiti portabl-izvedbe koje sa pogodnim programima rešavaju niz problema iz oblasti navigacije. Za njih su potrebni odgovarajući programi, ali to je manji problem. Veći je nedostatak ovakvih računara i naš običaj da se orijentišemo po principu «beton navigacije».

Ono što možemo učiniti je da se udružimo i napravimo uređaj koji bi bio namenjen našim sportskim pilotima. U ovom času smo najbliži kompjuteru za jedrilice, jer ga Vladimir Sabljar već ima i stvar je ozbiljnog testa da se naprava ispita, dotera i verifikuje, a onda i serijski proizvodi.

S druge strane, još nema računara, bar ne naših za motorne pilote, ali ni njihovih mnogo teže izraditi od ovih za jedrilice. Na nama je da se odlučimo, da li da čekamo da nam sve to po paprenim cenama stigne iz belog sveta ili da krenemo, dok još možemo, rame uz rame sa prvima, jer mikroručunar u sportskoj letelici još uvek je za veliku većinu sveta – čudo nevideno.

Ivan Benašić

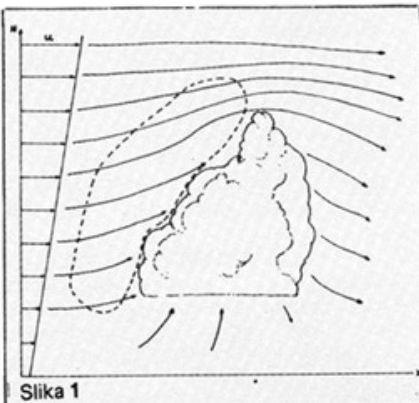
LET IZNAD KUMULUSA

● Dvojica jedriličara iz AK »Herroj Plnki« u Novom Sadu iskoristila nesvakidašnju meteorološku pojavu da se popnu sa strane kumulusa do visine iznad njegovog vrha. Objavljujemo zapis jednog od njih

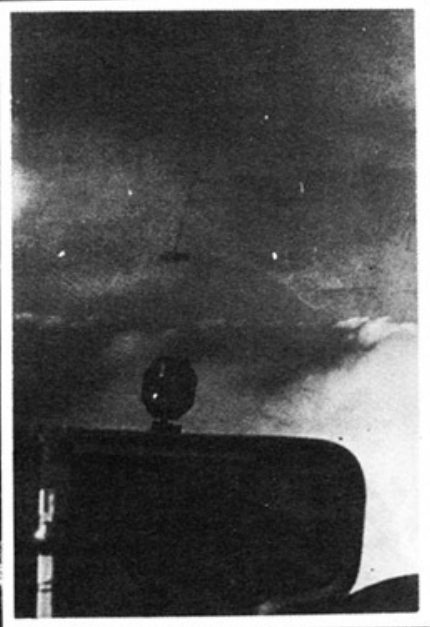
U jedriličarskoj meteorologiji je poznato da u slučajevima kada se vetar sa visinom znatno pojačava ili menja smer, kumulusi deluju kao prepreke i prisiljavaju vazдушnu struju da ih obilazi. (slika 1.) Ovo se dešava zato što je vazduh, koji se diže u oblaku, došao iz nižih slojeva, zbog čega je sporiji od vazduha van oblaka. Tako se ceo oblak kreće nešto sporije od okolnog vazduha, koji ga jednim delom obilazi, a jednim delom prodire u njega. Ako je oblak dovoljno dugačak, veliki deo okolnog vazduha će se prebacivati preko njegovog vrha, stvarajući strujanje vrlo slično strujanju vetra uz padinu brda. U tom slučaju postoji sa strane oblaka zona u kojoj se jedrilica može penjati i do visine iznad vrha oblaka. Ova zona je prikazana isprekidanom linijom na slici 1.

METEO

Sinoptička situacija je 14. aprila ove godine bila takva da se Vojvodina nalazila u pozadini hladnog fronta koji je prošao dan ranije, dok se sa severozapada primicao još jedan takođe hladni front koji će stići tokom noći. Stratifikacija atmosfere je bila povoljna za jedrenje – prosečna dizanja 2 – 3 m/s i 2 – 4/8 kumulusa sa bazama na 2300 – 2400 m i vrhovima na oko 2800 m. Vetar pri zemlji je na početku bio iz 250 5 m/s, da bi se na kraju dana okrenuo i duvao iz 200 3 m/s. podatke o visinskom vetru za taj dan ne-



Slika 1



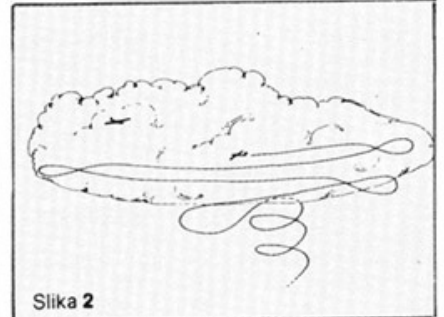
mam, ali se iz osmatranja tokom leta moglo zaključiti da je na 2000 m vetar duvao približno iz 220° oko 15 metara u sekundi.

LET

Toga dana bili su planirani prvi preleti u sezoni, a zadatak je bio dužine 144 km na maršruti Čenej – Subotica – Čenej. Počeli smo oko 12 i 30. Negde oko 13 časova našao sam se sa još tri jedrilice u dvometarskom stubu tačno iznad piste na Čeneju. Dok smo se penjali vetar nas je zaneo nekoliko kilometara severoistočno od aerodroma, pa sam stigavši do baze oblaka na 2350 metara okrenuo u vetar da bi »slikao« aerodrom u odlasku na prelet. Na istoj visini je bio i Dejan Milovanović u Cirusu 17 i on je pošao istim pravcem odmah za mnom.

Kad sam izašao, ispod oblaka, primetio sam da se još uvek nalazim u dizanju od oko 1,5 m/s. Posle nekoliko sekundi, shvativši otprilike o čemu se radi, počeo sam da kružim sa strane oblaka u mirnom dizanju od 1,5 do 2 m/s. Posle nekoliko zaokreta, prestao sam sa kruženjem i poleteo, kao na padini – paralelno sa oblakom na oko 30 metara od njegovog oboda (slika 2), praveći zaokrete na 180 kad bi stigao do kraja zone dizanja. Oblak je bio dužine oko 1 km, tako da mi je od jednog do drugog kraja trebalo tridesetak sekundi. Dizao sam se vrlo mirno, u početku 1 – 2 m/s da bi sa povećanjem visine slabilo. Na 2850 metara

(oko 50 m iznad vrha oblaka) imao sam sa DG-101 punim vode oko 0,25 m/s, pa sam krenuo prema Subotici. Dejan se u



Slika 2

velikom Cirusu popeo do 3050 metara iskoristivši i poslednje daške dizanja.

Već na preletu, dok sam još bio iznad nivoa baza oblaka, iskoristio sam i dva manja kumulusa prošavši sa njihove navetrene strane. Dizanje pri tom nije prelazilo 1 m/s, što je verovatno bila posledica malih dimenzija oba oblaka.

UTISCI

Tokom penjanja pored oblaka, prizor iz jedrilice je veličanstven. Proleteti između dva tornja kumulusa, zakačiti ga krilom u zaokretu, leteti tako blizu najlepših oblika koji blješte na suncu, čini se da je to moguće samo u zemlji čuda.

Na sreću, baš tog dana sam ugradio novi nosač i poneo fotoaparata da ga testiram. Tako je nastala fotografija koja vam, bar delimično, može prikazati prizor koji sam doživeo.

Opisano iskustvo, koliko god da je lepo, toliko je i retko. Veoma je mali broj jedriličara kod nas i u svetu, uspeo da praktično iskoristi ovaj meteorološki fenomen. Jedan je razlog to što se povoljna situacija za ovakvo jedrenje javlja retko. Drugi i verovatno značajniji razlog je što većina jedriličara nije pripremljena da prepozna ovu pojavu i da je iskoristi.

Da bi se dospelo u zonu »padinskog« dizanja pored kumulusa, treba se popeti do same baze i potom okrenuti u vetar. Ako isto pokušamo pre dostizanja baze oblaka, najverovatnije nećemo uhvatiti priključak. Ovo su istog dana dokazala druga dva jedriličara, koji penjući se u istom stubu nisu bili dovoljno strpljivi da prvo stignu do baze, zbog čega kad su se okrenuli u vetar nisu naišli na dizanje.

Branko Stojković

PRVENSTVO VOJVODINE U JEDRILIČARSTVU

ČETIRI TAKMIČARSKA DANA

Na aerodromu »Čenej« kod Novog Sada je od 22. aprila do 5. maja održano 9. otvoreno prvenstvo Vojvodine u jedriličarstvu. Takmičilo se 18 sportista, od kojih 13 iz Vojvodine, jedan iz Slovenije, jedan iz Srbije i tri iz susedne NR Mađarske. Loši vremenski uslovi su dozvolili da se leti samo četiri dana, pa je pređeno 9500 kilometara u vremenu od 290 časova. Pobjednik je Živa Frenc iz aerokluba »Žarko Zrenjanin«. Dajemo rezultate po takmičarskim danima:

Prvi dan

Disciplina: Čenej – Subotica – Čenej 144 kilometra
aeroklub tip jedrilice prosečna brzina

1. Živa Frenc Zrenjanin DG-300 72,8 km/h
2. Ivan Filko Novi Sad DG-300 70,8 km/h
3. Vlatko Rihter N. Sad St. Cirus 70,6 km/h
4. Milena Cestnik Ptuj DG-100 69,6 km/h
5. Lajoš Vlasak NR Mađ. St. Cirus 66,4 km/h

Drugi dan

Disciplina: Čenej – Senta – Bačka Topola – Čenej 153,3 kilometara

1. Ivan Filko Novi Sad DG-300 47,5 km/h
2. Živa Frenc Zrenjanin DG-300 46,2 km/h
3. Dejan Milovanović N. Sad Cirus 17 46,1 km/h
4. Istvan Lajoš NR Mađ. St. Cirus 45,4 km/h
5. Milena Cestnik Ptuj DG-100 45,2 km/h

Treći dan

Disciplina: Čenej – Bačko Petrovo Selo – Subotica – Čenej 160 km

1. Živa Frenc Zrenjanin DG-300 58,2 km/h
2. Istvan Lajoš NR Mađ. St. Cirus 54,3 km/h
3. Marija Letić Subotica St. Cirus 54 km/h
4. Milena Cestnik Ptuj DG-100 50,8 km/h
5. Tibor Žiroš NR Mađ. St. Cirus 50,7 km/h

Četvrti dan

Disciplina: Čenej – Subotica – Borovo – Čenej 232 kilometra

1. Živa Frenc Zrenjanin DG-300 72,7 km/h
2. Ivan Filko Novi Sad DG-300 71,4 km/h
3. Vlatko Rihter Novi Sad St. Cirus 71,1 km/h
4. Miodrag Stojković Subotica St. Cirus 60,7 km/h
5. Tibor Žiroš NR Mađarska St. Cirus 60,4 km/h

Konačan plasman

1. Živa Frenc Zrenjanin DG-300
2. Milena Cestnik Ptuj DG-100
3. Istvan Lajoš NR Mađ. St. Cirus
4. Ivan Filko Novi Sad DG-300
5. Tibor Žiroš NR Mađ. St. Cirus
6. Đorđe Stepanov Vršac St. Cirus
7. Dejan Milovanović N. Sad Cirus 17
8. Miodrag Stojković Subotica St. Cirus
9. Vlatko Rihter Novi Sad St. Cirus
10. Lajoš Vlasak NR Mađ. St. Cirus
11. Marija Letić Subotica St. Cirus
12. Gabor Kozlik Novi Sad Cirus 17
13. Dragoljub Savin Novi Sad St. Cirus
14. Laza Živkov Zrenjanin St. Cirus
15. Jasmina Jovanović Beograd St. Cirus
16. Dušan Kapunac Zrenjanin DG-100
17. Dragan Stančić Subotica Vuk-T
18. Branko Stojković Novi Sad DG-101

OVOGODIŠNJI PRVAK VOJVODINE



Aleksandar Uglješić

Među takmičarima na 29. jedriličarskom prvenstvu Vojvodine nije bilo teško uočiti **Živu Frencu**, člana jugoslovenske jedriličarske reprezentacije, proverenog kapetana DC 9, Boinga 727 a uskoro i Boinga 737 u nebeskoj floti JAT-a inače, nesuđenog nastavnika srpskohrvatskog jezika.

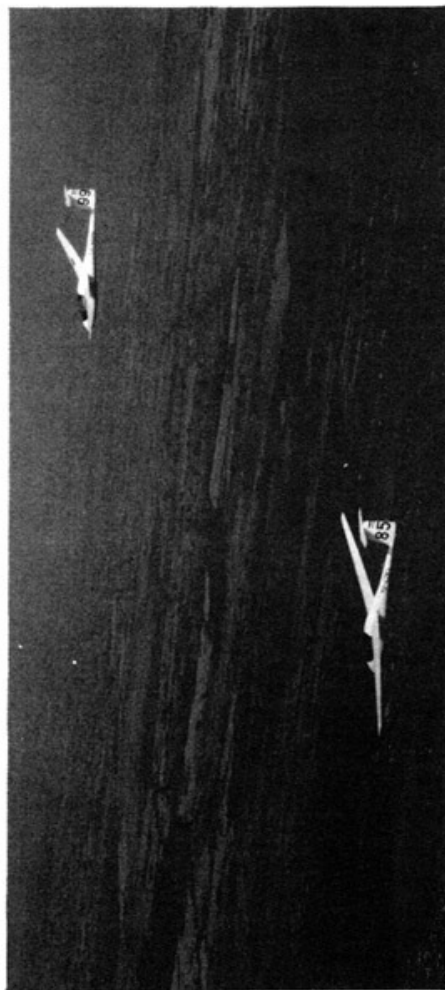
– Jedrim već 30 godina. U jedrilicama sam proveo preko 3000 časova i preleteo oko 60.000 kilometara, – rekao nam je vlasnik Dijamantske značke i brojnih stranih i domaćih priznanja. – Leteo sam na svim tipovima naših jedrilica i na mnogim stranim. Učestvovao sam na skoro svim takmičenjima u zemlji, na tri svetska i 2 evropska prvenstva. Jedrilice kojima je upravljao Živa Frenc lebdele su plavim prostranstvima Poljske, Bugarske, Rumunije, Francuske, ČSSR, Italije. . . Rođen u Zrenjaninu i danas je veran svom klubu. Letelica DG-300 o kojoj sa ponosom govori, za kojom uzdišu i kojoj se dive brojni jedriličari širom zemlje vlasništvo je Aero-kluba iz Zrenjanina, a instrumenti koji su u njoj ugrađeni i na kojima mu toliko zavide, kupio je sam. O njihovoj ceni Živa neće da govori, kao ni o brojni časovima otkinutim od godišnjeg odmora, i iznajmljivanju jedrilice za sopstvene pare da bi se vinuo »nebu pod oblake«.

– Avionima sam prokrstaro Evropom, delom Azije. Prizemljivao sam se i uzletao sa aerodroma na Srednjem i Bliskom Istoku. Međutim, jedno je pilotirati putničkim divovima, a sasvim drugo upravljati jedrilicom.

– Jedriličarstvo je spoj znanja, iskustva i volje veli nam Živa Frenc. – Jedriličar je kompletniji pilot od bilo kog drugog. On je mehaničar i navigar, i meteorolog. Da bi čovek uspeo

ŽELIM PRELET 750 KILOMETARA

● Kaže Živa Frenc, posle 30 godina letenja jedrilicama

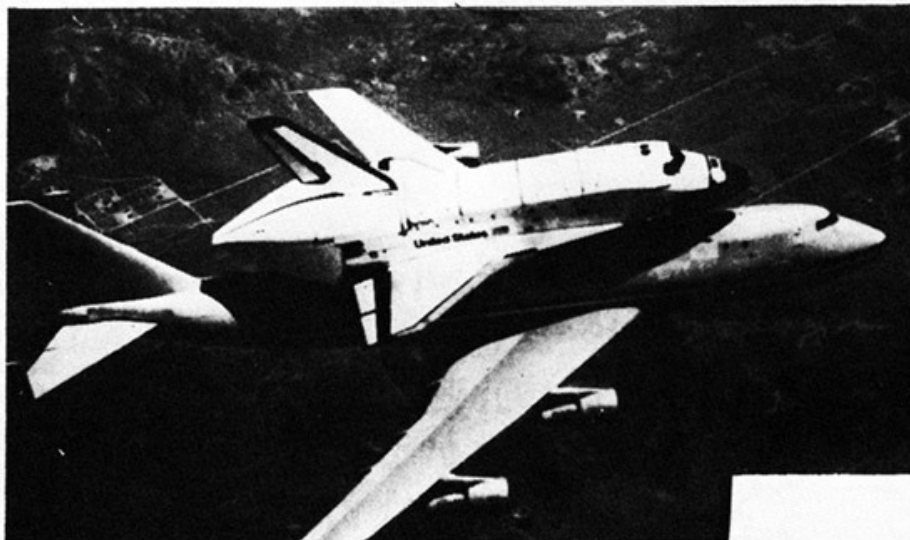


mora neprestano da prati razvoj ove oblasti vazduhoplovstva, kako u tehničkom tako i u teretskom delu. U jedriličarstvu godine nisu presudne, iskustvo je važno za sigurnost leta.

– Jugoslovensko jedriličarstvo dosta zaostaje u odnosu na svetsko. To je skup sport. Iziskuje mnogo vremena i novca. Jedrilice su vam odlične. Posebno »Elanove« mogu se meriti sa onima koje se proizvode u svetu. Međutim ostala oprema je slabija. Pored siromaštva uzroke zaostalosti treba tražiti u neorganizovanosti, nedovoljnom radu sa podmlatkom.

Zlatica Neskallé

RAT ZVEZDA



Za vojnu primenu Spejs šalta odavno se zna

Svet danas živi u velikom miru koji stoji na labavim nogama malih ratova. Podeljen ideološkim i drugim barijerama u velike vojnopoličke blokove, osim nesvrstanih i neutralnih zemalja, prisutan je svedok besmislene trke u naoružavanju radi postizanja prednosti nad suparničkom stranom na kopnu, moru i vazduhu. Već posle prvih letova veštačkih satelita u kosmos počela je trka za osvajanje prestiža i prevlasti u novom prostoru – beskonačnom svemiru. Danas, na razjedinjeni i kontradiktorni svet iz svemira »gledaju« bezosećajne oči robota – proizvoda ljudske civilizacije. Već u narednoj dekadi pridružiće im se, na žalost, nove mašine roboti – vrhunski rezultati savremenog tehnčko-tehnološkog progressa – elementi novog antiraketnog i antisatelitskog sistema čiji je program dobio romantičan naziv »rat zvezda«. Stranice svetske štampe pune su napisa o toj temi, ali stanovnici ove planete na kojoj milioni dnevno umiru od raznih bolesti gladi ili njenih posledica ne obraćaju pažnju na te informacije jer im više liče na naučnu fantastiku. Ostaje samo da se pitaju da li će to značiti korak bliže miru – ili ratu. Sudeći prema raspoloživim informacijama, verovatnija je druga pretpostavka.

- Trka u naoružavanju radi dominacije u »novom« ambijentu dobija još jednu dimenziju – beskrajni kosmos
- Hoće li antiraketni i antisatelitski sistem u kosmosu udaljiti ili približiti čovečanstvo ratu?
- Posle »rata zvezda« moguć je samo »rat toljagama«.



Boeing KS-135 sa gasnim laserom iznad kabine

STARA IDEJA SA NOVIM IMENOM

Cilj programa »rata zvezda«, prema izjavi njegovih idejnih tvoraca odbrambenog je karaktera – interkontinentalne balističke raketne projekte (IBM) potencijalno napadača uništiti odmah posle

poletanja ili u prvih nekoliko minuta leta, pre nego što stignu iznad teritorije SAD. Ideja je – prema rečima jednog američkog komentatora – na prvi pogled u celini veoma privlačna u detaljima komplikovana, a po posledicama katastrofalna. To je suština stvari.

Iako se o militarizaciji o dominaciji u kosmosu odnosno »ratu zvezda« intenzivno piše poslednjih godina, ideja uopšte nije nova. Može se reći da je ona bila u glavama vojnih i političkih autoriteta velikih sila i pre prvog čovekovog leta u kosmos.

Još pre 27 godina američki general Buši je izjavio: »U današnje vreme mi se takmičimo sa Sovjetskim Savezom ne samo u oblasti, nego i po pitanju kontrole nad kosmosom. Do sada smo smatrali da onaj ko kontroliše vazdušni prostor automatski kontroliše i odgovarajuću teritoriju na zemlji. To isto se odnosi i na kosmos; onaj ko stvori kontrolu nad kosmosom, taj će kontrolisati i Zemlju. Zbog toga naše vazduhoplovstvo mora steći preimućstvo u kosmičkom prostoru. Svi programi vazduhoplovstva treba da budu usmereni za postizanje toga cilja«. Namere i ciljevi su jasni ali posledice su još nesagledive.

(Nastavak na sledećoj strani)

ŠTA JE TO »RAT ZVEZDA«?

Poznato je da obe supersile raspolažu ogromnim arsenalom nuklearnog i termokuklearnog oružja koje im omogućava višestruko međusobno uništenje, posebno vitalnih vojnih i ekonomskih objekata i instalacija i gradova. Svaka strana raspolaže sa više od 1.000 IBM, stacioniranim u podzemnim silosima. Na podmornicama, brodovima i bombarderima nalaze se raketni projektili srednjeg i malog dometa. Interkontinentalni balistički projektili (IBM) imaju domet i preko 12.000 kilometara. Da bi dosegle protivnikovu teritoriju moraju biti lansirane u kosmički prostor preko severnog pola i kreću se po balističkoj krivoj čiji vrh putanje dostiže visinu i do 1.600 km, a brzinu preko 7,7 km/s. Vreme leta rakete od momenta otkrivanja pa do cilja nije veće od 15 minuta, ako se otkrivanje vrši radarskim i sistemima sa zemlje. U SAD taj zadatak izvršava tzv. BMEWS, sistem za rano upozorenje o balističkim projektilima. Pored toga, za istu svrhu koristi se izviđačko-osmatrački sateliti sa infracrvenim senzovima, jer se pri sagorevanju raketnog goriva stvaraju visoke temperature koje predstavljaju jak izvor infracrvenog zračenja. U tom slučaju vreme za protidejstvo, povećava se sa 15 na oko 30 minuta. »Spartan« i »Sprint« u SAD i »galoš« u SSSR-u predviđeni su za uništavanje ili neutralisanje neprijateljskih IBM na drugom delu putanje kada posle penjanja bojeva glava prelazi na spuštajući deo putanje prema cilju. Tada se bojeva glava MIRV deli na više nezavisno vođenih bojnih glava koje se usremljuju na predviđene ciljeve. Prema tome, presretanjem IBM u toku prvih pet minuta leta posle lansiranja postigao bi se mnogo veći efekat. Postoji mogućnost da se bojeve glave presretnu i unište ili neutrališu u toku poslednjih 2-3 minuta leta kada se njihova brzina smanjuje na 1-2 kilometara u sekundi. Međutim, tada je to teže zbog toga što treba razlikovati lažne od stvarnih bojnih glava. Pored toga, otežano je navođenje protivraketnih projektila zbog protivnikovog elektronskog ometanja radarskih sistema za vođenje i sistema za samonavođenje. Efikasnost se tako svodi na verovatnoću uništenja od 50 posto jer se smatra da će polovina neprijateljskih projektila stići do svojih ciljeva.

To saznanje u stvari predstavlja tzv. »ravnotežu straha«, jer nijedan od protivnika nema tako savršenu odbranu od IBM da bi se osećao potpuno sigurnim, a isto tako napadač ne bi bio u stanju da uništi svojim projektilima sve neprijateljeve silose sa IBM. Prestao bi izvestan broj raketnih projektila sa nuklearnom bojevom glavom na podmornicama i vaz-

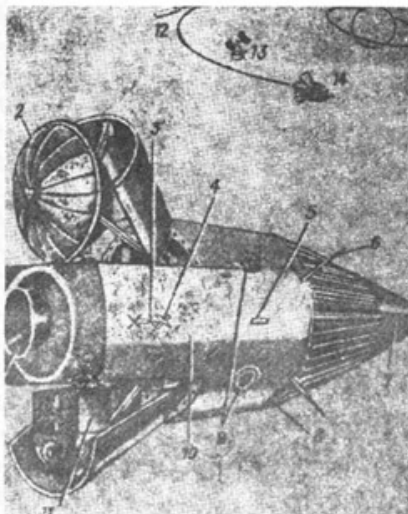


Antisatelit sa posadom – projekt firme »Hjuz«, »Lokhid«

duhoplovima kojima bi napadnuti izvršio uzvratni napad – odmazdu, što bi imalo katastrofalne posledice po napadača. Prema tome, rat bi bio i racionalan, jer ne bi mogao ostvariti ni političke ni vojne ciljeve u stvari doveo bi do međusobnog uništenja.

Reganova ideja je da SAD u svemiru izgrade takav antiraketni i antisatelitski sistem koji bi mogao otkriti, identifikovati i uništiti neprijateljske IBM i druge projekte sa atomskim bojnim glavama odmah posle lansiranja. Da bi se to ostvarilo potrebni su laseri velike snage, koji bi se nalazili na satelitima, zatim oružja sa snopom čestica velike energije i brzine, kao i posebno oružje koje bi ispaljivalo specijalnu sačmu velikom brzinom – (oko 20 km) u sekundi.

Da bi se ideja uspešno ostvarila treba rešiti niz tehničko-tehnoloških problema. Što se tiče lasera tu su dva osnovna problema: energija i specijalna ogledala koja služe za usmeravanje i formiranje laserskog snopa. Za sada bi u obzir došli samo hemijski i gasodinamički laseri kojima je za rad potrebna relativno mala količina energije. Laseri toga tipa ispituju se na »boingu KC-135«, a njihova snaga je oko 250 kW. Stručnjaci



Automatski satelit – presretač projekt »Vestinghansa« iz šezdesetih godina

smatraju da jedan savremeni bombarder može poneti dovoljno gasa za rad lasera u trajanju 20 – 30 sekundi.

Gasodinamički laseri velike snage na bazi ugljen-dioksida pogodni su za dejstvo sa zemlje, jer na njegov zrak (snop) znatno manje utiču atmosferski uslovi: sumaglica, turbulencija vazduha i čestice prašine. Njegov zrak bi se pomoću sistema ogledala postavljenih na satelitima u kosmosu usmeravao na protivnikove satelite i interkontinentalne balističke projekte.

Sva poznata oružja su upotrebljena

Oružje sa česticama velike energije bazira na principu ubrzanja atomskih čestica pomoću akceleratora. Efekti dejstva takvog oružja na cilju bili bi slični onom koji se postiže snažnim laserskim impulsom. Problemi koji bi se pojavili pri realizaciji projekta takvog oružja znatno su veći od onih kod laserskog. Zbog toga stručnjaci smatraju da bi za njegovo uvođenje u upotrebu trebalo 15 – 20, a za lasersko 10 – 15 godina.

Da li će program »rat zvezda« ostati samo na stolovima konstruktora ili eventualno u fazi eksperimenta zavisi od mnogo faktora. Da li će doći do uvođenja oružja iz tog projekta u »operativu« u 21. veku, čini se da zavisi prvenstveno od sume dolara koja će moći da se utroši u tu besmislenu trku. Ukoliko se u fazi eksperimenta dođe do prihvatljivih rezultata nema sumnje da će doći i do praktične primene. Dokaz za to je istorija oružja u kojoj nije poznato da neko sredstvo nije upotrebljeno ako se pokazalo efikasnim.

Međutim, postoji i druga strana medalje – nijedan sistem nije sto posto efikasan. Čak da se uništi sve IBM protivniku ostaju balistički i krstareći projektili na podmornicama, vođeni projektili na vazduhoplovima i dr. Njih je dovoljno za uzvratni udar – odmazdu i kakav je onda efekat milijardi dolara uloženi u »rat zvezda«.

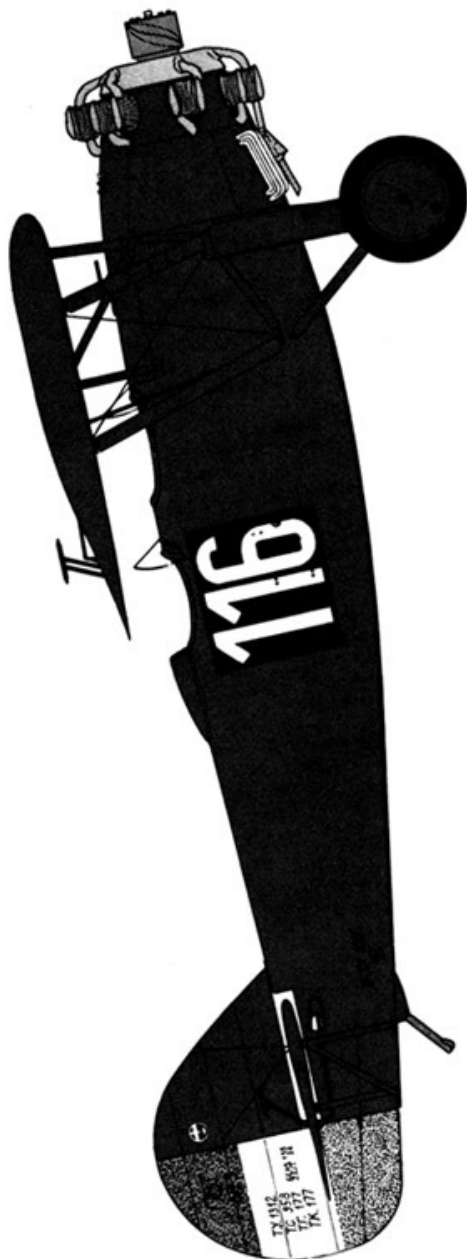
Sovjetski stručnjaci smatraju da je prvenstveni cilj Reganovog programa »rat zvezda« ekonomsko iscrpljivanje SSSR-a, odnosno sprečavanje industrijske modernizacije, a time i tehničko-tehnološkog zaostajanja SSSR-a za SAD u drugim oblastima što bi, u svakom slučaju, imalo negativne posledice na ekonomski razvoj zemlje i njene vojne potencijale u drugim sferama. »Rat zvezda«, dakle, može samo čovečanstvo približiti nuklearnoj kataklizmi. Treba se nadati da će pobediti razum, jer u protivnom posle rata zvezda neumitno sledi rat toljagama.

Miloš Milašinović

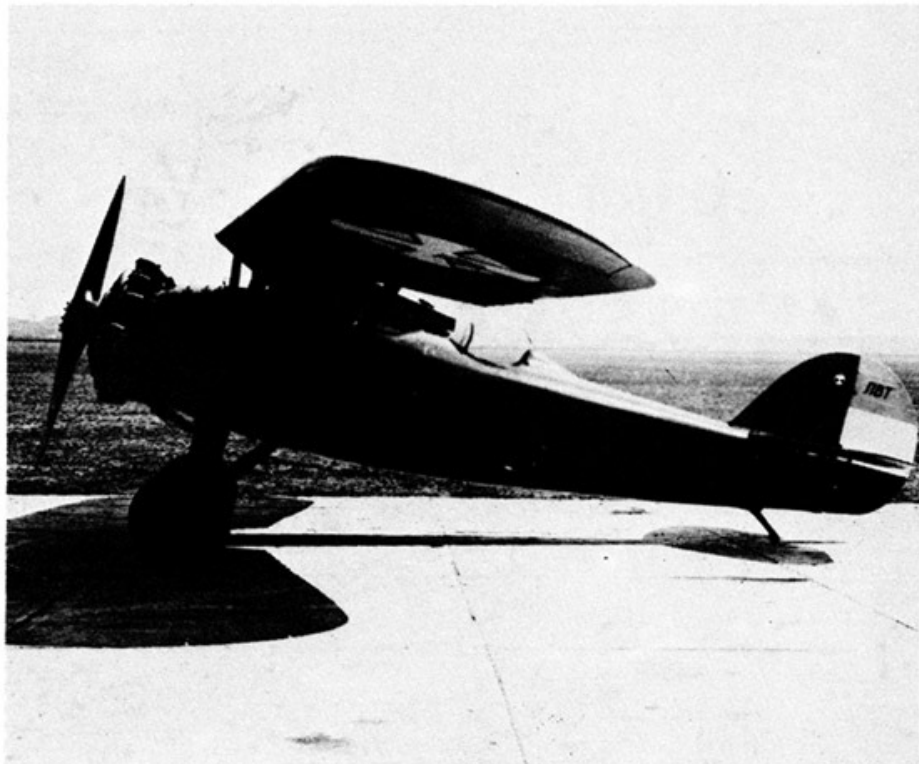
KUTAK
ZA MODELARE

AKROBATSKI AVION P.V.T.

P.V.T. snimljen 1935. godine na zemunskom aerodromu posle uspešnih ispitivanja. (foto-arhiv Muzeja vazduhoplovstva)



Avion P.V.T. sa belim takmičarskim brojem na trupu. Neuobičajena je crna podloga broja. Ovaj avion je 1938. godine učestvovao na takmičenju za pehar najboljih pilota



Akrobatski avion P.V.T. (Prelazni vazduhoplovno tehnički) nastao je 1935. godine kao rezultat rada prve prave konstruktorske grupe formirane na našem tlu. U njemu je objedinjen rad naših najpoznatijih avio-konstruktora tog vremena. Bili su to: Rudolf Fizir, Sima Milutinović, Ljubomir Ilić, Kosta Sivčev i Adem Bišćević.

Nastankom P.V.T. jugoslovensko vazduhoplovstvo je dobilo domaći prelazni avion najviše kategorije, koji nije zaostajao za najmodernijim svetskim konstrukcijama. P.V.T. se uskoro pokazao u svemu bolji od francuskog konkurenta »Morane-Saulnier MS 230« za koji se tadašnja komanda ratnog vazduhoplovstva prvobitno zainteresovala. Do drugog svetskog rata na njima je pilotažu usavršilo mnogo naših poznatih pilota – lovaca svima je ostao u sećanju kao pouzdana i prijatna mašina.

Zbog dobrih osobina ovi avioni su neretko na aeromitinzima dobijali zadatke da prikažu najstroženije figure više pilotaže – bilo pojedinačno, bilo u grupnom letenju. Napravljeno ih je ukupno 62, u četiri kompletne serije, a naručena je i peta kojom je predviđeno dalje usavršavanje aerodinamike aviona. Na žalost rat je poboljšanu varijantu zatekao u fabričkim halama.

P.V.T. pripada generaciji vazduhoplovnih konstrukcija nastalih početkom tridesetih godina. Po osnovnoj koncepciji spada u kategoriju dvosedog jednokrila sa poduprtim krilom. Svako polu-krilo je dvoramenjačnog tipa sa torzionom kutijom u »nosu« profila. Krilo je presvučeno platnom. Dvodela krilca od čeličnih cevi presvučena su takođe platnom i preko dodatnih površina dinamički su kompenzirana. Profil krila relativne debljine 15%, usvojen je od MS 230, na koji u stalom P.V.T. i liči. Polu-krila se nad trupom spajaju i preko piramide učvršćuju. Dva para erodinamički oblikovanih čeličnih upornica povezuju prednje i zadnje remenje sa ojačanim okvirima u trupu. Trup je polumonokok konstrukcije koja avionu daje veliku čistoću linije. Na kraju trupa su repne površine izrađene od profilisanih cevi presvučenih platnom. Horizontalni stabilizator je

preko jednog vretena pokretan čime je je omogućeno trimovanje aviona, ali samo iz zadnje kabine. Kormilo visine je dinamički kompenzovano. Komande aviona su mešovite. Kabina pilota je snabdevena svim letačko-motorskim instrumentima, što je P.V.T. činilo vrlo modernim dvosedom. Na njemu je bilo moguće izvođenje kompletne obuke pilota, uključujući i obuku u letenju bez spoljne vidljivosti. P.V.T. se oslanjao na standardni stajni trap tipa »Messier«, a na repu se nalazila drljača.

Pogonsku grupu je činio snažan motor »Gnome-Rhone K-7« od 450 KS, koji je po licenci serijski proizvođen u industriji motora u Rakovici. Motor je gonio dvokraku drvenu elisu domaće konstrukcije.

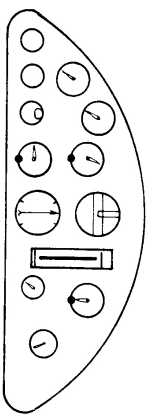
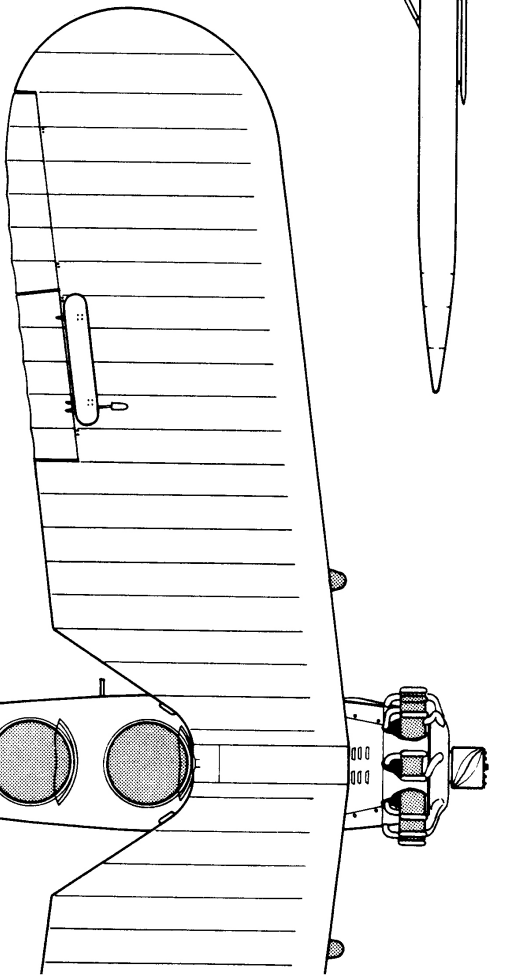
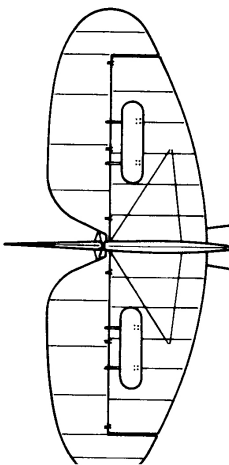
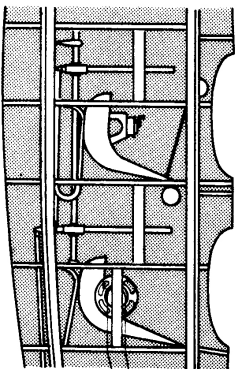
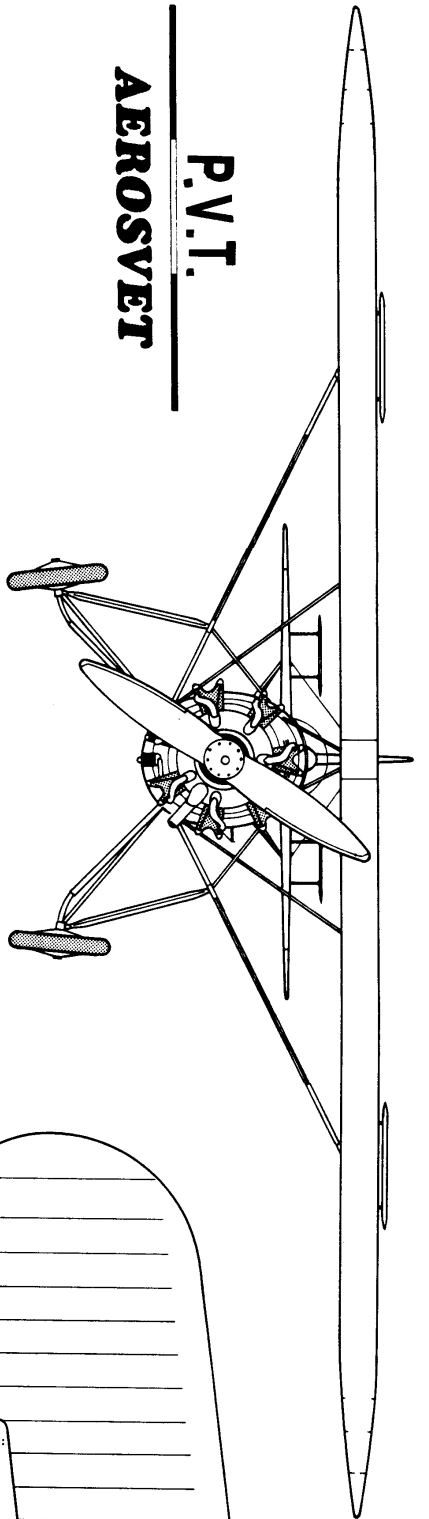
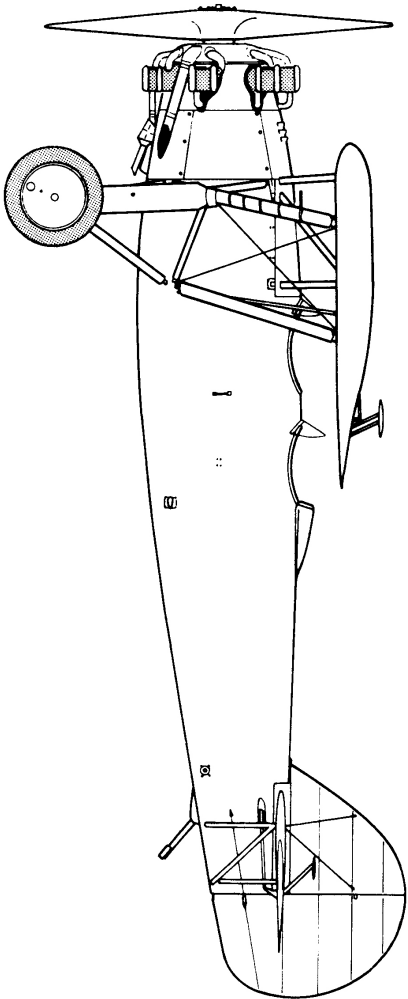
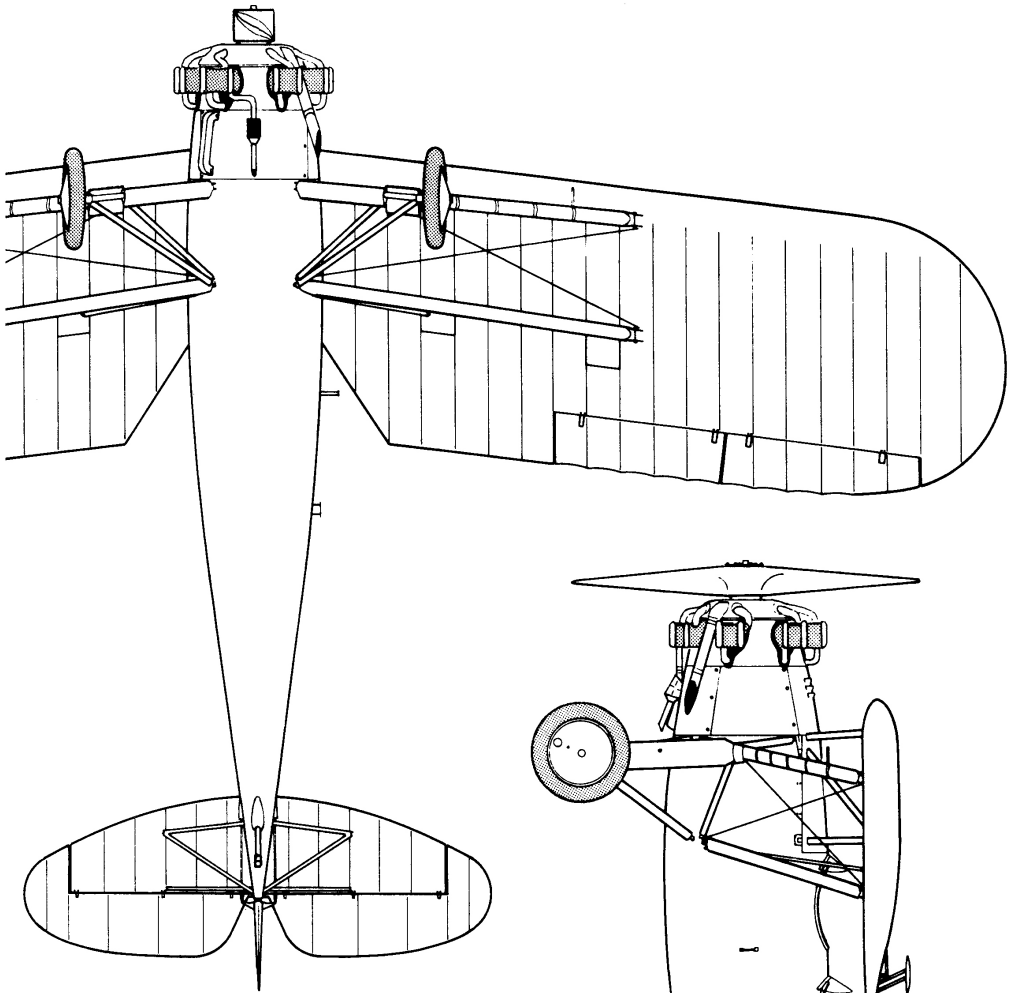
Evo i osnovnih geometrijskih i tehničko-taktičkih podataka P.V.T. razmah krila 11,20 m tetiva krila 2,1 m ugao strele krila 6052, razmah horizontalnog stabilizatora 3,5 m, dužina aviona 7,38 m, visina 3,81 m, trag točkova 2,64 m, dimenzije točkova 750/150.

Težina praznog aviona bila je 949 kg, početna 1312 kg, najveća brzina pri zemlji 249 km/h, penjanje na 1000 m za 2,2 min, na 3000 m za 8,1 min. plafon 7000 m i dolet 487 km.

Svi avioni bojeni su po jednom standardu. Sve površine bile su suviomaslinaste boje osim vertikalnog stabilizatora koji je imao jugoslovensku trobojku. Na krilima, na četiri pozicije, nalazile su se tadašnje oznake vojnog vazduhoplovstva. Na bokovima trupa ispisivani su veliki beli eskadrilski brojevi. Oni su ponekad išli u kombinaciji sa belom prugom duž boka oba čime su obeležavani školski avioni svih vrsta. Na kormilu pravca nalazio se ćirilničnim pismom ispisan naziv aviona i njegov serijski broj. Na belom polju nalazili su se osnovni podaci o težinama aviona. Na vertikalnom stabilizatoru ucrtavan je zaštitni znak fabrike »Rogožarski« iz Beograda, koja je serijski proizvodila i isporučivala P.V.T. avione.

Aleksandar Kolo

P.V.T.
AEROSVET



RAKETOPLANI

● **U nedostatku balze dobri i lipa i smreka**

Raketoplani su raketni modeli koji poleću vertikalno (ili skoro vertikalno) i pokreću ih modelarski raketni motori, a koji pošto postignu maksimalnu visinu prelaze u planirajući let, kao klizači ili jedrilice. Cilj takmičenja je da se ostvari povratak na zemlju u »planirajućem letu« a meri se njegovo trajanje. Svaki sekund leta takmičarima donosi jedan bod.

Model koji se penje pod uglom i pored motora za penjanje koristi uzgon aerodinamičkih površina neće imati zvaničan let. Takođe se ne dozvoljava da model pravi petlje (u modelarskom žargonu »šiljive«) i druge evolucije.

Prilikom leta model ne sme da odbacuje delove. Može se jedino odbaciti motor sa trakom ne manjom od 25 x 300 mm ili padobranom od 4 dm², odnosno pored motora se može odbaciti i gondola u kojoj je on smešten, da bi se smanjio vazdušni otpor.

Od pre desetak godina kod viših klasa se koristi upravljanje radlom da bi se model zadržao u blizini startnog mesta i omogućila bolja vidljivost, a takođe i da se spreči gubitak modela. Teškoća u ovoj disciplini je što se pod istim uslovima dozvoljava let radio kontrolnih i slobodno letećih modela, što je druge kod »klasičnih« konstrukcija stavilo u neravnotežan položaj.

Kao odgovor na »elektronski izazov« pojavili su se modeli sa rogalo krilima (napravljenim od plastike) koja se šire po dostizanju maksimalne visine. Model se ispaljuje raketom koja u temenu putanje ispaljuje raketoplan, a sama se spušta padobranom. Konačnog odgovora na pitanje »ko je bolji« za sada nema – obe vrste modela lete podjednako dobro, postiču veoma duge letove. Za naše prilike rogalo krila su ipak pogodnija pošto nisu potrebni skupi elektronski uređaji i specijalni motori.

Za obuku modelara u sekcijama aeroklubova ipak su povoljnije »klasične« konstrukcije. Na slici je dat jedan model koji može da se koristi podjednako za obuku i takmičenja.

Vrh modela (gondola motora) pravi se od balze ø 20 mm dužine 50 mm, od čega 10 mm se ulepi u valjak od hamer hartije napravljen od komada 65 x 50 mm.

Trup se pravi od tvrde balze debljine 7 mm koja se obradi na datu dimenziju.

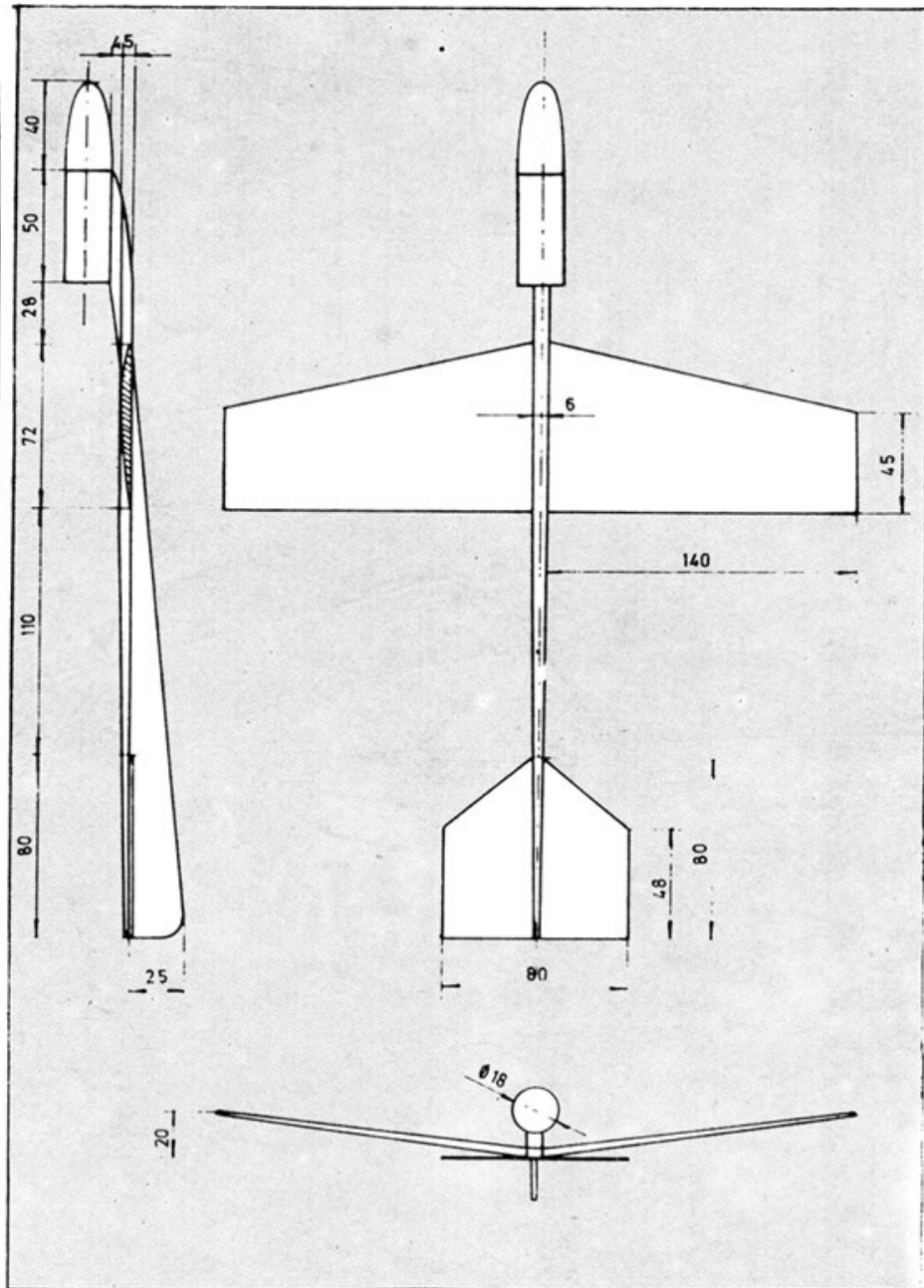
Krila su trapeznog oblika 140 x 72 mm koja se pri vrhu sužavaju na 45 mm. Profil ima ravnu donjaku a maksimalna debljina se nalazi na 1/4 – 1/3 tetive. Debljina profila je 5 mm, a na kraju krila se stanjuje na oko 0,5 – 0,8 mm. Napadna ivica je blago zaobljena.

Horizontalni i vertikalni stabilizator se prave od balze debljine 2 mm prema zadatim dimenzijama.

Prilikom sastavljanja treba voditi računa da se krilu da »V« oblik tako da su krajevi podignuti za 20 mm. Krila i horizontalni stabilizator, kao i gondola motora imaju napadni ugao 0 stepeni, tj. postavljeni su tačno paralelno osi modela.

Za lansiranje se koriste raketni motori B6 – 4 ili čehoslovački 5 – 1,2 – 3.

Model treba prvo regrirati bacanjem iz ruke, a tek kada dobro planira pokušati lansiranje pomoću motora.



Takmičenja raketoplana održavaju se u sledećim klasama:

Klasa	Totalni impuls (Njutr – sekundi)	Maks. maša (g)	Maksimum trajanja leta
S4A Vrabac	0 – 2,5	60	120
S4B Lasta	2,51 – 5,0	90	180
S4C Soko	5,01 – 10,0	120	240
S4D Orao	10,01 – 40,0	240	300
S4E Kondor	40,1 – 80,0	500	300

U poslednje vreme oseća se nedostatak balze što često odvraća modelare od gradnje ovakvih modela. Možemo da vas utešimo. Domaći materijal (lipa, smreka i sl.) su takođe vrlo pogodni za njihovu gradnju. Mo-

del će biti malo teži (i znatno čvršći) ali će dobro leteti.

Svi delovi se lepe modelarskim acetonskim lepkom, a valjak od hartije se može lepiti boroporom.

Srdan Pelagić



KAPETANOVIĆ

Tridesetdvogodišnji Mirsad Kapetanović, diplomirani inženjer elektrotehnike, član AK »Izet Kurtalić« iz Visokog, vazduhoplovni modelar, proglašen je za najboljeg sportistu VSJ u prošloj godini. Na Evropskom šampionatu u Livnu je među takmičarima iz 21 zemlje zauzeo drugo mesto u kategoriji F-1-B pa mu je pripalo i zvanje »Zasluznog sportiste Jugoslavije«.

– Ne osećam obavezu da se potvrdim na svakom takmičenju – kaže Kapetanović – Modelarstvom se ne bavim da bih postigao vrhunske rezultate, već zato što volim sport i takmičenje. Danas se kvalitetni modelarski materijal teško nabavlja, pa verovatno i manje vremena posvećujem svom hobiju nego što bih inače, ali snalazim se nekako.

Dugogodišnji je vrhunski sportista, jedini vazduhoplovni modelar koji je četiri puta uzastopno bio državni prvak. Tri puta je biran za sportistu godine Vazduhoplovnog saveza Bosne i Hercegovine, a dva puta među deset najboljih u republici.

Zaposlen je u naučno-istraživačkom institutu za elektroenergetiku »IRCE Energoinvest«, a bavi se i društveno-političkim radom.

Bogoljk Perić

DŽABIĆ

Na poslednjoj sednici FAI (Međunarodna vazduhoplovna federacija) predstavnik VSJ Seid Džabić izabran je za potpredsednika međunarodne konferencije za vazduhoplovno vaspitanje. On je do sada obavljao dužnost sekretara ove komisije.

»ŠOLE«

Vršačka fabrika aviona i jedrilice »Jastreb« izložiće i demonstrirati prototip motorne jedrilice »Šole« na Evropskom prvenstvu u jedriličarstvu za žene u Subotici jula meseca. U fabrici veruju da sa ovom jedrilicom lako mogu konkurisati svetskim proizvođačima sličnih letilica i time znatno povećati izvoz.

– Menjamo proizvodne programe – kaže novi direktor fabrike, ing. Radovan Teodorović

U buduću ćemo snage usmeravati na proizvodnju manje tipova u većim serijama nego do sada. Perspektivu vidim u prelaznoj, školsko-trežnoj jedrilici »Vuk-T« i motornoj »Šole«. Prototip ove druge poleteo je 1977. godine, ali je ta verzija pretrpela izmene, a modifikacija na instrument tabli, stajnom trapu i kabini se završavaju ovih dana. U jedrilicu je ugrađen motor zapremine 2000 cm. Putna brzina će iznositi oko 200 km/h, a maksimalna oko 230 km/h. Verujem da će aeroklubovi biti zainteresovani za kupovinu, jer motorno letenje kombinovano sa jedrenjem ima veliku budućnost.

»Šole« je dvoseda jedrilica, stajni trap je uvlačeći, motorni let traje 5 sati, vrhunac motornog leta je 3500 metara.

Na demonstraciji u Subotici svi zainteresovani će moći sami da polete i isprobaju kako se »Šole« ponaša u vazduhu.



Radovan Teodorović

RIETI

Jugoslovenska seniorska jedriličarska ekipa neće ove godine učestvovati na svetskom prvenstvu u italijanskom gradu Rietiu od 28. jula do 11. avgusta zato što su organizatori potvrdili učešće predstavnika Južno-afričke republike. Naša reprezentacija bojkotuje prvenstvo zbog rasističke politike koja se vodi u toj zemlji.

Inače, po ranijem programu bilo je predviđeno da naši lete sa tri Elanove jedrilice DG-300, a kandidati za odlazak u gradić u centralnom delu apeninskog poluostrva bili su Živa Franc, Ivo Šimenc, Miha Thaler i Janez Starha. Oni će se ogledati na državnom prvenstvu u Celju od 29. maja do 9. juna.

MALI LOŠINJ

Zrakoplovni savez Hrvatske je u jeku priprema za 6. svetsko padobransko prvenstvo u relativ skokovima koje će se održati od 15. do 25. septembra u Malom Lošinj, a prijavljeno je 25 zemalja.

Betonska aerodromska pista je ovih dana završena, a projektovana je tako da može primiti putničke

avione srednje kategorije. Širina piste je 23 metra, dužina 800 metara sa pretpoljima od po 150 metara.

Paralelno sa izgradnjom aerodroma teče i rad Organizacionog komiteta na čijem čelu se nalazi Pero Car, predsednik ZSH. Odlučeno je i da pokrovitelj takmičenja bude Savezni sekretarijat za narodnu odbranu. Sa predstavnicima Jugoslovenske radio-televizije su dogovoreni termini prenosa takmičenja, a poseban kuriozitet je da će jedan snimatelj iskakati sa padobrancima i snimati figure u vazduhu.

Organizatorima se javljaju i proizvođači padobrana i padobranske opreme, koji žele da u toku prvenstva demonstriraju svoje proizvode, a među njima je i poznata francuska firma »Parashute d' France«.

Ovih dana iz štampe treba da izađe drugi broj biltena takmičenja, koji se šalje na adrese svih učesnika i u kome će pored ostalog biti objavljen kompletan pravilnik takmičenja. Ranije su već objavljeni osnovni elementi koji su neophodni takmičarima: položaj aerodroma, meteorološki uslovi nad Lošinjom itd.

PATROLE

Izvršno veće Sabora Hrvatske je zatražilo od članova aerokluba u Vrsaru, Rijeci, Zadru, Splitu i Dubrov-

niku da u toku jula i avgusta svojim avionima, kao i ranijih godina, obave protivpožarno patroliranje na priobalnom području i da u okviru 1660 sati naleta izvrše zadatke vezane za sigurnost granica i kontrolu zagađivanja mora.

Prošle godine se ovakav metod iskorišćavanja aviona pokazao veoma korisnim jer je iz vazduha otkriveno 93 odsto požara koji su izbili na području Istre i Dalmacije. Zato je za ovu godinu odobreno 29 miliona dinara za organizaciju čitave akcije. Dogovoreno je da avioni poleću 2 – 5 puta dnevno, a pored izviđanja učestvovali i u navođenju aviona za gašenje požara.

IZLOŽBA

Na inicijativu Radio Novog Sada, i emisije »Subotom sa vama«, već duže vremena populariše se ideja da se na slobodnim platoima Petrovaradinske tvrđave postavi stalna zbirka aviona našeg vazduhoplovstva i putem ovih eksponata oživi još jedna svetla tradicija Novog Sada.

Na ovim prostorima je počela da radi prva jugoslovenska fabrika aviona, osnovna naše vazduhoplovne industrije, a u novosadskim vazduhoplovnim školama generacije su stekle svoje stručno obrazovanje. Ovde su školovani i prvi Jugosloveni – španski borci i prvi partizanski avijatičari Franjo Kluz i Rudi Čajevac. Škola iz koje je potekao Kluz radila je na Tvrđavi 16 godina, dok je u Petrovaradinu do 1936. godine bilo sedište Komande jugoslovenskog vazduhoplovstva. Sa aerodroma u blizini Novog Sada dejstvovali su vazduhoplovni pukovi u završnim operacijama za konačno oslobođenje zemlje u drugom svetskom ratu.

Ova akcija je dobila veliki publicitet i široku podršku građana, pa je ovih dana Skupština grada uputila zahtev za nabavku aviona – eksponata izložbe. Uspostavljena je i saradnja sa Vazduhoplovnim savezom Vojvodine i Komandom Ratnog vazduhoplovstva.

Na zahtev pokretača akcije do sada su tri radne organizacije prihvatile pokroviteljstvo nad po jednim avionom. To znači da će njihovi radnici voditi brigu oko zaštite i održavanja eksponata i prostora oko njega.

Prema dosadašnjim obećanjima može se reći da će Novosadani i njihovi gosti uskoro imati još jedan razlog više da posećuju Petrovaradinsku tvrđavu: izložbu starih aviona koji su nekad leteli našim nebom.

Duško Janić

MAJOR MILETA PROTIĆ



Mileta Protić – Dubrovnik 1937. godine

„Negde u Delti Nila, u kampovima i centrima za obuku, formirano je jezgro iz kojeg će rasti Jugoslovensko vazduhoplovstvo i, kad dođe vreme, odigrati svoju ulogu u vraćanju udarca, kontraofanzivom u Evropi“ – pisao je novinar »Edžipšn meila« oktobra 1941. ne sluteći da će dve godine kasnije njegovo proročanstvo početi da se ostvaruje nastankom prvih avijacijskih jedinica sa crvenom petokrakom zvezdom na krilima.

Ljudi koje spominje reporter u Egiptu bili su piloti i tehničari hidroplanske eskadrile bivše jugoslovenske vojske, koji nisu priznali poraz u aprilskom ratu, već su svojim avionima preleteli na Bliski istok i stavili se pod komandu RAF-a (Britansko ratno vazduhoplovstvo), da bi se borili protiv okupatora. Ovo je priča o jednom od najistaknutijih među njima, o pilotu – lovcu majoru Mileti Protiću, prvom komandiru Prve lovačke eskadrile Narodnooslobodilačke vojske Jugoslavije.

PORODIČNI SUKOB

Ličnost Milete Protića inspirisala je novinara Slavka Obradovića da istražuje nepoznate detalje njegovog životnog puta, a rezultat tog dugogodišnjeg rada je dokumentarni film »Major Mileta Protić« za koji je autor 1981. godine dobio nagradu SUBNOR-a Vojvodine »Jovan Popović«, a rukopis za knjigu o slavnom pilotu, Vojvođaninu Mileti Protiću, privedi kraju.

– Na Protićevo ime sam prvi put naišao pre više od trideset godina čitajući Dedićev »Dnevnik« – kaže Obradović – Zanimalo me je ko je taj moj zemljak iz Tovariševa koji se u ratnom vihoru obreo u Africi. Kad sam počeo da pronalazim podatke o Mileti, Ratku Jovanoviću, Aleku Markoviću i drugim mladim ljudima – tim velikim patriotima koji su odtelili za Afriku, i bili odlučni da se posle kapitulacije bore protiv fašizma, za pravdu i slobodu svog naroda i koji su u tom odlasku videli svoju šansu, bilo je to pravo nadahnuće za mene.

– Kao i svaki mlad čovek, Mileta je voleo uniformu i želeo je da se upiše u Vojno-pomorsku akademiju u Dubrovniku. Zbog toga se sukobio sa ocem, jer je očevo želja bila da po završetku gimnazije u Somboru upiše studije veterine. Bez očevo znanja i saglasnosti primljen je na školovanje u Dubrovniku, a rastali su se bez pozdrava. Izmirili su se na letnjem raspustu posle prve godine studija. Po završetku akademije Mileta je proizveden u čin poručnika korvete, a zatim je završio školu za aeroplana i na kraju se usavršio za pilota hidroaviona.

Rat ga je zatekao u hidroplanskoj eskadrili koja je neposredno pred izbijanje rata bila dislocirana u jednoj uvali kod Tijesnog. Komandant ove eskadrile je bio profašistički nastrojen, pa su uz njegovu pomoć, italijan-

- **Novinar Slavko Obradović priprema knjigu o Mileti Protiću komandiru Prve lovačke eskadrile NOVJ**
- **Na stranicama »Aerosveta« prvi put iznosi neke nepoznate detalje iz Miletinog života**

ski fašisti već 7. aprila 1941. napali i uništili sve avione na sidrištu. Shvativši da je došlo do izdaje Mileta je predložio drugovima da se probiju u Boku Kotorsku, gde je bila vojna vazduhoplovna pomorska baza. Sedmorica pilota su u zoru 8. aprila krenuli brodom prema Splitu. U Divuljama su zatekli oštećenu bazu hidroaviona, a pred Splitom su ih napali italijanski avioni pa su se morali iskrcati i peške nastaviti put. Miletinu grupi su se usput priključivali i drugi pripadnici vojske koja je bila u rasulu. Do Metkovića se pešačilo, prebacivalo brodicama i kamionima. U Metkoviću je Mileta grupa pronašla i zaplenila autobus kojim je nastavila put prema Boki.

PRVI OKRŠAJ

– Prvi okršaj sa fašistima Mileta je doživeo pred Zelenikom – nastavlja Obradović – Autobus je 13. aprila zaustavila ustaška straža i pozvala sve putnike da predaju oružje. Došlo je do žestokog sudara, ustaše su razbijene, autobus oštećen i put nastavljen pešice pa je grupa predveče 15. aprila stigla u ratnu bazu Orahovac u Boki. Mileta Protić zatiče jednu hidroeskadrilu i svoje stare drugove Ratka Jovanovića, Aleka Markovića, Stevana Sindelića i druge koji su se spremali da lete prema Grčkoj. Mileta je bio bez aviona. U eskadrili je postojao slobodan »dornije-22«, međutim, komandant Vladeta Petrović nije dozvolio da Mileta poleti avionom kojim nikada do tada nije leteo. Te večeri, dok su drugovi ubeđivali komandanta Petrovića da ipak dozvoli Mileti prelet, jer je velika šteta da tako dobar pilot padne u nemačko zarobljeništvo, on sam seda u avion i nekoliko puta kruži nad zalivom. U međuvremenu je i komandant »pustio« i 16. aprila u 5



Maršal avijacije Teder čestita Mileti



Avion »Do-22« kojim je preleteo u Afriku

časova sedam hidroaviona sa vođom majorom Vladetom Petrovićem, poleću za Grčku. Vreme je loše, vidljivost slaba, radio-veza se ne uspostavlja. Mileta gubi pravac, menja kurs i vraća se u Orahovac. Ali ne odustaje. Već oko podne, kad se vreme prolepšalo, ponovo uzleće i predveče sustiže i nalazi eskadrilu na Krfu.

Posle nekoliko dana provedenih u pomorskoj bazi Salamini, 22. aprila eskadrila sleće u Abukirski zaliv nedaleko od Kaira i time se završava dvonedeljno Miletovo putešestvje od Tijesnog do Afrike. Važno je napomenuti da je ova hidroplanska eskadrila bila jedina vojna jedinica bivše jugoslovenske vojske koja je na samom početku rata organizovano prešla na stranu saveznika i u sastavu njihovih snaga nastavila se boriti protiv fašista.

– Uskoro je eskadrila ušla u 201. grupu RAF-a i dobila borbene zadatke na zaštiti prilaza lukama Aleksandriji, Kairu i Abukirku – dodaje Slavko Obradović – Mileta svakodnevno leti na svom »dornijeu«, izvršava zadatke i skreće pažnju na sebe kao sposobnog pilota, a pripadnici jugoslovenske hidroplanske eskadrile su stekli opšte simpatije među engleskim pilotima, a posebno poverenje u komandi RAF-a. Karakterističan je podvig Leopolda Ankona, jednog od Miletinih saboraca, koji je malim hidroavionom uspeo da izmanevrše dva nemačka lovca »junktors 88« prilikom susreta u vazduhu. U avgustu 1941. zapretila je opasnost da britanske pomorske snage u aleksandrijskoj luci budu blokirane, pa je jugoslovenska eskadrila dobila odgovoran zadatak da otkriva nemačke podmornice, što su njeni pripadnici uspešno obavljali.

Posle smirivanja duhova u vezi sa Kairskom aferom 1942. godine, grupa jugoslovenskih pilota odlazi na front u pustinju, a među njima i Mileta. Kad je nemačka ofanziva slomljena, čitava grupa odlazi na preobuku na lovcima, bombarderima ili transportnim avionima. Miletove letačke sposobnosti već su uveliko bile poznate u RAF-u, pa je među prvima određen za instruktora letenja na »spitfajeru«, a obučavao je savezničke pilote. Za postignute uspehe u obučavanju drugih čestitao mu je lično maršal avijacije Teder. Mileta na ovoj dužnosti ostaje do 1. januara 1944. godine kada i zvanično prelazi u redove NOVJ.

INTERESOVANJE ZA DOGAĐAJE U ZEMLJI

Paralelno sa svakodnevnim zadacima koje su izvršavali, Mileta i drugovi su na svaki način pokušavali da saznaju šta se događa u zemlji. Krajem 1942. i početkom 1943. godine uhvatili su neke emisije Radio-Slobodne Jugoslavije. Tada su prvi put čuli da u zemlji postoji narodnooslobodilačka vojska koja se protiv neprijatelja bori u šumama.



Na obuci posle formiranja Prve eskadrile

Baš u to vreme u Kairo neko donosi i jedan primerak biltena Radio-Slobodne Jugoslavije koji dospeva do jugoslovenskih pilota i iz koga se vidi šta se u domovini događa.

Mileti je u to vreme već bilo jasno da se za oslobođenje zemlje bore partizani maršala Tita, a ne četnici Draže Mihajlovića, kako je to tvrdila propaganda vlade u izbeglištvu — priča Obradović — Odmah je grupa pilota formirala Odbor simpatizera NOP-a. Iznajmili su čak i jedan stan u Kairu u kome su održavali sastanke i izdavali svoj bilten. Na čelu odbora bio je predratni simpatizer KPJ, Ratko Jovanović, a Mileta Protić je bio član. Da bi imali što tačnije informacije o zbivanjima u domovini, jugoslovenski piloti su našli način da prebace jednog od svojih drugova u Jugoslaviju, a on se povezao sa partizanima. Po povratku on je ispričao da da je narodnooslobodilačka borba u punom zamahu.

Krajem 1943. godine na lečenje u Kairo su stigli Vladimir Dedijer i Milentije Popović. Mileta Protić, Ratko Jovanović i Alek Marković pronalaze ih u jednoj vojnoj bolnici. Sklapaju prijateljstvo i Mileta sa drugovima otvoreno iznosi Dedijeru i Popoviću plan nastao u Žarkoj želji da se bore u zemlji za oslobođenje Jugoslavije, plan o pobuni i bekstvu avionima na jugoslovensku teritoriju. Dedijer i Popović su ih jedva odvratili od takve namere i ubedili da sačekaju još malo jer su tada već bili u toku pregovori između druga Tita i Ficroja Meklina o formiranju Jugoslovenskog ratnog vazduhoplovstva u čiji sastav je trebalo da uđe i ljudstvo koje se nalazilo u Africi, a i ono iz zemlje.

PRIZNAJEM SAMO TITA

Kolika je bila Mileta istinoljubivost i želja da se bori za slobodu otadžbine, vidi se iz izjave koju je krajem 1943. uputio komandiru jugoslovenske lovačke eskadrile:

»Došavši na Bliski istok hteo sam se staviti u službu bilo koga koji se bori protiv sila osovine, ne znajući da će se u inostranstvu obrazovati vlada koja bi trebala da bude zva-



Polazak na poslednji, let 19. decembra 1944. godine

nični predstavnik naroda u zemlji, a priznata od ostalih zaraćenih sila.

Ova vlada, okupivši oko sebe sve jugoslovenske borce na B. I. i inostranstvu, podredila ih je svojoj vlasti, upravi, organizaciji, snabdevanju itd., dok su pojedini borci u operativnim jedinicama bili pod upravom britanskih vojnih vlasti, kakav je bio slučaj sa mnom.

Nakon mnogih peripetija, kao jedinka Jugoslovena u izbeglištvu i nakon mnogih događaja i promena koje su se desile sa zvaničnom vladom u inostranstvu sa jedne strane (ne upuštajući se u kritikovanje njenog rada) i događaja koji se odigravaju u zemlji sa druge strane (nezavisnih od rada vlade u inostranstvu), došao sam do zaključka da se zvanični predstavnici Jugoslovenskog naroda (Srba, Hrvata i Slovenaca) nalaze u zemlji — u Jugoslaviji, koji se oružanom snagom bore protiv nemačke vojne sile.

Kako partizanski pokret uživa puno priznanje saveznika Sovjetske Rusije, Velike Britanije i U.S.A. i njihovu punu materijalnu pomoć, znači da je taj pokret, pokret većine življa u Jugoslaviji, pokret nečega novog i boljega što se svi mi nadamo da će doći posle rata.

Vlada u inostranstvu sa sedištem u Kairu u svojim izjavama ne samo da ne priznaje predstavnike ovih boraca već svome potčinje-

... Mileta je u to vreme već bilo jasno da se za oslobođenje zemlje bore partizani maršala Tita, a ne četnici Draže Mihajlovića, kako je to tvrdila propaganda vlade u izbeglištvu — priča Obradović — Odmah je grupa pilota formirala Odbor simpatizera NOP-a. Iznajmili su čak i jedan stan u Kairu u kome su održavali sastanke i izdavali svoj bilten. Na čelu odbora bio je predratni simpatizer KPJ, Ratko Jovanović, a Mileta Protić je bio član. Da bi imali što tačnije informacije o zbivanjima u domovini, jugoslovenski piloti su našli način da prebace jednog od svojih drugova u Jugoslaviju, a on se povezao sa partizanima. Po povratku on je ispričao da da je narodnooslobodilačka borba u punom zamahu.

Poručnik vojnog broda
pilot-lovac
Mileta Protić

Pismo komandantu jugoslovenske lovačke eskadrile

nom osoblju naređuje da izbegava svaki do-
dir sa njima (poseta ranjenim partizanskim
oficirima po bolnicama).

Iz ovoga izlazi da vlada u inostranstvu čiji
sam i ja saradnik radi čisto na razdvajanju
pojedinih sinova Domovine, koje nije u
skladu ni sa jednim poštenim Jugoslove-
nom.

Smatram da u cilju svoje budućnosti,
svoga eventualnog povratka u zemlju i što
aktivnije pomoći jugoslovenskoj Narodnoos-
lobodilačkoj vojsci izjavim sledeće:

1. Ostajem i nadalje na svom dosadašnjem
mestu kao pilot lovačke eskadrile na
B.I. u operativnom pogledu pod britanskim
vlastima sve do momenta dok se ne stvori
povoljna situacija da se aktivno uključim
među borce u Jugoslaviji.

2. Da se što pre stavim na raspoloženje
tim borcima i to onima koji su kao jedini priz-
nati od saveznika (Rusije, Engleske i Ame-
rike) kao zaračena strana na teritoriji Jugo-
slavije a čija je vojna komisija bila pre krat-
kog vremena u Aleksandriji.

3. U sastavu boraca u Jugoslaviji kao voj-
nog zapovednika priznajem maršala Josipa
Broza Tita, čija ću naređenja u operativnom
pogledu jedino priznavati i izvršavati, ukoliko
ne postoje neka naređenja između njega i
ostalih saveznika po kojima bi se to druga-
čije regulisalo.

4. Želim da se stavim pod vlast i upravu
predstavnik Jugoslovenske narodnooslobodilačke
vojske obrazovane u domovini jer
sam ideološki pristalica izdatog programa.

5. Sva naređenja izdata od vlade u ino-
ostranstvu, sa sedištem u Kairu, ukoliko do-
laze u sukob sa dosadašnjim mojim radom
kao i radom Narodnooslobodilačke vojske
neću izvršavati, a za posledice sam spreman
da snosim punu odgovornost.

OBUZDATI SOPSTVENU BORBENOST

— Sporazum između druga Tita i Ficroja
Meklina, je potpisan krajem marta 1944. a
22. aprila je na aerodromu Benina, kod Ben-
gazija, formirana Prva lovačka eskadrila
NOVJ, a na njeno čelo je postavljen Mileta
Protić, kome je priznat čin majora iz RAF-a,
tako da je istovremeno bio major u ob-
vojske — dodaje Slavko Obradović — 21.
maja su njeni pripadnici položili zakletvu i pri-
mili zastavu. Na prvi zadatak Mileta je čet-
vorku »spitfajera» poveo 18. avgusta. Taj
deo istorije je dobro poznat. Mileta je heroj-
ski poginuo 19. decembra 1944.

Njegovi drugovi, čekajući da se toga dana
vrati sa zadatka, kako su to zapisali u biltenu
eskadrile, sećali su se Miletinih reči koje je
rekao jednom američkom novinaru: »Ja uop-
šte ne nastojim da povećam borbenost mo-
jih pilota. Moja najveća briga je obratna —
da tu borbenost obuzdam. Mržnja prema
neprijatelju i želja za borbom i osvetom kod
njih je tolika da se često zaborave i napadaju
na neprijatelja bez obzira na opasnost». Ove
reči odnosile su se i na Miletu Protića.

Artur Demek

PANIKA U REDOVIMA NEPRIJATELJA



Narodni heroj Franjo Kluz



Narodni heroj Rudi Čajavec



Mehaničar-strelac Ivica Mitrečić



Mehaničar-strelac Mišo Jazbec

Posle vojnog sloma i raspada Kraljevine Jugoslavije preostala ispravna tehnika ratnog vazduhoplovstva, zatečena na aerodromima u Hrvatskoj i Bosni, upotrebljena je za formiranje vazduhoplovstva u kvislinškoj tvorevini, Nezavisnoj Državi Hrvatskoj.

Formiranjem oružanih snaga NDH nešto vazduhoplovaca stupa u redove domobrana. Neki iz idejnih opredeljenja, i od tog malog broja regrutuju se oni koje će istorija obeležiti kao izdajnike. Drugi koji nemajući izbora, našavši se u vakumu, bivaju mobilisani. Najzad, i oni koji su unapred opredeljeni za otpor okupatoru, stupanjem u domobransku vojsku nalaze mogućnost da radom u vazduhoplovstvu ostvare svoj cilj.

Mesni komitet KPJ u Banjaluci je tokom 1941. godine održavao dve paralelne veze sa vazduhoplovcima. Jednu sa **Franjom Kluzom**, pilotom – podoficijerom BJV, i **Milutinom – Mišom Jazbecom**, mehaničarem vodnikom. Drugu, sa šefom Urada za kolonizaciju NDH **Rudijem Čajavecom**, rezervnim oficijerom – pilotom BJV. U Uredu za kolonizaciju deluje partijska ćelija od šest članova KPJ i tu je jedan od ilegalnih kanala za vezu sa oslobođenom teritorijom.

Još u decembru 1941. godine, delegat pri CK KPH obavestava Centralni komitet KPJ da postoje grupe vazduhoplovnika koje pored aktivne pomoći izražavaju spremnost da sa avionima prebegnu u partizane sa aerodroma u Zagrebu, Sarajevu i Banjaluci.

Određen je pomoćni aerodrom u Luburić-polju kod Sokolca na Romaniji, kao mesto preleta.

Provalom partijske organizacije u Sarajevu onemogućeno je bekstvo avijatičara sa Rajlovač-

kog aerodroma, ali su nastavljene pripreme za prelet avijatičara sa aerodroma Zalužani kod Banja Luke.

U okviru ovih priprema na oslobođenoj teritoriji Kozare, **Ivica Mitrečić**, bivši podoficir domobranskog vazduhoplovstva, dobija zadatak da uradi pomoćni aerodrom kod sela Međuvoda. Mitrečić pored uređenja letelišta, obavlja pripreme za noćno letenje, nabavlja burad za gorivo i priprema se za prihvatanje i maskiranje aviona.

Mesni komitet u Banja Luci organizuje prelet avijatičara, istovremeno obe grupe, a planira i odlazak većeg broja drugih aktivista kako ne bi pali u ruke neprijatelja.

PRVI PARTIZANSKI AVIONI

Konačno 23. maja 1942. godine, u subotu oko 9,30 časova aerodrom Zalužani je napustio i Franjo Kluz sa avionom »Potez 25«. Kluz je posle petnaestak minuta sleteo na aerodrom Urije kod Prijedora. Malo kasnije stigao je drugim avionom, »Brege 19«, Rudi Čajavec i sa njim Mišo Jazbec. Oba pilota su prenela po sanduk municije i puške, a Čajavec još i 100 kilograma soli. Prelet je bio kombinovan sa planiranim zadacima domobranskog vazduhoplovstva, pa je iskorišćena smanjena pažnja neprijatelja.

Dolazak prvih, sada već partizanskih aviona dočekan je sa ogromnim oduševljenjem. Narod je u tome video veliki podstrek snaženju partizanske vojske. Tadašnje »Krajiške novine« donose članak čiji je naslov karakterističan: »Udareni su temelji našoj mladoj krajiškoj partizanskoj avijaciji«.

Kluz istog dana sa svojim avionom preleće na aerodrom Bare

kod Međuvoda, dok Čajavec ostaje na Urijama gde su radi maskiranja već izradene dve drvene makete aviona »potez« i »brege«.

Do početka juna 1942. godine pripremano je dejstvo ovih aviona. Pravljeni su avio-bombe od vodovodnih cevi u rudniku Ljubija, nabavljeno gorivo za avione, postavljen mitraljez na Kluzov avion i štampani leci propagandnog karaktera. Rudi Čajavec je stavio oznake – petokraku zvezdu na krila bregea, dok je Kluz zadržao oznake domobranskog vazduhoplovstva.

NAPAD NA USTAŠKI AERODROM

Partizanska avijacija dejstvovala je prvi put u četvrtak, 4. juna 1942. godine. Rano ujutro u pet časova »brege 19« sa velikim crvenim zvezdama na belom polju, krcat bombama, municijom i lecima poleteo je sa Urija put Banja Luke. Pilot je bio Rudi Čajavec, a strelac Mišo Jazbec. U pet časova i 30 minuta aerodrom Zalužane zasut je bombama i mitraljeskom vatrom. Za 35 minuta kruženja nad Banja Lukom Čajavec i Jazbec bacali su letke kojim su pozivali ostale pripadnike domobranske vojske da okrenu oružje protiv okupatora i da se pridruže partizanskoj vojsci.

Suviše dugo su se zadržali nad neprijateljskim uporištem. »Brege« je pogoden, a pilot ranjen. Avion je pao kod sela Kadinjana. Čajavec je izvršio samoubistvo, dok je Jazbec živ uhvaćen i predat ustašama.

Tako su završili svoj ratni put, prvim i jedinim borbenim zadatkom Rudi Čajavec i Milutin Jazbec.

Isto dana, u 7,45 časova drugi avion, kojim pilotira Kluz, a Mitre-

čić je strelac, bombarduje selo Orahovu i ustašku »Crnu legiju« na putu između Orahove i Međeđe. Kluz u toku juna izvršava nekoliko borbenih zadataka. Sedmog juna, u nedelju uvuče oko 18 časova, nadleće Bosansku Dubicu i Kostajnicu, baca letke, bombarduje i mitraljira vojne objekte u Dvoru na Uni i Bosanskom Novom. Sledeće nedelje bombarduje i mitraljira neprijateljsku kolonu kod sela Bačvana, baca letke i po završenom zadatku preleće na novi aerodrom na Jelašinovačkom polju kod Lušci Palanke gde je avion maskiran.

Pripremaju se nove akcije. 5. jula obavljen je probni noćni let. Sutradan, u ponedeljak 6. jula, oko 9,30 časova nemački lovac »Foke Wulf 190« sa poručnikom »Luftvafe« pilotom Pumbom, bombama i mitraljeskom vatrom uništava avion, »potez XXV« na zemlji, u momentu kada je pripreman za uzletanje.

Istoričarima ostaje da analiziraju let aviona sa zvezdama iznad Banja Luke 4. juna 1942. godine. Ostaje da se istraži zašto je avion toliko dugo kružio iznad grada. Posada je očigledno bila svesna rizika, ali je znala i za dejstvo koje izaziva pojava aviona sa crvenim zvezdama na krilima.

Da je to tako pokazuje panika koja je zahvatila celokupno domobransko i nemačko vazduhoplovstvo. Strahujući da će biti napadnut Zagreb, više časova lovci su patrolirali na pravcu Zagreb – Prijedor. Izdato je naređenje da se otvara vatra na sve dvokrilce koji se pojave nad Zagrebom ili nad vojnim položajima. Tako je 4. jula 1942. godine kod Bosanske Gradiške neprijatelj greškom oborio jedan »brege-19« vazduhoplovstva NDH.

Mladen Momčilović

Dva aviona iz amaterskih radionica već su se vinula u nebo, treći samo što nije poleteo, dok se četvrti, zbog izmena u konstrukciji, praktično vraća na početak. Ovo je najkraći raport iz radionica vojvodanskih samograditelja. Svaki od njih mogao bi, bez preterivanja, da napiše roman o tome kako je tražio planove, materijal, majstora za najkritičnije delove, koliko je podsmeha izdržao i koliko ga je drugara, koji su u prvom naletu bili oduševljeni pomagači – napustilo. Gradnja aviona je posao koji može privesti kraju samo pravi zaljubljenik u vazduhoplovstvo, ali je zato let na sopstvenoj konstrukciji nešto što se pamti za ceo život.

U prilici smo da vas tek ukratko obavestimo o vojvodanskim samograditeljima, a u narednim brojevima »Aerosveta« čemo podrobno pisati ne samo o ovim već i o novim konstrukcijama za koje saznajemo da su već na polovini gradnje. Sve ovo zato što je samogradnja nešto što služi na čast onima koji se time bave ali i dragoceno svedočanstvo, o nivou tehničke kulture društva.

KONSTRUKTOR, GRADITELJ I PILOT

Prvi je svojim avionom poleteo **Slobodan Đurin**, auto-limar iz Zrenjanina. I još jedna retkost. Đurin je i konstruktor i graditelj i pilot svoje letilice. On je još 1978. godine uspeo da napravi visokokrilca, jednoseda sa motorom automobila »trabant«.

Iako je načinio veoma jednostavan avion koji odlično leti Đurin ne želi popularnost i veoma nerado govori o svom poduhvatu. Karakteristike njegove letilice, uz rezerve da su dobijene iz druge ruke su: snaga motora 17 kW, raspon krila deset metara, dužina 5,8 metara i težina prazne letilice 140 kilograma. Avion leti brzinom od 80 kilometara na čas, penje se oko dva metra u sekundi, rula 40 metara i zaustavlja se 40 metara nakon dodira tla. Dolet i plafon nismo saznali, ali smo čuli da je jednom ostao u vazduhu puna tri časa i da sa lakoćom dostiže 1.200 metara visine.

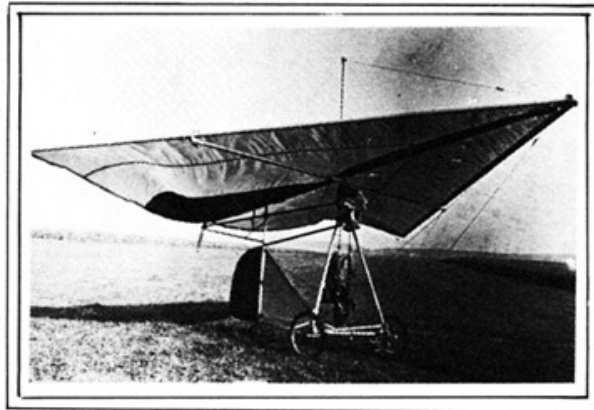
Veoma zanimljivu konstrukciju napravio je **Ferenc Pletkosić** iz Čantavira. On je kupio plan aviona »Hovey whing ding 2«. U pitanju je dvokrilac izuzetno lagane konstrukcije i veoma dobrih karakteristika. Plan je morao da prilagodi motoru kojim je raspolagao, tako da ovaj avion leti sa motorom »MZ« od 150 kubnih santimetara zapremine. Mali dvokrilac ima 5,18 metara raspona krila i 9,1 kvadratni metar površine. Dugačak je 4,27 metara, a visok 1,68 metara, dok je prazan težak 65 kilograma. Maksimalna težina letilice je 440



Ferenc Pletkosić u lakom dvokrilcu



Viktor i Aurel Buzdika sa svojom konstrukcijom



Motorni zmaj Stevana Slepančevića

kilograma, maksimalna brzina 80 kilometara na čas, dok krstari sa 65 kilometara na čas, plafon leta je 1.220 metara a dolet skromnih 32 kilometra. Koliko smo uspeali da saznamo Pletkosić se već priprema za novu gradnju, inače po zanimanju je tv-mehaničar.

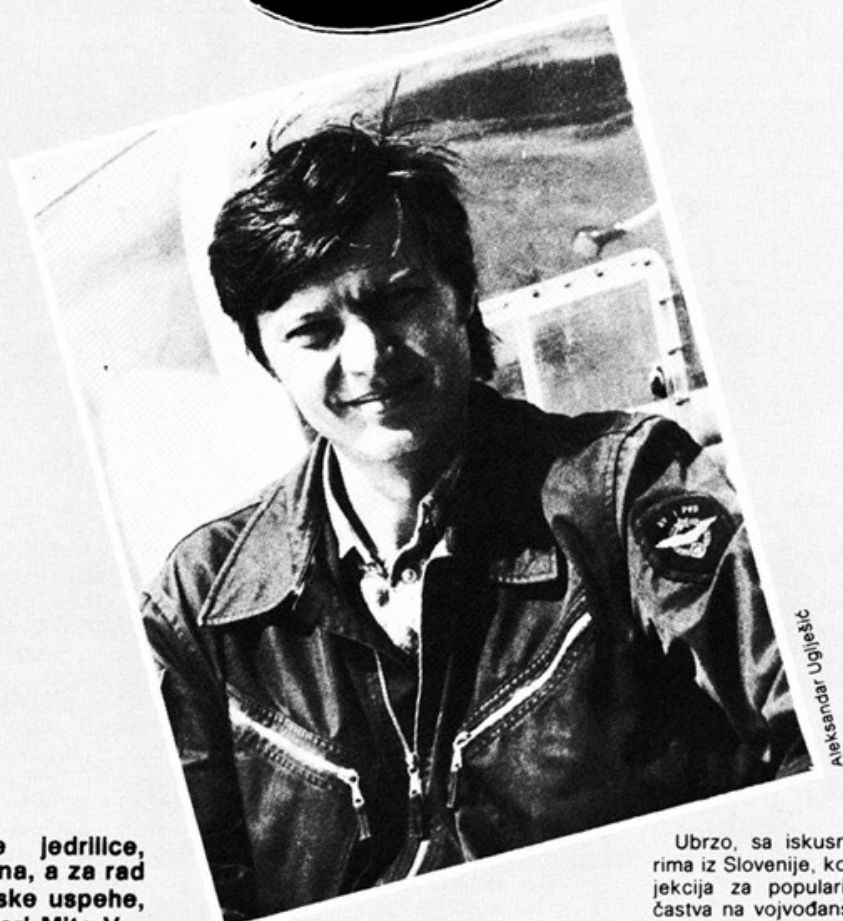
Poljoprivrednici **Aurel** i **Viktor Buzdika** iz Banatskog Novog Sela već duže vreme prave jednosed visokokrilac po nacrtu »Ace baby, Ace model D«. Taman kada su sve završili otkrili su neke nedostatke na krilu i to ih je omelo da polete, ali niko ne treba da se začudi ako uskoro ostvare svoj naum da lete sopstvenim avionom. Njihova letilica ima motor »folksvagen« sa originalnom elisom i svom opremom. Raspon krila je 8,05 metara, površina 10,43 kvadratna metra, dužina 5,4 metra, visok 2,02 metra, a prazan ukupno teži 261 kilogram. Maksimalna brzina letilice je 177 kilometara na čas, a dolet 560 kilometara. Ovo je u svakom pogledu ozbiljan avion i uz to veoma pedantno izrađen.

ŠANSI POSLE TRI DEZENJE

Konstruktor Stevan Stepančević iz Beške, radi kao kalilac u novosadskoj »Pobedi«. Počeo je sa motornim zmajevima i napravio četiri različite izvedbe od kojih je samo jedan poleteo. Istini za volju, autor ovih redova video je sve četiri izvedbe motornih zmajeva, ali ne avion koji je Stepančević sagradio jer je gradnja aviona bila u završnoj fazi. Kasnije smo saznali da se avion nije dobro pokazao ali da konstruktor kreće sa šestom varijantom. Ono što je kod Stepančevića interesantno je njegova odluka da nikog ne kopira, u svakoj varijanti, ima originalni pristup, pa se mora priznati da je dosad pokazao dosta interesantnih ideja i da ga samo hronična nestašica sredstava sprečava da postigne potpun uspeh. Ipak, po onome što je dosad uradio, zauzima značajno mesto među samograditeljima letilica i od njega treba još mnogo očekivati.

Priča o vojvodanskim samograditeljima koji su uspeali da završe svoje letilice, ovde bi se mogla završiti uz opasku da se još dva aviona upravo grade. Na žalost, po našim propisima nijedan od ovih aviona ne sme da leti jer nije registrovan. Ali, ako neki od graditelja i uspe da dođe do registarskog broja tek mu tada pretpostavlja se opasnost da mu u dvorište banu poreznici i naplate paprenu sumu. Posledice toga bile bi kao i one iz davnih pedesetih godina. Tada su u Novom Sadu **Đorđe Munk**, **Erzlije Matačić** i **Bora Tapavički** prilagodili mogućnostima gradnje po klubovima avion francuza Migneta »Pou, du ciel«. Bio je to tandem sa rasponom šest metara i centropolanom od tri metra. Avion dug samo 3,6 metara, visok 1,7, noseće površine 10,04 kvadratna metra i prazan težak 150 kilograma. Maksimalna brzina ovog aviona je bila 145, a putna 125 kilometara na čas. Sletao je sa 45 kilometara na čas, plafon leta mu je bio tri kilometra, a autonomija tri časa. Napravljen kao prototip pokazao je dobre karakteristike ali nikada nije otišao u klubove jer su i tadašnji propisi zabranjivali proizvodnju van fabrika. Tako smo propustili šansu da pokrenemo široku bazu samograditelja. Danas ponovo imamo šansu da posle tri decenije krenemo i propisi ne bi smeli ponovo da nas zaustave.

I. Benašić



- **Dajte nam dobre jedrilice, avione i dosta benzina, a za rad i uspehe, i to vrhunske uspehe, ne brinite! Tako govori Mita Vuković, rođen pre trideset sedam godina na Pallću, danas profesionalni nastavnik jedriličarstva u svom matičnom klubu »Ivan Sarić« u Subotici.**

Jedriličar srcem i dušom – do dna, jedriličar za koga ne postoje drugi izazovi, koga čak ni izuzetno mala plata ne može da natera da promeni profesiju, da pređe, recimo u poljoprivrednu avijaciju gde bi bio bar dva puta bolje plaćen. On je jednostavno zaljubljen u jedriličarstvo.

A, sve je počelo, kako to često biva, iznenada i slučajno.

– Bilo je to seća se Mita, 4. oktobra 1967. godine – Dan kosmonautike. Moj prijatelj-padobranac, imao je toga dana rođendan, i poveo me je u aeroklub da to proslavimo. U klubu je vladalo drugarstvo, mladost i veselje. Istog časa postao sam član, po nekim normama malo kasno, devetnaest godina, ali bio sam uporan.

Upisao se Mita na padobranski kurs. Uslovi za rad bili su teški, besparica velika. Ipak, trud i entuzijazam su urodili plodom. U Vršcu je 1968. godine završio padobranski kurs. Nekako istovremeno prvi put je leteo jedrilicom. I, buknuo je iz njega svom silinom, nemirom, snagom. Jedriličarstvo. Činile su mu se beskrajne te tri godine do prvog samostalnog leta. U međuvremenu odslužio je vojni rok, u desantnim jedinicama i sakupio ukupno oko sedamdeset skokova. Od tada je padobranstvo potpuno ustupilo mesto jedriličarstvu, 1974. godine Mita je zaradio dozvolu pilota jedrilice, a već sledeće godine odlazi na republično takmičenje. Prvi okršaji i prva pobeda. Medalja koju je tada osvojio, najdraža mu je i danas.

»

C

»

**VOJVOĐANSKO
DIJAMANTSKO**

Ubrzo, sa iskusnijim kolegama jedriličarima iz Slovenije, koji su inače bili i prava inicijativa za popularizaciju i prodor jedriličarstva na vojvođanske prostore, organizuje akciju preleta. Aerodrom u Subotici postaje »meka« za sticanje uslova za zlatnu i dijamantsku jedriličarsku značku.

Dijamantom je Mita obogatio svoje trofeje, nedavno. Na svečanosti u Vazduhoplovnom savezu Jugoslavije, povodom proglašenja najboljih vazduhoplovnih sportista Jugoslavije, »Miti Vukoviću« uručena je i dijamantska značka. Među milionima svetskih jedriličara, on je 3071. dobio to priznanje. Buran aplauz i srdačne čestitke drugova i te kako je zaslužio.

Učestvovao je Mita na mnogobrojnim takmičenjima, a na državnom prvenstvu pre šest godina postigao je najbolji rezultat i postao reprezentativac. Na Balkanijadi u Jasi u Rumuniji, tada već nastavnik jedriličarstva, osvaja tri medalje – jedno srebro i dve bronzne, a pre tri godine položio je ispit za nastavnika motornog letenja. Od tada kaže u šali, živi i radi za »druge« za klub, za nove mlade jedriličare.

Oko pedesetak devojaka i mladića pod Mitinim vođstvom poletelo je u tim elegantnim, krhkim pticama. Rezultati nisu izostali. Biser te prve generacije Mitinih učenika je i Marija Letić, prva žena u Jugoslaviji koja je preletela 500 kilometara, dobitnik »Zlatnog orla«. Ona će zajedno sa Evom Garai braniti boje Jugoslavije na Evropskom šampionatu u jedriličarstvu za žene jula ove godine u Subotici.

Kada sretnete Mitu Vukovića, tog velikog dečaka ne pitajte ga kuda će. Ne pitajte ga ni za strahove, ni za muku svakodnevnu oko benzina, letelica. Postojan, uporan, bori se i kaže. – Samo da su bolji uslovi za letenje, za rezultate ne bismo brinuli.

Mitina životna saputnica Katarina je nekadašnja jedriličarka a njena uloga samo potvrđuje onu staru izreku da iza svakog uspešnog muškarca stoji – žena.

Hilda Uglješić

DVE STRANE MEDALJE

● I u veoma otezanim materijalnim uslovima novosadski vazduhoplovcil su zadržali visoko mesto među jugoslovenskim aero klubovima

Iako nije uobičajena praksa da se jugoslovenski aero-klubovi zvanično rangiraju po ostvarenim rezultatima i ukupnom materijalnom i ljudskom potencijalu nepodeljeno je mišljenje u jugoslovenskim vazduhoplovnim krugovima da novosadski aero-klub »Heroy Pinki« po svim ovim kriterijumima izuzetno visoko kotira. Novosadski vazduhoplovcil zato ulažu sve napore da ovaj ugled i sačuvaju.

Okrenuti sadašnjosti i budućnosti oni, ujedno, pokušavaju da sumiraju rezultate ostvarene u proteklih pet godina, kako bi iz takve analize izvukli neophodne pouke.

— U tom periodu — kaže Imre Bartoš, upravnik aero-kluba »Heroy Pinki« — u klubu su se desile značajne promene koje su nam i omogućile da ostanemo jedan od vodećih klubova u zemlji. Najvažnije promene odnosile su se na obnavljanje tehnike kojoj je u tom periodu istekao vek trajanja. Uz pomoć Komande RV i PVO i Pokrajinskog štaba Teritorijalne odbrane nabavljane su dve »utve 75« i »vilga 80«. Ovi avioni sada čine osnovnu bazu za sportske letačke aktivnosti u klubu.

Vidan napredak u novosadskom aero-klubu ostvaren je i u ostalim vazduhoplovnim granama. Tako, na primer, jedrilicari su sa drvenih prešli isključivo na savremene plastične jedrilice, koje im omogućavaju ostvarivanje vrhunskih rezultata. Slična je situacija i sa padobrancima, koji sada raspolažu sa kvalitetnim padobranima, koji im omogućavaju ravnopravno nadmetanje ne samo u zemlji nego i na međunarodnim takmičenjima. Jedino je kod vazduhoplovnih modelara jedno vreme vladala stagnacija u aktivnosti, da bi poslednjih nekoliko godina ponovo mogli da se podiče dobrim rezultatima.

Sve u svemu, slika rada i razvoja novosadskog aero-kluba u proteklih pet godina ima više ružičastih nego tamnih tonova. To tim pre ako se ima u vidu u kakvim se ekonomskim okolnostima ta aktivnost odvijala.

— Velika nam je prednost što smo i u ovako teškim uslovima rada uspjeli da ostvarimo dobru masovnost članstva i obučimo dovoljan broj nastavnika i motornih pilota, bez čega nema ni uspešne aktivnosti — kaže Bartoš. Iz toga je rezultirao veliki broj naleta aviona i jedrilica i skokova padobranaca. U proteklih pet godina posebno je ojačala saradnja sa svim strukturama opštenarodne odbrane za čije je potrebe ostvaren veliki broj zadataka. Novosadski vazduhoplovcil su se uključivali i u sve druge društvene akcije i manifestacije.

Sve ovo je lepša strana medalje. Ona druga, tamnija, jesu problemi sa kojima se svi u klubu svakodnevno rvu, kako bi se aktivnost mogla normalno odvijati. A njih nije malo. Cene avio-goriva i maziva dostigle su astronomske visine, a za svaku reviziju, popravku i redovno održavanje potrebno je malo bogatstvo. Da bi klub zadržao sadašnji nivo aktivnosti, a da ne govorimo o mogućnostima i potrebi daljeg razvoja, morao bi se povećati smeštajni prostor na aerodromu za tehniku i ljude, jer je sadašnji više nego nedovoljan. Ništa bolji uslovi rada nisu ni u gradu, gde je u tri male prostorije sme-

KLUB U BROJKAMA

Aktivnost aero-kluba »Heroy Pinki« izražena u brojkama, u poslednje dve godine:

- motorni piloti ostvarili su 1963 časa naleta i 5.132 leta,
- jedrilicari su leteli 2692 časa i preleteli 52627 kilometara,
- padobranici su imali 4.311 skokova



štena cela uprava, odvija se aktivnost modelara i preko zime održava teorijska nastava po sekcijama. Ima i drugih problema, ali članovi aero-kluba u njima niti hoće niti moraju da traže alibi, jer su pojačanim naporima svih članova i optimalnim korišćenjem tehnike i drugih kapaciteta u svim oblastima ostvarili zavidne rezultate.

— I sa ove dve »utve 75« kojima sada raspolažemo uspjeli smo da obučimo znatan broj motornih pilota kojih sada imamo oko 40 i da obavimo druge zadatke za potrebe kluba — kaže Miodrag Pelagić, rukovodilac motorne sekcije. U poslednje vreme u saradnji sa Pokrajinskim štabom Teritorijalne odbrane u organizaciji ovog aero-kluba izvođena je obuka u kvalitetnom letenju pripadnika vazduhoplovne jedinice TO iz cele Vojvodine. Tu je pre svega reč o noćnom, instrumentalnom, akrobatskom i letenju u kontrolisanom prostoru. U toku je i dalja trenaža sa pilotima koji su već stekli dozvole i preobuka mlađih pilota za povlačenje jedrilica i izbacivanje padobranaca.

Ovaj kratak Pelagićev raport o aktivnosti novosadskih motornih pilota završio se vajkanjem. Kada bismo dobili još tri »utve 75« za šta postoje realne šanse, siguran sam da ne bi bilo zadatka koji ne bi mogli izvršiti, a narednih godina mogli bi se podičiti još boljim rezultatima.

ŠANSI ZA JEDRILICARE

I dok motorni piloti željno iščekuju nove avione jedrilicari zadovoljno trljaju ruke. Posle mnogo peripetija uz pomoć SOFK Novog Sada, SIZ-ova za fizičku i tehničku kulturu i Narodne tehnike uspjeli su da nabave jedrilicu DG-300 koja po svojim karakteristikama spada u svetski vrh i omogućuje ravnopravno nadmetanje na domaćim i međunarodnim takmičenjima.

NOVA ZGRADA

Svečanost povodom 21. maja, Dana RV i PVO, koja će se 25. maja završiti leplim aeromitingom na čenejskom aerodromu, među ostalim, imaće za novosadske vazduhoplovcil još jednu značajnu tačku — biće otvoren novi objekat u krugu aerodroma. U ovoj zgradi biće smešteni kabineti i učionice za obuku članova kluba, a služilice i za druge namene. Objekat je, inače, izgrađen sredstvima Pokrajinskog štaba teritorijalne odbrane.

— I do sada smo u jugoslovenskim okvirima visoko kotirali — kaže nastavnik jedrilicarstva Miodrag Bugarčić. O tome najbolje svedoči podatak da smo stalno u svojim redovima imali dva državna reprezentativca i da su se na državnim prvenstvima i drugim takmičenjima naši jedrilicari uvek visoko plasirali. Poslednjih godina — nastavlja Bugarčić — najviše napora smo uložili da smanjimo broj jedrilicara koji su prošli početnu fazu obuke, ali još nisu stekli sportsku dozvolu. Takvo stanje nam je umnogome otežavalo borbu za postizanje boljih sportskih rezultata. Sada je situacija znatno povoljnija. Od 60 pilota, 45 ima dozvole, a sa njima u početnicima rade dva profesionalna nastavnika i tri amatera.

Ambicije novosadskih jedrilicara su velike. Najavili su juriš na državne, pa i na svetske rekorde, u čemu treba da im pomogne i učešće na nekoliko značajnih međunarodnih takmičenja.

Uz novi DG-300 novosadski aero-klub ima još 11 jedrilica, od čega tri dvoseda za obuku početnika, jednu prelaznu jedrilicu, a ostalo su takmičarske. Ali da bi se dalje napredovalo u kvalitetnom letenju moraju se obezbediti još neki neophodni preduslovi. Tako, na primer, nedostaju električni varijometri i radio-stanice, a ne postoje ni jedna vučna kolica za slučaj vanterenskog sletanja.

PADOBRANSTVO U KRIZI

Ipak daleko veći problemi trenutno muče njihove klubske kolege — padobrance. U vreme kada se mora voditi računa o svakoj kapi avio benzina to je postao izuzetno skup vazduhoplovni sport, pa ako se negde najavljuju oštrije restrikcije u aktivnosti, to je pre svega u padobranstvu. Ilustracije radi, ranijih godina su padobranici sa dozvolama prosečno godišnje izvodili preko 150 skokova, a sada između 80 i 90. To nije moglo, a da se ne odrazi na njihove rezultate na takmičenjima na kojima su do sada visoko kotirali. Uvode se nove discipline u kojima drugi klubovi, posebno slovenački, imaju primat, dok novosadski padobranici jedva uspevaju da se u njih uključe.

— Padobranstvo je u krizi i u drugim klubovima — kaže Slavko Klajić, nastavnik padobranstva. Mi čak možemo biti srećni što do sada ni u jednoj godini nismo imali prekid u aktivnosti. Inače, interesovanje mladih za ovaj sport je veliko, prijavljuje se čak i stotinak kandidata, ali mi konstantno primamo na obuku dvadeset. Padobranska sekcija sada ima 50 članova, od kojih 40 redovno skače, a 32 imaju sportske dozvole.

Većina od 20 padobranaca sa kojima raspolažu novosadski padobranici, iako su savremene konstrukcije, već je dugo u upotrebi i u prilično su lošem stanju. Zbog toga su izabrali one očuvanije i odneli na modifikaciju, pa će tako sa njima i sa pet novih koje treba da dobiju ove godine moći da nastave svoju aktivnost. Kakvu, to će vreme pokazati.

Na kraju ove posete novosadskom aero-klubu »Heroy Pinki« u njihovom komšiluku — u Vazduhoplovnom savezu Vojvodine čuli smo podatak koji zaokružuje sliku koju smo do tada stekli. Naime, uz sve redovne aktivnosti koje izvodi sa svojim članovima, »Heroy« Pinki je drugim klubovima omogućio aktivnost (uz davanje na raspolaganje svih svojih kapaciteta) kolika se otprilike godišnje odvija u nekom klubu prosečne veličine.

Aleksandar Popov

TEŠKOĆE KLUBA U ZRENJANINU

BEZ AERODROMA

● Obećanje od 1978. da će dobiti pomoć u izgradnji novog aerodroma, još samo — obećanje

Članovi zrenjaninskog Aero kluba „Žarko Zrenjanin“, osnovanog još daleke 1928. godine, već nekoliko godina, u šali kažu: „mi nemamo svoga neba“. Nemaju, u stvari, od 1978. aerodrom, pa se za „svoje nebo“ snalaze kako znaju i umeju. Od kako je preko njihovog aerodroma „preleteo“ dalekovod, čime su, praktično, mogućnosti njegovog korišćenja došle u sukob i sa zakonom i s bezbednošću, motorni piloti, jedrilica i padobranci treniraju izvan Zrenjanina. Tamo gde ih neko primi. Umesto da svaki dinar štete za kupovinu skupih rezervnih delova, padobrana, materijala za modele, pare troše za putovanja.

Jednodušno je opredeljenje kluba izrečeno na godišnjoj konferenciji, da je prva aktivnost ove godine — izgradnja novog aerodroma. Tim pre, što je u njegove projekte i pripreme poslove već uloženo tri miliona dinara. No, čini se, da sve to nije bilo dovoljno. Ispostavilo se da su projekti urađeni za zemljište koje je poljoprivredno i da IPK „Servo Mihalj“ „nema interesa“ da ga, uz odgovarajuću nadoknadu, ustupi. U Aero klubu tvrde da nisu neophodna veća ulaganja, obzirom da je to prostor bivšeg ratnog aerodroma. Stalo se, zapravo, na samom početku, a godine prolaze. I ko zna koliko će sve ovo koštati. Onda, kada je na postojećem aerodromu izgrađen dalekovod, kao da se nije mnogo razmišljalo o posledicama. A prema tvrdnji stručnjaka, onda je dovoljno bilo samo produžiti dalekovod, kako bi on zaobišao aerodrom. Tada bi to bila gotovo beznačajna suma. Sada je skoro ne možemo ni pratiti...

U Aero klubu tvrde da je ovo poznato svim društveno-političkim strukturama u gradu i šire, u Vojvodini. Predstavnici vazduhoplovnog Saveza Vojvodine kažu da je sada neophodna energičnost i upornost. Jer, do sada su postojala samo obećanja i ništa više. A rukovodstvo i članovi Aero kluba, sasvim je sigurno, ne mogu sami naći izlaz iz postojeće situacije. Oni samo mogu, kao što i čine, da postižu izvanredne rezultate u gotovo svim disciplinama. Evidentni su i kada je reč o poljoprivrednoj avijaciji. Protekle godine su tretirali oko 100 hiljada hektara, a ove godine je u planu znatno više. Dakle, nije reč samo o sportu, nego o poljoprivredi, čijeg razvoja nema bez pomoći vazduhoplovstva. Klub će u julu biti domaćin modela-fimaiz cele zemlje. Prvenstvo Jugoslavije će se organizovati na poljani kraj Aradca, jer aerodroma — nema.

B. Jajčić

SUSRET MODELARA NA BATLOVI

Ovogodišnji tradicionalni modelarski susreti reprezentacija socijalističkih republika i pokrajina povodom Dana mladosti, XVI kup bratstva i jedinstva održalo se od 17. do 19. maja na aerodromu Batlova kod Prištine. Reprezentaciju Vazduhoplovnog saveza Vojvodine predstavljali su u klasi modela F 1 A — jedrilice A 2: Radoje Blagojević i Rastislav Nadalin iz Aero kluba Zrenjanin, Mirko Karanović i Stanko Tomić iz Aero kluba Pančevo. U

klasi modela F 1 B — gumenjaci: Lazar Aćimović i Dejan Petrović iz Aero kluba Nova Pazova, Nikola Grubor iz Aero kluba Crvenka i Gabor Bakoš iz Aero kluba Sombor. U klasi modela F 1 C — penjači: Milan Pavlov i Dušan Varda iz Aero kluba Pančevo, Svetozar Jovin iz Aero kluba Sombor i Živan Kovački iz Aero kluba Zrenjanin.

Do zaključenja lista nismo uspeli saznati konačne rezultate.

J. Jerkov

POČETAK LETAČKE SEZONE

NEMA SITNICA

U prvom broju našeg lista pisali smo o posrednim i neposrednim uzročnicima koji dovode do udesa u vazduhoplovnim sportskim disciplinama. Govorili smo o akcijama koje je VSV organizovao da do ekscenčnih situacija ne dođe ili ih bude što manje.

Šta su klubovi učinili preko zime kako kod tehničkih priprema letelica, tako i kod ažuriranja i priprema dokumentacija i registracije vazduhoplova, sada, pred prolećni period, kako bi se što bezbednije krenulo u letačku sezonu?

— Pregled VTMS „izdržalo“ je sedam aerodroma, odnosno Aeroklubova u Vojvodini — kaže inspektor Stamenko Vučićević — Telegrafski rečeno, urađeno je osamdesetposto radova oko tehničkih priprema, pregleda i registracije. U većini klubova avioni i jedrilice su manje više u ispravnom stanju, sposobne za letenje, imaju plovidbenost, dobro se održavaju a jedrilice se čuvaju u hangarima.

Zemaljska oprema za opsluživanje letenja (zemaljski akumulator, punjač akumulatora, boca za vazduh) je gotovo svuda kompletna i u ispravnom stanju.

Protiv požarno obezbeđenje svih objekata na aerodromima je dobro. Bace su ispravne, poseduju karton pregleda od strane vatrogasne službe. Benzinska skladišta su obezbeđena, većina ograda žicom, cisterne ukopane u zemlju sa nadzemnim pumpama za punjenje aviona gorivom. Gotovo svim hangarima mogla bi se staviti primedba na čistoću, a padobranci u nekim klubovima nemaju odgovarajuće uslove za čuvanje. Aviomehaničari imaju dozvolu za rad i upisane tipove aviona koje poseduje određeni klub.

— Urednost i tačnost dokumentacije aviona je, izgleda, bolna tačka mnogih aerodroma. Tako na primer, ne uvodi se svakodnevno letenje u knjižicu održavanja i ne vrši se mesečni zaključak, što otežava dostavljanje tehničkih izveštaja na kraju svakog meseca. Izgleda da je „administracija“ slaba strana klubova ili je smatraju sitnicom, a „sitnica“ u avijaciji nema — dodaje Vučićević.

Osim letelica koje su na popravci ili čekaju servis, svi ostali propusti su manje više subjektivni, a njih je sa malo dobre volje lako otkloniti. Zato je neophodno, po redu hitnosti, obaviti još onih dvadeset posto radova, kako bi u sezoni sve funkcionisalo besprekorno.

— I na kraju — kaže Vučićević — svi letački principi i propisane norme moraju se poštovati: bilo da su u pitanju letačke ili tehničke službe. Jer, letač će se sigurno, mnogo bolje osećati u vazduhu i mnogo bolje izvršiti svoje zadatke, ako je siguran u ispravnost letelice. Koliko god priprema pilota utiče na bezbedno letenje, toliko kvalitet tehnike i stručnost tehničkog osoblja doprinosi toj bezbednosti. Jer, da ponovimo: U avijaciji nema „sitnica“.

H. Ugješić



MILAN — MIŠA KAČANSKI

U minutu ćutanja kojim su odavali poslednju poštu svom drugu, letaču, učitelju, upravniku Milanu — Miši Kačanskom, članovi Aero kluba „Heroj Pinki“ iz Novog Sada na 29. konferenciji, otkidaju poslednju misao blistavu i čistu kao što je bio Mišin životni put. I proleće u tom minutu — život: I dobar i težak, i strašan — ratni, i blistavi u pobadi i slobodi.

Posle srednjoškolskih dana, skromni erbobranski dečak otisnuo se iz toplog ravničarskog zagrijača put Mostara u tadašnju Vojnu pilotsku školu. Oblaci fašizma zastrahujuće su zapretili, i samo dva dana nakon što je završio školu počeo je rat. Miša pada u zarobljeništvo. U logoru ga teraju na poslove u kojima se samo jedanput greši, krči minska polja. Mlad, hrabar, uspeva da pobegne i priključuje se jedinicama Crvene armije. Vraća se u domovinu i sledeći glas savesti i patriotizma odeziva se pozivu Vrhovnog komandanta upućenog svim vazduhoplovcima. Priступа jedinici 112. lovačkog puka.

Dejstvovao je sa aerodroma u Nadalju i Somboru. I u slobodi, Miša Kačanski ostaje vezan za avijaciju. Zapošljava se kao prvi pilot aero-kluba u formiranju, a već 1947. godine poleteo je avionom PO-2.

Milan Kačanski — Miša prešao je životni put od ratnog pilota, pilota u miru, nastavnika letenja do upravnika aerokluba. Poznavale su ga, volele i pamtiće ga generacije sa kojima je drugovao. Pamtiće ga i mladi sa zelenih travnatih terena aerodroma od kojih se nije odvajao do poslednjeg dana.

DAN JEDINICE

Članovi AK „Mileta Protić“ iz Kikinde i učenici istoimene osnovne škole u Tovariševu bili su gosti jedinice starešine Dragutina Jakobovića koja neguje tradicije Prve lovačke eskadrile NOVJ, a čiji je prvi komandant bio hrabri pilot Mileta Protić.

Prva eskadrila je formirana 22. aprila 1944. godine i taj dan njeni pripadnici zajednički proslavljaju sa meštanimi Tovariševa, rodnog sela Milete Protića i članovima kluba iz Kikinde koji od prošle godine nose njegovo ime.

Delegacija Kikinde i Tovariševa je položila i venac na spomenik — krilo u Žepču, na mestu gde je komandant Prve eskadrile poginuo 19. decembra 1944. napadajući neprijateljsku kolonu.

Z. Neskallić

Prijatno sam iznenađen i iskreno vam čestitam za kvalitetnu reviju «Aerosvet».

U ovom pismu želim dodirnuti samo one bitne probleme o kojima još nije niko govorio u prvom broju. Radi se o samogradnji članova aerokluba u klupskoj radionici – o gradnji lakih motornih aviona i o opravci postojećeg letačkog parka. Takav rad je redak a to je izvanredan način da se drži članstvo na okupu. Radionica je «dom vazduhoplovne kulture» mladih letača. Mi smo amateri te gradimo naše sportsko vazduhoplovstvo prvenstveno ličnim radom. Finansijsko pitanje za materijalnu bazu mladi sami ne mogu rešiti, ali mogu mnogo postići u radionici. Takav rad bio bi usmeren ka stvaranju sredstava koja su aeroklubovima potrebna. Pored toga mladi moraju u aeroklubovima učiti kako se konstruišu letelice, a ne samo kako se leti. Kao primer navodim delatnost aerokluba u Celju koju vodi Maks Arbajter. Po radioničkim crtežima trenajne jedrilice standardne klase «MUCHA».

Celjani su u svojoj radionici na aerodromu uspešno izgradili letelicu. Smatram da Celjanima nisu bila potrebna velika sredstva već samo malo entuzijazma.

Sličan je slučaj sa lakim motornim avionima, koji moraju biti sposobni za obuku pilota, za navigaciono letenje, za osnovne akrobacije, za aerozapregu itd.

S poštovanjem
Boris Cijan
Ostrovskog 7
11080 Zemun

(napomena redakcije: autor pisma je poznati pilot i konstruktor, a ovih dana se navršava 50 godina otkako je u Novom Sadu završio pilotsku školu)



Dobrodošli u svoju rubriku u Aerosvetu. Ova stranica ubuduće pripadaće samo vama dragi čitaoci. Vi ćete je pisati, uređivati a, naravno, posle i čitati. Pišite nam o aktivnostima vaših aero klubova, o svojim praktičnim iskustvima i nekim originalnim rešenjima iz bilo koje vazduhoplovne oblasti. Pišite nam i o najvrednijim vazduhoplovcima iz vaše sredine, pitajte, predložite. Ukratko, budite pravi novinari svog lista. Vaši prilogi biće pažljivo pročitani i posle neophodne redakcijske obrade objavljeni.

Potrudimo se da nađemo odgovore i na sva pitanja koja nam uputite. Uz vašu saradnju Aerosvet će još više biti vaš. Zato sa nestrpljenjem očekujemo vaše priloge. Pišite!

Naša adresa je:

VAZDUHOPLOVNI
SAVEZ VOJVODINE
(ZA AEROSVET)

Narodnih heroja 19, 21000 Novi
Sad

Poštovani drugovi,

Pre izvesnog vremena kod jednog prijatelja sam video časopis AEROSVET (primerak br. 1) koji vi izdajete. Interesuje me kako bih mogao da dođem do tog prvog primerka, jer ga u Beogradu na kioscima nema, kao i kako da se na njega pretplatim. U prvom broju nema obaveštenja o ceni i periodičnosti izlazenja.

Pored ovoga interesuje me da li je moguće i na koji način da ostvarim saradnju sa Vašim časopisom jer se pomalo bavim aviopublicistikom. Saradujem sa listovima «Avio Revija», «Front» i «Glasnik RV i PVO», uglavnom sa temama iz naše vazduhoplovne prošlosti (iz perioda NOB-a – Grupa vazduhoplovnih divizija, iz posleratnog perioda – domaća i strana vazduhoplovna tehnika itd).

U nadi da ćete me o svemu ovome obavestiti, pozdravljam vas i želim vam da uspešno nastavite rad na što redovnijem izlaženju lista, kao i na obogaćivanju njegovih sadržaja a na zadovoljstvo nas čitalaca!

Milan Micevski Novi Beograd

Konkurs za aero-fotografiju

Na našim stranicama otvaramo konkurs za najbolju aerofotografiju. Pripsele radove ćemo objavljivati u svakom broju sa komentarima eminentnih stručnjaka iz te oblasti, a na kraju godine će žiri izabrati najbolje koje očekuju lepe nagrade. Ako do sada niste bili na aerodromu, stavite foto-aparat na rame i krenite među letelice. Ako imate snimke u floci, stavite ih u koverat i šaljite na našu adresu. Primamo sve vrste fotografija.

Poštovani drugovi,
prvo vam izražavam iskrene čestitke za «AEROSVET» uz želju da postane opštejugoslovenski, vazduhoplovni list. Naravno, želim da postanem pretplatnik i saradnik, bez obzira na cenu.

Drugo, pošto vi imate iskustva i već izdajete list, pomislio sam da bi vi možda mogli, da na neki način izdate knjigu. Ukratko, radi se o knjizi, koju sam napisao po uzoru na «FLYING SAILPLANES». Proširena je i urađena za naše uslove. Recenziju su izvršili: RADOVAN KORDA, ARSEN KUKURA, DEJAN GAJIĆ, DUŠAN STUDEN, BRATISLAV SIMOVIĆ i AHMET ŽUJO.

Skoro je završena, i nisam do sada tražio druge izdavače i sponzore. Rađena je prvenstveno radi popularizacije i sticanja znanja kod mladih, a i kao pomagalo u radu nastavnog kadra.

Knjiga ovuhvata sam početak interesovanja za jedrilicarstvo i postizanje dozvole pilota jedrilice te prvi prelet od 50 km. Određuje sve moguće greške početnika i njihove korekcije.

Na kraju i moja lična karta: vazduhoplovnim jedrilicarstvom se bavim od 1972. godine. Nastavnik sam jedrilicarstva i motornog letenja. Posao nastavnika u aeroklubu sam obavljao tri godine. Na sportskom planu, gotovo uvijek među prvom trojicom u republici.

Trenutno radim kao pilot na poslovnom avionu u Mostaru, čijeg aerokluba sam i član.

Blagojević Branko
88202 Buna
naselje EAL-a

ŠALJITE MALE OGLASE

Redakcija je odlučila da u listu obezbedi prostor za besplatno objavljivanje malih oglasa za kupovinu i prodaju modelarskog materijala, motora, maketa, planova za samogradnju, stranih vazduhoplovnih časopisa i slično. Uslov je da oglas ne bude duži od 30 reči da se pošalje na dopisnici sa zalepljenim kuponom koji objavljujemo.

KUPON ZA MALI OGLAS

Vazduhoplovni savez Vojvodine
(za Aerosvet)
21000 Novi Sad
Narodnih heroja 19

ovde iseći