

RASPISUJE KOGITACIJSKI KONKURS



Konkursi »IKAROVO PERO« za literarne radove i »SE-LENITSKA PALETA« za likovne radove raspisuju se u čast jubileja oslobođenja naše domovine.

**Teme konkursa:**

- Partizanska avijacija i borbe koje je ona vodila
- Vazduhoplovstvo u miru
- Na jednom sportskom aerodromu i druge

Likovni radovi mogu biti urađeni u svim tehnikama, u veličini ne većoj od dimenzija bloka broj 5. Literarni radovi mogu biti pisani na svim jezicima naroda i narodnosti SFRJ.

**Nagradice se:**

- po tri najbolja rada iz predškolskih ustanova
- po tri najbolja likovna i literarna rada učenika osnovnih škola od I do IV razreda, od V do VI razreda i od VII do VIII razreda osnovne škole

Učesnici konkursa treba svoje radove da završe do 15. aprila 1985. godine. U predškolskim ustanovama i osnovnim školama žiri sastavljen od predmetnog nastavnika i razrednog starešine - učitelja treba da izvrši izbor po pet najboljih radova za svaku uzrasnu grupu.

Radova slati na adresu:  
VAZDUHOPLOVNI SAVEZ VOJVODINE  
NARODNIH HEROJA 19/1  
21000 NOVI SAD  
NAJKASNIJE DO 25. APRILA



VAZDUHOPLOVNI SAVEZ JUGOSLAVIJE  
KOMANDA RATNOG VAZDUHOPLOVSTVA I PROTIVVAZDUŠNE ODBRANE • LJUBLJANSKA BANKA NOVI SAD  
CENTAR ZA LIKOVNO VASPITANJE DECE I OMLADINE SAVET VOJVODINE

Po aktivnosti i ostvarenim rezultatima Vazduhoplovni savez Vojvodine je do sada uspešno izborio i zadržao nešto u samom vrhu jugoslovenskog vazduhoplovstva. Međutim, postoje i izreke svet je vest, i – ono čega nema u novinama nije se ni dogodilo, koje se u dobroj meri mogu primeniti i na VSV. Malo od onoga što se zbililo na vazduhoplovnim borilištima širom Vojvodine dospevalo je na stranice dnevnih listova ili radio talase i male ekrane. Ako je tu i bilo pojedinačnih pokušaja da se bar neke značajnije informacije o radu VSV plasiraju u javnost, informisanje unutar Saveza uopšte nije funkcionisalo. Ovakva anonimnost najviše je štetila baš samim vojvodanskim vazduhoplovcima. Mnogima koji nisu vazduhoplovci, ali su u prilici da odlučuju o njihovim uslovima rada, sam po sebi nametao se rezon: šta oni hoće kad se o njihovom radu ništa ne čuje. Ne manja je šteta što su se članovi vojvodanskih aero-klubova o aktivnostima koje su se odvijale u okviru Saveza mogli informisati isključivo

u međusobnim kontaktima ili preko službenih dopisa. To je, mora se priznati, više nego nedovoljno.

Sve ovo imala je u vidu komisija Vazduhoplovnog saveza Vojvodine za informisanje kada je pokrenula inicijativu da se organizovano priđe plasiranju informacije u javnim glasilima, a da se problem unutrašnjeg informisanja reši pokretanjem sopstvenog glasila. Lepa želja entuzijasta koji su prionuli na ovaj zadatak bila je da se pokrene ilustrirani časopis koji bi izlazio jednom mesečno. Ali, želje su jedno, a finansijske i kadrovske mogućnosti drugo. Prostruci se prema guberu Komisija za informisanje je predložila, a Predsedništvo VSV prihvatilo da, dok se ne nađe drugo rešenje, pokrene list koji će izlaziti tromesečno, a nekad i prema potrebi.

Ovakva učestalost izlaženja uslovala je i buduću koncepciju ovog glasila. Ključno mesto u listu rezervisano je za teme koje se odnose na protekle, tekuće i buduće aktivnosti u okviru Vazdu-

hoplovnog saveza Vojvodine i VSJ. Svoju stalnu rubriku imaće i čuvari našeg neba, pripadnici RV i PVO, a stranice u listu biće otvorene za priloge o radu aeroklubova i pojedinih sekcija, raporte sa takmičenja, reportaže, portrete vazduhoplovnih pregalaca i za stručne teme. Ukratko, naći će se tu za svakoga vazduhoplovca po nešto. Očekujemo i vaše priloge, jer će i oni sigurno doprineti da se list lakše vine u visine.

Na kraju, čitaocima dugujemo i objašnjenje kako se došlo do imena lista – „Aerosvet“. Stariji vazduhoplovci i oni iz srednje generacije sigurno se sećaju da je pre dosta godina izlazio list Vazduhoplovnog saveza Jugoslavije sa istim imenom, koji se kasnije, sticajem okolnosti, ugasio. Nije nam namera da nastavljamo njegovu tradiciju jer je to i suštinski neizvodljivo. Jedino bismo hteli da ovim i ranije sretno izabranim imenom naglasimo širinu pristupa vazduhoplovnim temama koje će ubuduće biti negovane u ovom novom „Aerosvetu“. Tako će i vojvodansko vazduhoplovstvo na mnogo šira vrata nego do sada izaći u svet. Koliko će u tome uspeli videće se.

Redakcija



Slajd na naslovnoj strani: Aleksandar Uglješić



● AEROSVET – list Vazduhoplovnog saveza Vojvodine ● Glavni i odgovorni urednik: Aleksandar Popov ● Redakcijski kolegijum: Ivan Benašić, Artur Demek, Jelena Jerkov, Rada Kačanski, Hilda Uglješić ● Izdavački savet: Živko Blagojev, Albina Gušić, Nikola Nikolić, Aleksandar Popov, Nikola Radovan, Magda Silaški, Isa Stanišin, Đorđe Šijačić (predsednik), Janoš Toma ● Izdavač: Vazduhoplovni savez Vojvodine, Narodnih heroja 19, 21000 Novi Sad ● Stručne novinske usluge i tehničko uređivanje lista: OOUR Redakcija novina OUR NIŠRO „Dnevnik“, Bulevar 23. oktobra 31 ● Grafičko likovna oprema: Vladimir Nikolić ● Štampa: OOUR „Štamparija“ NIŠRO „Dnevnik“ – Novi Sad



Živko Blagojev



Goran Bulut



Slavko Klajić

## U PRVOM BROJU:

General major Živko Blagojev : IZACI IZ ANONIMNOSTI	4
U susret Konferenciji Vazduhoplovnog saveza Vojvodine	6
Vazduhoplovni savez Vojvodine u 1985. godini	7
Guber nameće prekretnicu	8
Subotica domaćin Evropskog prvenstva u jedriličarstvu za žene	9
Najbolji sportisti Vazduhoplovnog saveza Vojvodine	10
Domovina je tako bliže	10
Kvalitetna obuka bezbedno letenje	11
Orlovi lete na paradu	12
Poleteo bez motora	12
Zauzdana reka	13
Svetsko prvenstvo u relativu	14
Postignuti zadovoljavajući rezultati	14
Operacija „Kos“	15
Protivpožarna preventiva donosi prihod	15
Pojačati unutrašnju kontrolu i samozaštitu	16
Svestran vazduhoplovac	16
Spektrum na takmičenju	17
Zmajevi u raljama predrasuda	18
Ko i kako može leteti	19
Različiti koncepti osnovne obuke pilota	19
Rakete sa padobranom ili trakom	20
Prva vazduhoplovna podoficirska škola (VPŠ)	21
Letenje je deo mene	22
Čitaoci saradnici	23

# IZAĆI IZ ANONIMNOSTI

- U sadržaje aktivnosti Vazduhoplovnog saveza još nije ugrađeno informisanje kao bitan element
- Problem finansiranja aktivnosti Vazduhoplovnog saveza Jugoslavije i dalje kamen spoticanja
- Dostojno obeležiti jubilej – 40 godina postojanja

Kolikogod je poznato da je Vazduhoplovni savez Jugoslavije organizacija od velikog i posebnog društvenog značaja, sa prvenstvenim zadatkom da na najširoj osnovi vaspitava mlade i osposobljava ih u vazduhoplovno-sportskim



disciplinama i razvija smisao i ljubav za tehniku, manje je poznato, u široj javnosti, da se u poslednje vreme, zbog spleta raznih objektivnih i subjektivnih okolnosti, našao u teškoj situaciji.

Tim povodom, redakcija Aerosveta zamolila je predsednika Vazduhoplovnog saveza Jugoslavije, general-majora Živka Blagojeva, za razgovor o aktuelnom trenutku organizacije. Iako zauzet dužnostima pokrajinskog sekretara za narodnu odbranu Vojvodine, general Blagojev se rado prihvatio i ovog »zadatka«.

## Značajni rezultati ali i ozbiljni problemi

● *Recite nam na početku, šta karakteriše sadašnji trenutak u Vazduhoplovnog savezu Jugoslavije?*

– Nalazimo se u periodu jubileja i obeležavanja 40 godina od osnivanja organizacije čiji je pokrovitelj bio drug Tito. To se, pomalo, čini mi se i zaboravlja ponekad. U tom periodu postignuti su krupni rezultati. Nije sada prilika da pravimo inventar tih rezultata, ali je činjenica da je Vazduhoplovni savez takvom aktivnošću osposobio hiljade mladih u vrlo složenim sportskim disciplinama koje zahtevaju vrhunsku obučenost, stručnost i znanje, a stotine hiljada mladih približio je tehnici i vazduhoplovstvu.

Poslednjih godina bilo je značajnih rezultata i na sportskom planu. Podsetio bih na najvažnije. To su: prvo mesto u Evropi u jedriličarstvu, drugo mesto na Svetskom padobranskom prvenstvu, drugo u takmičenju evropskih

kih modelara i šesto u motornom letenju na svetskom takmičenju. To su samo neki od vrhunskih rezultata iz prošle godine. Ja, međutim, mislim da je glavni rezultat u obimu aktivnosti. Godišnje provedemo oko 200.000 dece kroz razne oblike organizovanog vaspitnog delovanja. Dalje, ostvarimo 50.000 sati naleta, 40.000 padobranskih skokova, obučimo 500–600 padobranaca, 400 jedriličara, nekoliko stotina pilota, 1000 modelara, dosta zmajara, itd. To su samo neki parametri masovne aktivnosti.

U takvom razvoju, mesto je da se kaže, u poslednje vreme beležimo zastoj. Primitni su ozbiljni problemi sa kojima smo suočeni. Delom su uslovljeni situacijom u društvu, a delom se nalazimo u situaciji da dajemo nove odgovore i da dalju, opštu orijentaciju u aktivnostima Saveza usmerimo na način primeren današnjem trenutku i realnim potrebama i zahtevima mladih.

Zaoštrile su se stare dileme oko toga čemu dati prednost – razvijanju



vrhunskih takmičara ili masovnosti. To je jedno od karakterističnih obeležja sadašnjeg trenutka u razvoju aktivnosti VSJ.

● *U svetlu tih podataka koje iznosite i masovne aktivnosti koja se sprovodi, kako vidite nedotatak informacija u javnosti o radu VSJ, i činjenicu koja je i konstatovana, da je Savez gotovo anonimna u našem društvu? Ilustrirajte to primerom: šesto mesto jugoslovenske reprezentacije na svetskom takmičenju motornih pilota nije uopšte zabeleženo u štampi.*

– Potpuno se slažem sa vama i mislim da je to jedno od ozbiljnih nedostataka u radu Saveza, njegovih sekcija i članstva uopšte. Divergentna je situacija kad je reč o rezultatima i ukupnoj aktivnosti i šta je o tome poznato u jav-

nosti. Možda teško zvuči, ali niste daleko od istine kad kažete da je aktivnost Saveza u priličnoj meri anonimna. Mi nismo dovoljno činili u tom pravcu i nismo javnost privikli na svoje prisustvo. Razvijamo privredne, sportske, vaspitne, turističke i druge aktivnosti, a o tome se vrlo malo zna. To se onda odražava na položaj i mesto Saveza u širem kontekstu, u sklopu organizacija fizičke kulture, Narodne tehnike i drugih. U sadržaje naših aktivnosti nismo ugradili informisanje kao bitan element. Sigurno bi i naši rezultati bili bolji da su i ovi, koje postižemo, na pravi način prezentirani javnosti. Drugačije bi bilo vrednovanje, a to bi se sigurno odrazilo i na materijalni položaj. Nije stvar u tome koliko ćemo se razmetati rezultatima i da li je to prvo mesto u svetu, drugo u Evropi. . . Nije samo to. Ali malo se zna o stvarnom angažovanju. Vazduhoplovni savez Slovenije 70 odsto svojih troškova ostvaruje dobrovoljnim radom i akcijama. Što se to ne bi znalo? To je afirmisanje jednog pravog odnosa prema vazduhoplovstvu. Nekad su fudbaleri, kad smo imali fudbal ništa manje vredan i razvijen nego danas, išli bez hrane i putnih troškova, na seljačkim kolima, desetine kilometara daleko, samo da bi se igralo. Mi smo na istom danas – na čistom amaterizmu, najvećim delom.

## Dva pravca u rešavanju materijalnih teškoća

● *Nedavno je i Predsedništvo SSRNJ razgovaralo sa predstavnicima VSJ o problemima sa kojima se suočava organizacija. O čemu se zapravo radi?*

Troškovi održavanja i zadržavanja opreme su takvi da to ne može podneti nijedna amaterska organizacija.

Tražimo izlaz u dva pravca. Prvo, da se sanira trenutno stanje i stvore uslovi za normalan rad Saveza, za tekuću delatnost, a, s druge strane, da se sagleda mogućnost trajnijeg sistemskog rešavanja položaja VSJ i obezbeđe uslovi za dalju aktivnost. U razgovoru koji spominjete potvrđena je opravdanost ocene da VSJ nema pravi tretman u društvu i da nije rešeno pitanje obezbeđenja uslova za njegovu osnovnu delatnost. Dogovoreno je da se ide na drugačiji tretman kod SOFK. Šta je ovde sporno: SOFK učlanjuje pojedine grane sportova – košarku, odbojku, itd. i ceo kompleks vazduhoplovnih sportskih disciplina svrstava pod jedno. Ne govori se o jedriličarstvu kao posebnom sportu, pa da se on finansira, već se svi tretiraju kao jedna grana i dobija se znatno manje sredstava nego što se daje za borilačke sportove ili skokove u vodu, a oni, razumljivo, nemaju takvih troškova.

Drugi pravac je da se traže sistemski rešenja da bi se obnavljala materijalna baza. Postoji pogrešno shvatanje da Armija finansira VSJ. To je potpuno netačno. SSNO finansira onaj deo aktivnosti za koje su oružane snage zainteresovane. Time je pokriveno 10 odsto aktivnosti Saveza. Traže se sistemski rešenja koja mogu biti u dva pravca – ili da se zakonom obezbedi da se, na primer, od svakog prodanog litra avio-goriva izdvaja određeni deo za finansiranje delatnosti VSJ, kao što je to rešeno kod auto-moto saveza. Drugi, manje dobar način je da se aktivnost finansira direktno iz budžeta.

Što se tiče materijalne baze, koja je za nas ključna, put je u angažovanju i udruživanju sredstava svih koji su ili bi morali biti zainteresovani. Od JNA, do privrede, vazduhoplovnih kompanija, vazduhoplovne privrede, industrije, turizma, SOFK, Narodne tehnike itd. Samo tako vidimo izlaz iz ove situacije. Moram reći da zabrinjava nedovoljna spremnost u tom pogledu, a inače bi se morala očekivati od vazduhoplovnih kompanija i vazduhoplovne industrije.

Bilo je reći i o finansiranju međunarodnih takmičenja. Nemamo mogućnosti da ih održavamo, a stekli smo veliki ugled u svetu. Visoko se kotira VSJ u sastavu FAI (Međunarodne vazduhoplovne federacije). Tamo smo dobili nekoliko funkcionerskih mesta, kao izraz priznanja. Posebno značajno mesto imamo među balkanskim i nesvrstanim zemljama. Prirodno je da nam je stalo i da moramo ići na svetska takmičenja, jer time stimuliramo selekciju i borbu za kvalitet. Međutim, problem je finansiranje. Organizujemo nekoliko međunarodnih takmičenja, a ni dinara ne dobi-



jamo od SOFK. Tako ima razloga da se ove stvari temeljno rešavaju na duge staze.

### Premostiti tehničko tehnološku krizu

● *Iz svega proizlazi da se Savez nalazi na prekretnici. Baš sad se priprema srednjoročni plan razvoja do 1990. godine. Po nekim procenama, ako se finansiranje ne reši na zadovoljavajući način, na kraju tog perioda VSJ će u najboljem slučaju ostati na stepenu razvoja na kome je danas. Da li će inicijativa koju ste pokrenuli imati odjeka u javnosti?*

– To je jedno od ključnih pitanja. Došli smo u situaciju da praktično nemamo jedrilica dvoseda i nemamo na čemu da obučavamo jedriličare. Nema-

ni aviona za figurno letenje, za motorne pilote. Posebno, najveći deo aviona je na granici svoga resursa i obnavljanje nije izgledno. Svesni toga, pripremili smo, uz široku konsultaciju aeroklubova, objedinjeni program srednjoročnog razvoja materijalne baze koji bi trebao biti osnova za premošćavanje ove, da tako kažem, tehničko-tehnološke krize u kojoj smo se našli.

● *Pominjali ste da se u mnogim sredinama veliki deo aktivnosti finansira sopstvenim radom. Na primer, Zrakoplovni savez Hrvatske je svojim avionima organizovao protivpožarno izviđanje i time ostvaruje znatna sredstva. Da li možete nešto reći o takvim zadacima, društveno veoma korisnim, koje VSJ može izvršavati?*

– Bez takvog rada nemamo izgleda na opstanak. VSJ će imati onakvo mesto u društvu koliko je potrebno tom društvu. Naše je da te potrebe na što



potpuniji način stavimo do znanja, iskažemo, iniciramo. Jednostavno, ne mogu ljudi razmišljati šta možemo u domenu protivgradne odbrane ako mi sami to nedovoljno iniciramo i demonstriramo. Možemo dati atraktivne programe u domenu osmatranja i protivpožarne zaštite, istina naročito u šumskim i priobalnim oblastima. U Sloveniji se već ostvaruju znatni prihodi od turizma. Ovde spada i osmatranje u okviru bilo koje vrste borbe protiv elementarnih nepogoda, možemo se angažovati i u službi hitnih intervencija, zdravstvenog zbrinjavanja. Takođe i u privredi, poljoprivrednoj avijaciji, prihranjivanju useva itd. sve do hitnih poštanskih usluga i sličnih zadataka. To je ujedno i mogućnost da se obavlja trenaža, letenje i da se ostvaruje odgovarajući prihod upravo na osnovnoj delatnosti. To bi morala biti stabilna programska aktivnost koja bi obezbeđivala u znatnoj meri sredstva za osnovnu – najširi va-spitni rad i sportske aktivnosti među mladima.

● *Novi propisi više ne predviđaju mogućnost da VSJ sam školuje svoje kadrove, pilote. Sada oni profesionalnu dozvolu mogu steći samo u redovnim školama. Da li ta situacija uslovljava i činjenicu, koja se u poslednje vreme sve više ispoljava, da se starosna granica među motornim pilotima u Savezu sve više povećava i da mladi teško dobijaju šansu na takmičenjima, a i u obuci?*

– Propisi o školovanju stavljaju nas pred novu situaciju. Pravi put je da obezbedimo verifikaciju naših centara,

da dobiju sve atribute škole i da na takav način obezbedimo njihovo funkcionisanje.

Hteo sam i ovo da kažem: teškoće u kojima smo se našli su dobrim delom usloville da smo forsirali iste ljude kao iskusne i stručne, pa su postali poluga aktivnostima aeroklubovima, a zatim, je to dovelo do stvaranja grupa i pojedinaca koji su zaseli na pouzdanu poziciju, uzurpirali odlučivanje i u velikoj meri privatizovali. Na žalost, postoje čak i porodične sprege raznih vrsta u pojedinim klubovima, a to je potpuno neprihvatljivo. Za mene je porazna stvar, i čudno je da je to prošlo bez odgovarajućeg reagovanja u široj vazduhoplovnoj sportskoj javnosti, da se na aero-reli takmičenjima iz godine u godinu pojavljuju isti ljudi iz uskog kruga nekolicine, i to ljudi u godinama. Očigledno smo konzervirali stanje koje teško omogućuje da prođu mladi, a to je sport mladih. Pravi odgovor na sve ovo je masovno uključivanje mladih i mi to moramo afirmisati.

● *VSJ proslavlja ove godine vredan jubilej – 40 godina postojanja. Ako tome dodamo da se, kao što ste istakli, nalazi pred radikalnim zaokretom u najpotpunijoj afirmaciji mladih, ova godina će u punom smislu biti jubilarna. Kakve se manifestacije tim povodom predviđaju?*

– Definitivni plan još nije utvrđen. U pitanju je vanredno značajan jubilej i postaraćemo se da to bude adekvatno obeleženo. Planirali smo da se u klubovima i školama obeležava raznovrsnim aktivnostima. Predložili smo da VSJ bude prezentiran i u defileu povodom Dana pobede. Predvideli smo i organizovanje ovogodišnjeg jugoslovenskog aero-relija na drugačijem konceptu nego što je bilo do sada, pri čemu bismo napravili maršrutu da se obezbedi sletanje u svakoj republici i pokrajini. Imaćemo i nekoliko značajnih jugoslovenskih i međunarodnih takmičenja. Pristup će biti manje svečarski, a više u znaku punih aktivnosti.

● *Na kraju bismo voleli da čujemo i vaše mišljenje o ovoj inicijativi za pokretanje lista u Vazduhoplovnom savezu Vojvodine.?*

– Vaša pojava nije slučajna i izraz je spoznaje stvorene i šire, a ne samo u vašoj sredini, o neophodnosti osmišljenog izlaska u javnost i prodora u tom pravcu. Čini se da je i previše dugo trajala ova zatvorenost i odsustvo takvog glasila. Otuda mislim da će svako kome je drago vazduhoplovstvo i vazduhoplovni sportovi, pozdraviti takvu inicijativu. Realno, list će vredeti onoliko koliko bude izražavao potrebe razvoja ovog sporta i stvarni život i aktivnosti koje se dešavaju u bazi. Vredeće ako mladi ljudi budu našli sebe i svoj interes na njegovim stranicama. Taj posao bez entuzijazma neće ići, a vi ga po svemu sudeći imate. Zato računajte na moju potpunu podršku, a verujem i svih članova Saveza.

Artur Demek  
Hilda Uglješić

## U susret Konferenciji Vazduhoplovnog saveza Vojvodine

# SPROVESTI DOGOVORENO

Predstojeća sednica Konferencije Vazduhoplovnog saveza Vojvodine koja će se održati 17. marta biće prilika da se sumiraju rezultati ostvareni u 1984. godini i, uz nužne pouke, ukaže na pravce aktivnosti u ovoj godini. Jedno je, pri tom, sigurno – ovom zadatku ne sme se prići rutinski, jer vreme u kome živimo i radimo ne dozvoljava više improvizacije ni površnost, jer bi ovakav pristup mogao imati dalekosežne posledice po budući rad. Cini nam se da ovakvo upozorenje nije suvišno. U ok-

viru VSV do sada se uvek smoglo dovoljno snage da se na konferencijama i savetovanjima na pravi način kažu prave stvari. Kako je na ovim skupovima dogovoreno uglavnom se kasnije, u praksi i radilo. Međutim, većini poznavalaca prilika u vojvođanskom vazduhoplovstvu poznata je činjenica da je bilo i izuzetaka koji su umanjivali ostvarene rezultate. Tako, na primer, još nije do kraja sproveden dogovor postignut pre dve godine u Čortanovcima oko grupisanja obuke u pojedinim centrima.

Zbog toga se ponegde još neracionalno rasipaju snage umesto da se zajedničkom akcijom svih aeroklubova teži ostvarivanju još boljih rezultata u obuci, kako početnika tako i starijih vazduhoplovaca. Isto, u dobroj meri, važi i za dogovore oko tehničkog održavanja vazduhoplova i bezbednosti letenja. Primera bi se sigurno još moglo naći.

Ali, istini za volju baš zbog kritičkog odnosa, kakav se u VSV neguje sve ih je manje i ne mogu zamagliti ostvarene rezultate po kojima je Vazduhoplovni savez Vojvodine zauzeo zavidno mesto u samom vrhu Jugoslovenskog vazduhoplovstva.

Takav odnos prema problemima biće neophodan i na ovoj Konferenciji. Ako se dogovoreno kasnije dosledno sprovede u praksi rezultati neće izostati.

A. P.

## Aktivnosti VSV u prošloj godini

# USPEH I PORED TEŠKOĆA

### ● Vojvođanski vazduhoplovci mogu se podičiti brojnim uspešno izvedenim akcijama u prošloj godini

Prošlogodišnja aktivnost vojvođanskih vazduhoplovaca odvijala se u već poznatim okolnostima – pratila je nestašica skoro svih sredstava neophodnih za normalan rad. Međutim, uz racionalno korišćenje raspoloživih kapaciteta ostvarena je zadovoljavajuća aktivnost, pa je tako Vazduhoplovni savez Vojvodine i dalje zadržao visoko mesto u jugoslovenskom vazduhoplovstvu.

Podimo od rada sa vazduhoplovnim podmlatkom. Tradicionalni konkursi za najbolje dečije likovne i literarne radove »Selenitska paleta« i »Ikarovo pero« uspešno su sprovedeni i prošle godine uz učešće preko 40.000 mališana iz preko 200 škola i dečijih ustanova. Najbolji učesnici bili su na dan RV i PVO gosti na aeromitingu koji je za njih priređen na Čenejskom aerodromu. Uz druge aktivnosti za najmlađe ljubitelje vazduhoplovstva organizovane su i posete našim vazduhoplovnim jedinicama JNA. Ranije započeta saradnja sa klubovima naših radnika u inostranstvu i školama u kojima se školuju njihova deca nastavljena je i prošle godine pokroviteljstvom na proslavama Dana mladosti u Bitinghajmu. I konačno, organizovane su brojne posete učenika našim sportskim aerodromima, što je za njih predstavljalo izuzetan doživljaj.

### Raketni modelari osvetlali obraz

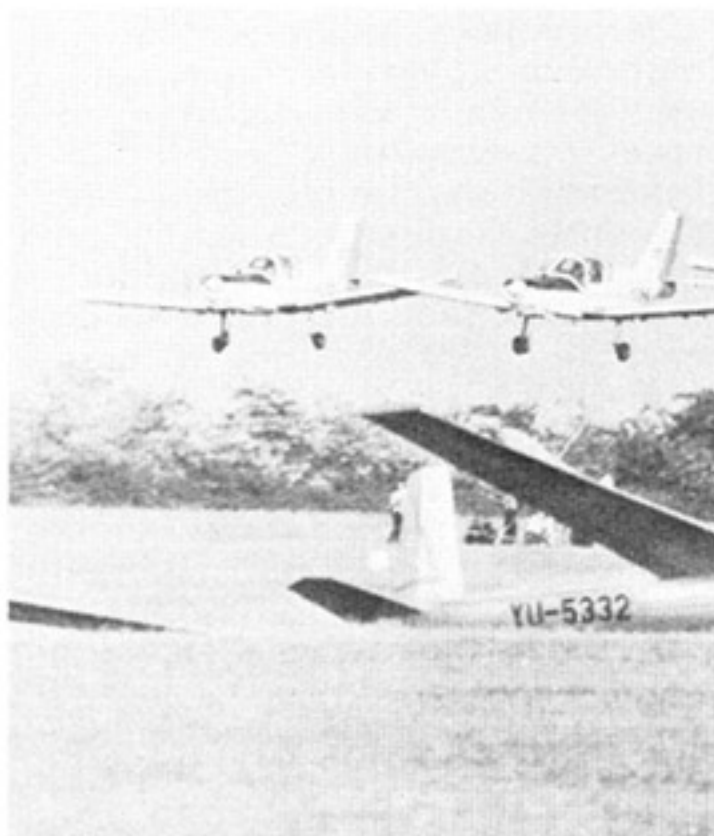
Raketni modelari su uz sve nedaće koje su ih pratile prošle godine, a pre svega, nestašicu neophodnog materijala ostvarili izuzetno dobre rezultate na saveznim takmičenjima i državnim prvenstvima. Tako je čak četiri vojvođana dospelo na listu od 10 najboljih jugoslovenskih raketnih modelara. Na tri savezna takmičenja osvojena su četiri prva, četiri druga i tri treća mesta u

ekipnoj konkurenciji po kategorijama. Na državnom prvenstvu ekipno su osvojena dva prva, dva druga i jedno treće mesto, a u pojedinačnom nadmetanju dva prva, dva druga i jedno treće mesto.

U teškim okolnostima radili su prošle godine i vazduhoplovni modelari, ali zato nisu izneverili staro pravilo da kada im je najteže ostvaruju vrhunske rezultate, što su i dokazali na brojnim takmičenjima u prošloj godini. Jedno je ipak sigurno, – sa ovakvim uslovima rada vojvođanski ali i vazduhoplovni modelari iz drugih sredina naći će se ubrzo na silaznoj putanji.

### Stagnacija u padobranstvu

Za stagnaciju koja je u prošloj godini karakterisala kretanja u vojvođanskom padobranstvu, mogu se navesti više-



Motorni piloti su prošle godine ostvarili 2.572 časova naleta

strukti razlozi. Plan za 1984. sačinjen je bez uvažavanja objektivnih okolnosti materijalne prirode u kojima se ta aktivnost odvija. Prilikom sprovođenja ovog plana nije ostvarena neophodna saradnja među klubovima kako bi se racionalnijim korišćenjem raspoložive tehnike ublažili negativni efekti opšte nestašice. Zbog nedostatka aviona i avio goriva broj skokova u prošloj godini smanjen je čak za 1.000, – ostvareno je 5.547 skokova. Ipak, održana su sva predviđena takmičenja, pri čemu je ostvarena iznenađujuća brojnost učesnika. Ali kada se na kraju sve sumira vidi se da su ceh u stvari platili početnici jer su se restrikcije u najvećoj meri odnosile baš na njih.

### Borba za kvalitet u jedriličarstvu

Prošlogodišnja situacija u jedriličarstvu značajno je popravljena pristizanjem novih prelaznih jedrilica, tako da je dobijena nova šansa za poboljšanje obuke početnika. Pored toga poenta prošlogodišnje aktivnosti jedriličara bila je u podizanju kvaliteta već afirmisanih sportista i onih koji su bili spremni da se uhvate u koštac sa svim teškoćama koje prate obuku. Uspešno su organizovana i dva pokrajinska prvenstva, a vojvođanski jedriličari su učestvovali i na drugim takmičenjima, koja su organizovana u našoj zemlji. Uz sve to treba naglasiti i nastavak dosadašnje uspešne saradnje sa jedriličarima iz Mađarske.

U prošloj godini ostvareno je ukupno 3.107 časova naleta i preletano 56.158 kilometara.

### Motorni piloti ostvarili plan

Motorni piloti su sa 2.572 časa naleta prošle godine skoro u potpunosti ostvarili svoj plan aktivnosti. Pri tome, oni su morali savladati brojne prepreke – od nedostatka rezervnih delova do problema oko rešavanja pojedinih administrativnih i statusnih problema. Ipak, postignuto je masovno učešće na takmičenjima, a izvedene su i brojne akcije za potrebe opštenarodne odbrane.

## Angažovanje Vazduhoplovnog saveza Vojvodine u sistemu ONO

# KONTINUIRANA AKTIVNOST

- **Stalno se povećava broj i kvalitet kadrova koji se u okviru Vazduhoplovnog saveza Vojvodine obučavaju za potrebe opštenarodne odbrane**

Vazduhoplovstvo i sistem opštenarodne odbrane su oduvek bile dve nedeljive celine koje se tesno prepliću i dopunjavaju. Prošlogodišnja aktivnost vojvođanskih vazduhoplovaca u punoj meri je to u praksi i potvrdila. Može se slobodno reći da nije bilo akcije koja je izvedena u prošloj godini koja se na bilo koji način nije mogla uklopiti u program opštenarodne odbrane.

Podimo od obuke kadrova. U VSV se, ne bez razloga, ističe da je obuka kadrova po ugovorenim zadacima za potrebe SSNO, Pokrajinskog sekretarijata za narodnu odbranu i Pokrajinskog štaba TO bio jedan od najuspešnije realizovanih zadataka u prošloj godini. U ovim aktivnostima do punog izražaja su došli stručni i ljudski kvaliteti rukovodstava aero klubova i nastavnika. Kvalitet i broj kadrova koji je na ovaj način obučan za te potrebe to najbolje potvrđuje. Veliki napor je uloženi u obuku kadrova za škole rezervnih starešina avijacije. Rezervni vazduhoplovni kadar

iz Vojvodine već drugu godinu je znatno ulepšan – u njegov sastav su ušle i omladinke.

Uspešna saradnja koja se već niz godina neguje sa Pokrajinskim štabom TO nastavljena je i ove godine. Sve dogovorene akcije uspešno su sprovedene, a za uzvrat od Štaba je dobijena puna materijalna i druga podrška u sprovođenju svakodnevnih aktivnosti. Prošle godine je nastavljena i ranije započeta praksa grupisane obuke pripadnika pokrajinske jedinice TO avijacije u noćnom, grupnom i akrobatskom letenju.

Društvena akcija »Svi u odbrani i zaštiti« već nekoliko godina je u punoj meri bila ispunjena aktivnostima vojvođanskih vazduhoplovaca. Ovo učešće nije se ogledalo samo u atraktivnom nalletu aviona nego i u veoma obimnom angažovanju padobranaca, jedriličara, modelara i drugih vazduhoplovaca.

Gledano po vazduhoplovnim granama mogao bi se napraviti veoma obi-

man inventar aktivnosti vezanih za potrebe opštenarodne odbrane. Pokušaćemo da nabrojimo samo najznačajnije. Opšta karakteristika ove aktivnosti u svim granama je veliki broj obučanih početnika i vazduhoplovaca koji su prošli višu obuku. Sprovedena su i brojna takmičenja na kojima je ostvarena zavidna masovnost učesnika. Evo i nekih specifičnosti.

Raketni modelari su isprobali i uspešno primenili snimanje iz radiovođenih modela, a demonstrirana je i primena raketnih modela za potrebe ONO.

Padobranici su izveli preko 5.000 skokova od čega oko 300 vanterenskih. Istovremeno učestvovali su na nekoliko desetina vežbi jedinica i organa TO i civilne zaštite.

Kao i ranijih godina jedriličari su pomogli u organizaciji obuke pripadnika vojne vazduhoplovne srednje škole, izveli izvanredan broj naleta i masovno učestvovali na nekoliko takmičenja čije su discipline sadržavale elemente primenjive u ONO.

Uz redovnu trenazu i višu obuku pripadnika pokrajinske jedinice TO avijacije, motorni piloti su prošle godine izveli vežbu svih pripadnika, a učestvovali su i na zajedničkim vežbama sa službama OJOU i vežbama za potrebe opštinskih organa ONO.

## Vazduhoplovni savez Vojvodine u 1985.

# ŠIROKA LEPEZA AKTIVNOSTI

- **Rad u ovoj godini obuhvatiće mnoge akcije – od obuke novih kadrova do organizacije brojnih takmičenja**

U Vazduhoplovnom savezu Vojvodine za ovu godinu sačinjen je prilično ambiciozan program aktivnosti. U širokoj lepezi planira-

nih aktivnosti značajno mesto je dato organizaciono instruktivnom radu sa članstvom. Planirano je održavanje nekoliko seminara

## KALENDAR TAKMIČENJA VSV ZA 1985.

### April

Deveto Seniorsko prvenstvo vazduhoplovnih jedriličara – od 24. aprila do 5. maja na aerodromu »Čenej«.

### Maj

Šesnaesto prvenstvo raketnih modelara u Kikindi – od 11. do 12. maja.

Dvadesetosmo prvenstvo modelara u kružnokomandovanom letu 12. maj na čenejskom aerodromu.

Jedanaesto prvenstvo radiovođenih modela 19. maja na »Čeneju«.

Oko 21. maja Izložba dečijih radova u Domu JNA kao završnica konkursa i prikaz letenja na čenejskom aerodromu – najverovatnije 21. maja.

Deseto prvenstvo motornih pilota Vojvodine u preciznom letenju »Memorijal Ivana Sarića« – 19. maja u Subotici.

### Juni

Dvadesetpeti slet vazduhoplovnog podmlatka Vojvodine – 2. juna na čenejskom aerodromu.

Deveti slet vazduhoplovnog podmlatka Jugoslavije – krajem juna na aerodromu VP – Sombor.

Dvadesetosmo prvenstvo u slobodnoletelim modelima – 9. juna u Zrenjaninu.

Prvenstvo Jugoslavije u kružnokomandovanim modelima – od 28. do 30. juna na čenejskom aerodromu.

Evropsko jedriličarsko prvenstvo za žene – 30. juni do 14. juli u Subotici.

### Juli

Početak jula obuka padobranaca i pokrajinska prvenstva padobranaca za juniore, seniore i u skokovima na vodu.

Prvenstvo Jugoslavije u slobodno letelim modelima – 4. do 7. jula u Zrenjaninu.

### Av gust

Sedmo juniorsko prvenstvo za vazduhoplovne jedriličare – 16. do 25. avgusta u Subotici.

### Septembar

Takmičenje vazduhoplovnih modelara »Novosadski minikup« – 1. septembra na čenejskom aerodromu.

### Oktober

Kup Bečeja u kružnokomandujućem letu – 8. oktobra u Bečeju.

za sudije, kao i stažiranje za nastavnike pripravnike po granama delatnosti, koje bi se u teorijskoj nastavi odvijao u zimskom periodu. Istovremeno je predviđena i teorijska priprema, uz kasniju preobuku, za sve pilote koji će tokom sezone leteti na novim tipovima aviona i jedrilica. Postavljen je i cilj da se sprovedu raniji dogovori o grupisanju obuke po granama delatnosti u klubovima u kojima za to postoje najbolji uslovi. Isti princip treba ostvariti i kod pripreme vrhunskih sportista, pri čemu u programe treba uneti specifičnosti u kojima će se odvijati pojedina takmičenja.

Usvojen je i kalendar takmičenja i pritom prihvaćen princip da ni jedan klub ne može učestvovati na prvenstvu Pokrajine, ukoliko prethodno nije organizovao svoje klupsko, a gde je to moguće i zonsko takmičenje.

Vazduhoplovni savez Vojvodine uključuje se i u obeležavanje 40-te godišnjice pobeđe nad fašizmom, organizovanjem više značajnih manifestacija, ili uključivanje u opšte programe SSRNV.

Nastaviće se i dosadašnja dobra saradnja sa klubovima naših radnika na privremenom radu u inostranstvu i školama koja okupljaju njihovu decu.

Predviđen je i nastavak dosadašnje dobre saradnje sa mađarskim vazduhoplovcima koja će se najviše ogledati u učestvovanju na takmičenjima i češćoj razmeni iskustava.

Poseban značaj pridaje se međurepubličkoj i pokrajinskoj saradnji pa će tako vojvođanski vazduhoplovci učestvovati na svim tradicionalnim susretima i takmičenjima u drugim republikama i Pokrajini Kosovo.

Iz obimnog programa aktivnosti VSV za ovu godinu treba navesti još i angažovanje na rešavanju organizaciono kadrovskih pitanja i vaspitno obrazovnom i idejnom radu sa članstvom.

# GUBER NAMEĆE PREKRETNICU

- *Ove, četrdesete godine postojanja, svodiće se bilansi delovanja i planirati aktivnosti Vazduhoplovnog saveza Jugoslavije do 1990. godine. Kakva perspektiva stoji pred 120.000 članova u trenutku kada se zna da samo za održavanje tehničkih sredstava na sadašnjem nivou treba izdvojiti oko 400 milijardi starih dinara?*

Analize dosadašnjeg rada ukazuju da Vazduhoplovnom savezu Jugoslavije nije u društvu obezbeđen odgovarajući tretman, uzimajući u obzir društveni značaj ove organizacije od posebnog interesa, pa su neka vitalna pitanja njenog postojanja i opstanka i danas nerešena. Pre svega misli se na pravni položaj VSJ, materijalnu bazu, sistemsko i stabilno finansiranje, odnos vazduhoplovne privrede prema VSJ, kao i na mesto i ulogu Saveza u konceptu opštenarodne odbrane u slučaju neposredne ratne opasnosti i u ratu.

Zato se, pred usklađivanje potreba i želja za realnim razvojem u narednom

direktno izdvajaju za VSJ, a ne posredno (preko SOFK i Narodne tehnike). Uz to, ozbiljna stavka u prihodima, a to je takođe pitanje sistema, jeste i privredna delatnost samih članova, saradnja sa privrednim organizacijama, marketing, razvoj vazduhoplovnog i sportskog turizma i sportsko-turistička saradnja sa susednim zemljama.

Ovakva i slična planiranja dala bi mogućnost realnijeg i skladnijeg učešća Saveza u razvoju jugoslovenskog vazduhoplovstva, pri čemu se usmerenost razvoja VSJ dimenzionira prema potrebama društvene zajednice i udruženog rada Ovakvo polazište i definisanje os-



*Hoće li rezervoari presušiti?*

srednjoročnom periodu od 1986. do 1990. godine nalazimo na prekretnici koja mora rešiti sva ova pitanja. Savez će tražiti promene u sistemskim rešenjima sopstvenog društvenog položaja i promene sistema finansiranja, čime bi se obezbedila stalnost i sigurnost finansiranja i finansijske politike, a time i mogućnost za ostvarenje planske i razvojne politike do 1990. godine.

## Da li predstoji opadanje članstva

U protivnom, ako ne bude razumevanja društvenih faktora, neće biti mogućnosti da se obezbedi više od sopstvene proste reprodukcije, i, uz redovne gubitke materijala, VSJ će se suočiti sa opadanjem članstva i 1990. će se naći u položaju koji se neće bitno razlikovati od sadašnjeg, s tim što će u nekim sredinama prestati vazduhoplovno-sportska delatnost ili bar neki od njenih vidova.

Za razrešenje ovakve situacije članovi Saveza predlažu da se problem finansiranja postavi na širu platformu, a da se sredstva koja prističu iz budžeta

novnih sistemskih pitanja od kojih zavisi realizacija date razvojne koncepcije, otvara i mogućnosti realne i stimulative društvene kontrole i uključivanja u sistem odgovarajućih društvenih subjekata, osobito onih koji imaju interesa u razvoju i jačanju vazduhoplovstva.

## Neminovna redukcija centara

Ovde se svakako ne insistira na drastičnim zaokretima u odnosu prema VSJ, naročito ne u ovoj eri besparice i problema koji pritiskaju i druge subjekte našeg društva, ali ako se sistem ne promeni, predstoji neminovno niza-dovanje Saveza.

S druge strane, zahtevajući ovako krupne promene, moramo još kritičnije preispitati sve ciljeve, planove i programke zadatke, odnos prema organizovanosti u Savezu i pronaći sve mogućnosti racionalnijeg rada.

Letimičan pogled na neke tabele nameće pitanje da li baš treba toliko toga, ili, da li baš ovako kao što je sada,

treba organizaciono postavljati određene relacije unutar jugoslovenskog ili saveza republika i pokrajina. Imamo 170 aeroklubova, a da ih je još toliko, ne bi bili naodmet. U njima se okupljaju i stižu prva znanja o vazduhoplovstvu hiljade mladih, koji su uspeli da prođu kroz vrata zvana »mogućnost«, ili kapacitet, jer višestruko veći broj je ostao sa druge strane. Međutim, brojka od 56 letačkih centara i vazduhoplovnih škola sa tendencijom da se maltene na svakoj livadi organizuje neki oblik letačke aktivnosti, uz teškom mukom isforsiranog nastavnika letenja ili padobranstva, ne ide ukorak sa onim što tražimo od društva, a još manje sa onim što zauzvrat pokušavamo da mu ponudimo.

Sada je prilika da se o ovakvim stvarima govori. U klubovima se svode bilansi i brojke su neumitne. Samo letimičan pogled na prosek naleta po pilotu koji je jedva dvadeset časova, što je ispod svake pameti o bezbednosnoj spremi, treba da bude opomena svima da i u samom Savezu treba činiti zaokrete. Neminovna je redukcija broja centara i škola za obuku u svakoj republici i pokrajini, redukcija u stihijnoj nabavci letelica i opreme.

## Cifre da se zavrti u glavi

U narednom srednjoročju izlazi resurs svim padobranima, a po sadašnjoj ceni, samo za njihovo obnavljanje potrebno je sto milijardi starih dinara. Dodamo li tome da u narednih pet godina izlazi resurs jednom broju aviona i jedrilica i još nekoj opremi i da nema nikakvog načina produženja korišćenja, znači da za prostu reprodukciju ovih letelica treba još najmanje tri stotine milijardi starih dinara.

Na te cifre treba dodati još toliko, jer je Savez u velikom deficitu sa osnovnim sredstvima za rad: dvosedim jedrilicama, avionima za višu obuku i figurno letenje, sredstvima veze, čak i telefonima. Toliki novac VSJ se može sam izdvojiti.

Zahtev za rešavanje ovih problema podrazumeva odgovorno ponašanje svih, napore za pronalaženje najracionalnijih rešenja. Zato moramo odgovorno planirati.

Samo letimičan pogled na prve pokazatelje za srednjoročni plan u Vojvodini pokazuje apsurdnu šarolikost. Veliki klubovi ne planiraju povećanje, već samo gotovo prostu reprodukciju bez znavljanja flote i opreme, trenazu radi održavanja postojećih kadrova i minimum obuke novih ljudi za letačke aktivnosti. Neki drugi, koji imaju samo jedan avion i nastavnika, pa čak ni njega, planiraju da stignu one velike, verovatno rezonujući da je lakše kada »sve« imaš.

Sigurno je da ima grešaka i kod jednih i kod drugih, pa je zato pred nama period od skoro godinu dana, u kome se moramo odgovorno osvrnuti oko sebe i videti gde nam je mesto i koliki guber. Svako odstupanje iz realnih okvira nanosi nenadoknadle posledice svim organizacijama Vazduhoplovnog saveza Jugoslavije.

**Rada Kačanski**

## Subotica domaćin evropskog prvenstva u jedriličarstvu za žene

# Priznanje i obaveza

- *Evropsko prvenstvo u jedriličarstvu održaće se od 30. juna do 14. jula*
- *Već se prijavilo 16 zemalja, a svoj dolazak najavile i ekipe SAD i Australije*

dogovoreni zadaci. Tako će se, ukoliko se u nekoj oblasti ne bude poštovala dogovorena dinamika, moći blagovremeno preduzimati neophodne mere kako bi se zastoj što pre otklonio.

Jedna od značajnih činjenica je da će se ovo takmičenje samofinansirati. Očekuje se da će se uz kotizaciju od 600 maraka i naplatu svih drugih troškova vezanih za učešće, obezbediti ne samo pokriće svih troškova takmičenja nego i ostvariti izvesna devizna dobit. To tim pre jer prema sadašnjim procenama nisu potrebna neka znatnija ulaganja. Najveći troškovi odnose se na izgradnju aneksa uz zgradu aerodroma i puta do aerodroma. Uz ta i druga manja ulaganja smatra se da će takmičarima biti obezbeđeni uslovi kakve su obezbeđivali i raniji domaćini ovakvih takmičenja. Uostalom tako je i rođena ideja za kandidovanje Subotice za domaćina kada su subotičke jedriličarke nastupale na jednom ranije održanom evropskom prvenstvu, videle su da takve uslove kakve je tada ponudio taj domaćin, uz izvesna ulaganja može pružiti i Subotica. Njihov optimizam za sada dele svi koji su se prihvatili odgovornog zadatka da pripreme ovu veliku jedriličarsku feštu. U pomoć su im pritekli čak i mladi gorani koji će u blizini aerodroma zasaditi šumu sa ukrasnim drvećem koje treba da doprinese ugodnijem boravku gostiju.

Prihvatajući ovo takmičenje i kao svoju akciju, neophodnu pomoć u kadrovima obezbedio je Vazduhoplovni savez Vojvodine, a kada za to dođe vreme organizatorima će se staviti na raspolaganje i neophodna tehnička baza. Kad je reč o takmičarskoj komisiji treba reći da će je zbog prirode takmičenja sačinjavati žene, poznati vazduhoplovni jedriličari.

U vreme održavanja Evropskog prvenstva u jedriličarstvu za žene u susednoj Mađarskoj održavaće se državno prvenstvo u jedriličarstvu. Međutim, i ovaj put došli su do izražaja dosadašnji dobri odnosi između jugoslovenskih i mađarskih vazduhoplovaca koji su se uspešno održavali kroz dugogodišnju saradnju u organizaciji niza takmičenja i manifestacija na kojima su učestvovali vazduhoplovci dve zemlje. Tako su i ovoga puta mađarski vazduhoplovci obećali svu potrebnu pomoć što je od strane organizatora prihvaćeno sa zadovoljstvom.

Dakle, kako se vidi, točak priprema za ovogodišnje Evropsko prvenstvo u jedriličarstvu za žene u Subotici u punom je zamahu. Ostaje još mnogo toga da se uradi, ali sudeći po entuzijazmu organizatora velika je verovatnoća da će sve biti urađeno na vreme i da se u julu nećemo obrukati pred licem Evrope.

A. P.

Subotica se sprema za veliko vazduhoplovno slavlje. Grad Ivana Sarića i čitave plejade vazduhoplovaca u kojoj je već sigurno mesto zauzela i jedna žena, mlada jedriličarka Marija Letić, biće ove godine domaćin evropskog prvenstva u jedriličarstvu, koje će se održati od 30. juna do 14. jula. Ova vest s radošću je primljena ne samo među vazduhoplovcima nego i u celoj Subotici, koja prihvatanje njene kandidature od strane međunarodnih vazduhoplovnih foruma shata kao veliko priznanje, ali i obavezu, jer domaćin na ovom takmičenju neće zastupati samo Suboticu nego i celu Jugoslaviju.

Do sada se već prijavilo 16 ekipa iz Evrope, a svoje učešće van konkurencije najavile su i Sjedinjene Američke Države i Australija. Sve to govori da bi, ukoliko se obave valjane pripreme, ovo mogla biti prava vazduhoplovna fešta i prilika da se još jednom potvrdi naš visok renome u vazduhoplovnom sportu.

Najznačajnija podrška organizatorima ovog takmičenja stigla je od Opštinske konferencije SSRN Subotice gde je izražena spremnost da se organizatorima pruži svaka neophodna

pomoć, pa im je čak pomalo zamereno što se za pomoć nisu ranije obratili. Već je izabran Organizacioni odbor od 31 člana u koji su pored predstavnika Opštinske konferencije SSRN Subotice ušli i predstavnici JNA, zatim skupštine opštine i društveno-političkih organizacija opštine Subotica, Sekretarijata unutrašnjih poslova, Turističkog saveza, SIZ za fizičku kulturu, zdravstva, trgovine i nekoliko najvećih radnih organizacija iz opštine. Za predsednika Organizacionog odbora izabran je Milan Vuković, član Predsedništva Opštinske konferencije SSRN Subotice. Pošto vremena nema mnogo, a zadaci su obimni i odgovorni dogovoreni su intervale u kojima će se ovo telo sastajati i analizirati kako se sprovode



## Najbolji sportisti Vazduhoplovnog saveza Vojvodine u 1984. godini

### DRUGIMA ZA UGLED...

Jedna lepa inicijativa Vazduhoplovnog saveza Vojvodine pretvorila se već u tradiciju i stekla zavidan ugled.

Naime, svake godine na osnovu postignutih rezultata u sportskom vazduhoplovstvu – na godišnjoj konferenciji Vazduhoplovnog saveza Vojvodine, proglašavaju se najbolji sportisti po granama delatnosti i dodeljuju im se priznanja.

Najbolji među najboljim zaljubljenicima modrih visina u 1984. godini bili su:

– Zoran Adamov, raketni modelar iz AK «Branko Franeta-Milja» iz Kovina. Državni reprezentativac, prvak Vojvodine i Jugoslavije u nekoliko disciplina;

– Radoje Blagojević, vazduhoplovni modelar iz AK «Žarko Zrenjanin» iz Zrenjanina. Dugogo-

branske reprezentacije. Prvak Vojvodine i druga u Jugoslaviji;

– Uroš Šumar, padobranac iz AK «Heroj Pinki» iz Novog Sada. Prvak Vojvodine, državni reprezentativac. Na državnom prvenstvu bio je najbolje plasirani Vojvođanin;

– Živa Frenc, vazduhoplovni jedriličar iz AK «Žarko Zrenjanin», Zrenjanin. Čovek koji godinama suvereno «vlada» na nebu jugoslovenskog jedriličarstva. Višestruki šampion ili vice-šampion Jugoslavije.

– Geza Kujundžić, motorni pilot iz AK «Ivan Sarić» Subotica, prvi Vojvođanin koji posle duže pauze izlazi na takmičarsku scenu. Ovaj mladi čovek nalazi se na čelu grupe svojih vršnjaka koji se sve uspešnije dokazuju i izbijaju u sam vrh sportskog vazduhoplovstva, čak i u jugoslovenskim razmerama.

H. U.



Pozdravi i darovi iz domovine

## Vazduhoplovci među našim radnicima privremeno zaposlenim u inostranstvu

### Domovina je tako bliže...

Tradicionalni i popularni konkurs Vazduhoplovnog saveza Vojvodine za najbolji likovni i literarni rad «Ikarovo pero» i «Selenitska paleta», već više od decenije pleni i motiviše mališane i one malo starije diljem Vojvodine i ne samo Vojvodine. Zahvaljujući uspešnoj saradnji vazduhoplovnih klubova, konkurs je «prodro» i do naših suseda u Mađarskoj i Rumuniji, a još pre nekih šest godina rodila se ideja da se konkurs proširi i na decu naših radnika privremeno zaposlenih u inostranstvu, tačnije u SR Nemačkoj. Usledili su kontakti sa nekolicinom prosvetnih radnika zaduženih za nastavu u dopunskim školama i saradnja se uspešno počela odvijati u dva regiona, da bi do danas ostala posebno uspešna, čak u stalnom razvoju – sa Zajednicom klubova Jugoslovena sedme regionalne zajednice Baden Vurtemberg.

Zahvaljujući Veri Golubović, njenoj upornosti i entuzijazmu, koja je, uzgred, i u domovini bila veoma priznat i afirmisani vaspitač, sposobna i spremna da se i van radnog vremena maksimalno posveti deci, a uspešnu saradnju i kontakte uspostavi i sa roditeljima, najuspešnija saradnja ostvarena je sa klubom Jugoslovena «Zagorje» u Bitingemu.

Danas je to već dugogodišnja saradnja Vazduhoplovnog saveza Vojvodine sa Zajednicom klubova Jugoslovena i u to ime i u znak zahvalnosti i priznanja za ispoljenu aktivnost, nesebično zalaganje i doprinos na ostvarenju šireg programa upoznavanja domovine Savezu je dodeljena Spomen-plaketa.

Uostalom, delegacija Vazduhoplovnog saveza bila je već nekoliko puta gost kluba Jugoslovena «Zagorje», a na priredbama povodom Dana mladosti uručivala je priznanja mladima koji su učestvovali na konkursu «Ikarovo pero» i «Selenitska paleta». Ni ostala deca tom prilikom ne ostaju praznih ruku. Dobijaju prigodne darove – simbole pionirske organizacije (pionirske marame, kape, zastave, članske karte, četne zastave) i, tako, sve do samog pečata pionirske organizacije.

I, ono, što je u celoj stvari najvažnije: iz tih poseta rađaju se trajna, lepa i duga prijateljstva sa decom, roditeljima, a članovi kluba povezali su vazduhoplovce Vojvodine sa srodnim vazduhoplovnim organizacijama u njihovom gradu.

Do bliskih susreta, lete pisma u domovinu i iz domovine, a kada se susreti obistine, radosti nema kraja.

A, do tih susreta i nije ostalo mnogo vremena, za čas će doći maj, sa njim Dan vazduhoplovstva, tim povodom konkurs za najbolji likovni i literarni rad «Ikarovo pero» i «Selenitska paleta» i eto prilike da «klinči» i «klinceze», a i oni sa tek izniklim plavim čuperkom, polete nekim svojim letelicama, na krilima mašte u zagrljaj neba, da se kroz priču, stih, crtež... druže sa neustrašivim graničarima i čuvarima našeg neba i sanjaju, sanjaju a možda i ostvare, zašto ne, želju da i oni budu hrabri i važni i nenadmašni piloti, jedriličari, padobranci, kosmonauti.

A i domovina će postati bliža; za Dan mladosti posetiće neko od nas naše prijatelje, podeliti nagrade, družiti se i veseliti sa vama, koji ste, tek privremeno negde u inostranstvu, a kada dođete u posetu domovini vodićemo vas na naš lepi sportski aerodrom na Čeneju i družiti se, družiti...

H. U.



Helija Balaš

dišnji reprezentativac, osvajač bronzane medalje u kategoriji jedrilica na evropskom prvenstvu u Livnu;

– Helija Balaša, padobranka – juniorka iz AK «Ivan Sarić» Subotica. Najbolja u Vojvodini, omladinski prvak Jugoslavije;

– Slavica Lučić-Koprivica, padobranka iz Aero-kluba, Titov Vrbas. Višestruka državna reprezentativka i kapiten pado-



Uroš Šumar



Živa Frenc



Slavica Lučić-Koprivica



Geza Kujundžić

# KVALITETNA OBUKA — BEZBEDNO LETENJE

U Vojvodini ima osam letačkih klubova od toga samo tri imaju profesionalnog upravnika i osam profesionalnih nastavnika od čega su pet u Novom Sadu, dok istovremeno ima 22 amatera.

Ove cifre nedvosmisleno govore i možda daju pravi odgovor na pitanje gde je vazduhoplovni sport u društvu, u nekim sredinama, koliko ga ono ceni u odnosu na druge sportove, koliko brine za aktere tog sporta i koliko ne brine o posledicama.

Uzimajući u obzir da je Vazduhoplovni savez Vojvodine jedna od najaktivnijih organizacija Vazduhoplovnog saveza Jugoslavije, da okuplja veliki broj članova, raspolaže velikom vazduhoplovnom tehnikom i da je izuzetno aktivan u svim granama vazduhoplovne delatnosti, postavlja se pitanje: sada, kada se nalazimo u punom jeku priprema za realizaciju programa obuke, trenaže i takmičenja — da li pomenuti stručni kadar može da obezbedi kvali-



**Bezbednost uvek mora biti prva briga**

tetnu nastavu i izvršenje letačkih zadataka.

Jer, nije daleko od pameti da bezbednost u prvom radu zavisi od odgovornog profesionalnog rada i odnosa prema radu, kako nastavnog stručnog osoblja tako i učesnika-članova klubova, da je broj profesionalaca mali s obzirom na broj aktivnih članova VSV, da se amateri nerado prihvataju odgovornosti, a još manje izražavaju želju da se zaposle za male i nesigurne lične dohotke pa uz ostala nerešena statusna i druga pitanja, nisu u mogućnosti da pomognu VSV i doprinesu uspešnosti i bezbednosti letenja.

## Uzroci udesa

Koji su to posredni i neposredni uzročnici koji dovode do udesa, šta je učinjeno i šta treba činiti da do njih ne dolazi?

U padobranstvu: nepravilno rukovanje padobranom i prizemljenje, te ne pridržavanje datih uputstava za skok.

U jedriličarstvu: nedovoljna lična priprema pilota, neblagovremeno donošenje odluke o izboru terena za vanaerodromsko sletanje, kao i nepravilne odluke o načinu sletanja, nedovoljna obu-

čenost pilota za letenje u komplikovanim meteo uslovima i sl.

U motornom letenju: neadekvatno komandovanje u kratkom finalu i pariranju bočnog vetra, nedovoljno poznavanje eksploatacije kabine i sl.

Posredne uzročnike mogli bismo klasifikovati u:

— uzročnike direktno vezane za izvršenje zadatka, i

— uzročnike individualno vezane za izvršenje zadataka.

U prvu grupu, za sve vrste udesa po svim granama delatnosti zajedničko je:

— slaba ili nedovoljna priprema za letačku aktivnost osnovne organizacije nakon dužih prekida rada, a naročito na početku sezone;

— stalna ili nedovoljna priprema i organizacija letačkog dana od strane stručnih lica;

— stalna ili nedovoljna lična priprema neposrednih izvršilaca zadatka;

— nedovoljan i neadekvatan broj kontrola i provera letača od strane kvalifikovanih lica;

— neproveravanje spremnosti posada za izvršenje određenih zadataka od strane stručnih lica;

— odstupanje od zadatka ili njegova promena bez mogućnosti potrebne pripreme;

— izvršenje zadataka po svaku cenu,

— nepostojanje programa za višu obuku, bar u jedriličarstvu i padobranstvu na nivou VSJ, od dozvole do takmičarskog letenja;

— unošenje familijarnih odnosa između rukovodilaca letenja, izvršilaca i tehničkih službi;

— nepostojanje ili slab rad organa unutrašnje kontrole vezane za bezbedno letenje i

— svesno ili nesvesno izbegavanje zakonskih normi vezanih za bezbednost učesnika u vazдушnom saobraćaju (nenajavljivanje letova i sl.).

Za indirektno uzročnike udesa, karakteristično je sledeće:

— nerealno planiranje letačkih aktivnosti prema osposobljenosti kadrova, broju letačkih sredstava i obimu rada. Ovi nerealno postavljeni planovi postaju prava mora, a na stručne kadrove se vrši pritisak da se oni realizuju po cenu mnogih previda, propusta i naravno, udesa,

— pripadanje aeroklubova organizacijama SOFK-e, NT i sl. je korisno i pozitivno, ali se to pretvara u hajku na medalje, što nije uvek spojivo sa avijacijom, a dotične organizacije jedino to priznaju kao merilo vrednosti, pa klubovi vrlo često uključuju u takmičenje i nedovoljno spremne sportiste. Posledice su, u najboljem slučaju, velika materijalna šteta,

— mešanje organa ili pojedinaca iz

aeroklubova u stručni rad kvalifikovanih lica, iako ovi rade po zakonu, nije retka pojava, pa se i tu, ako ništa drugo, narušavaju principi u rukovanju letenjem,

— retko se primenjuju pozitivne zakonske odredbe iz člana 12. ZVP unutar organizacija VSV.

## Permanentna borba za bezbednost letenja

Da ne nabrajamo više. Šta je do sada učinjeno da do svih pobrojanih i nepobrojanih ekscenčnih situacija ne dođe?

Predsedništvo Vazduhoplovnog saveza Vojvodine uvrstilo je u svoje programe i planove kao posebnu tačku — permanentnu borbu za bezbednost letenja i sprečavanje udesa. U tom cilju do sada su sprovedene sledeće mere:

— organizovana su tri seminara sa temama o perspektivi i razvoju vazduhoplovstva Vojvodine, sa posebnim osvrtom na bezbednost letenja i sprečavanje udesa.

Poseban značaj imao je seminar organizovan u VVA u Zadru, gde su osnovne teme bile: planiranje, organizacija i sprovođenje letačkih aktivnosti u svim fazama obuke, trenaže do takmičarskog letenja,

— organizacija i rad tehničkih službi uz praktičnu demonstraciju sa posebnim osvrtom na probleme ove službe,

— kontrola letenja i vođenje vazduhoplova sa posebnim osvrtom na problematiku kontrolisanog letenja, najave i odjave letenja, te posledice nepridržavanja ovih normi,

— uticaj stresa na pojavu udesa kod pilota bez obzira na kojoj kategoriji aviona leti.

Nije ni potrebno naglasiti da su predavanja organizovali i izvodili najkvalitetniji kadrovi VVA, i koju su korist od njih imali upravnici klubova, aktivni nastavnici profesionalci i amateri, neposredni izvršiocci programa, tehničko osoblje i članovi Predsedništva VSV.

I šta još reći na kraju. Budu li svi akteri, u svim granama vazduhoplovne delatnosti prihvatili sve ono što je rečeno i što bi uostalom trebalo da znaju, budu li definitivno shvatili da je nedeljivi deo svih priprema za izvršenje letačkih zadataka — kvalitetna priprema u funkciji bezbednosti letenja u rukama najodgovornijih ljudi — nosilaca programa (upravnici, nastavnici, radnici VTS) pozitivni rezultati ne bi ostali. Individualna priprema mora se shvatiti kao savesno upoznavanje sa zadacima koje treba izvršiti, u skladu sa realnom procenom kvaliteta kadrova sa kojima program treba izvoditi, te kvalitetom materijalno-tehničkih sredstava u eksploataciji. Sinhronizaciju rada svih saradnika u procesu izvršenja plana treba dovesti do maksimuma, a materijalno-tehnička sredstva redovno i stručno održavati. Mora se obezbediti blagovremena nabavka rezervnih delova, goriva... da ne govorimo o racionalnom iskorišćavanju svih postojećih stručnih i tehničkih kapaciteta.

Uvažavajući sve te elemente, sportsko vazduhoplovstvo, kao danasve atraktivan doživljaj, postaće još lepše, značajnije, popularnije.

# ORLOVI LETE NA PARADU

Pripadnici jedinice kojom komanduje Zvonko Kramar od 22. decembra prošle godine najbolja su avijacijska jedinica u JNA. Otkako su saznali da će sa svojim avionima učestvovati na paradi u čast 40 godina pobeđe nad fašizmom, ove zimске dane, pored redovnih aktivnosti, provode uvežbavajući svečani poredak u vazduhu

Pravilo je da sitnica nema. Verovatno zbog toga na paketiće sa pilotskim doručkom kuvarica ispisuje imena svih kojima su namenjeni, jer se zna ko šta voli. Jožef Jerič, komandir, retko kad ostaje bez uobičajene piletine. Drugo pravilo – svi piloti, koliko ih ima, ne poleću bez odobrenja jedine žene u jedinici. Njeno ime je dr Jelica Veličković i zadužena je za medicinsko obezbeđenje letenja. Pre svakog leta kontroliše zdravstveno stanje letača.

– Naravno, pravila ima mnogo – kaže Vinko Šebrek, pomoćnik komandanta za politički rad – ali za sve nas u jedinici zaista ne postoje bilo kakve sitnice. Svemu pridajemo pažnju, pa čak i stvarima koje nisu u direktnoj vezi sa letenjem, izvršavanjem zadataka, ili radom na aerodromu. Samo tako se, smatramo, formira homogen kolektiv, osećaj jedinstva i sigurnosti među ljudima, a iz toga se rađa motivacija za bolji rad.

## Zima dobra za treniranje

Jedinica kojom komanduje Zvonko Kramar, jedna je od prvih u Ratnom vazduhoplovstvu i protivvazdušnoj odbrani u koju je stigao poslednji proizvod domaće vazduhoplovne industrije, izvi-

đačka verzija lovačko-bombarderskog aviona »orao«, koji je pre nekoliko meseci, kada je pilot Marjan Jelen probio zvučni zid, postao i naš prvi nadzvučni avion.

»Za izvanredne uspehe u obuci i vaspitanju, učvršćivanju moralno-političkog jedinstva i jačanju borbene gotovosti...« kaže se u naredbi saveznog sekretara za narodnu odbranu, ova avijacijska jedinica je dobila prošle godine Veliku plaketu oružanih snaga i Prelaznu zastavicu »Najbolja jedinica«. Verovatno i tim povodom nedavno je stiglo novo naređenje – grupa »orlova« iz

jedinice učestvovaće na svečanoj paradi 9. maja u Beogradu, u čast četrdesete godišnjice pobeđe nad fašizmom. Zato je i jedan od ciljeva naše posete bio traženje odgovora na pitanje kako teku pripreme za taj let u ovako teškim zimskim vremenskim uslovima.

– Iako je »orao« već dosta dugo u našem naoružanju, ova zima je prva u koju smo ušli sa punom aktivnošću u izvršavanju letačkih zadataka – kaže pilot Jožef Jerič. – Zna se – što je meteorološka situacija složenija, to je važnije da pilot i avion postanu jedna celina i u tom smislu je odlično što su

## Podvig pilota

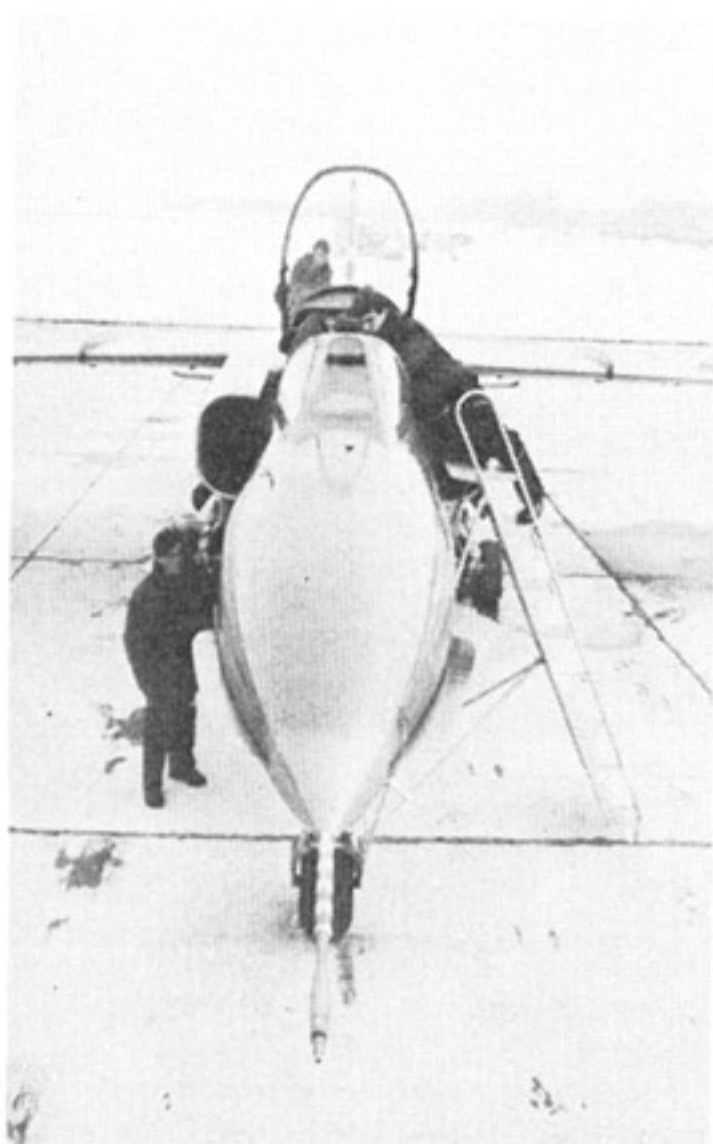
# POLETEO BEZ MOTORA

- **Goran Bulut, pilot u najboljoj avijacijskoj jedinici, ostao je u »orlu« kad je trebao po svim pravilima iskočiti i svojom hrabrošću spasao je skupu letilicu, rizikujući sopstveni život**

Priča je kratka i dramatična, iako je glavni akter, Goran Bulut, ne prikazuje tako. U stvarnosti je trajala samo pet minuta. Svi koji su znali šta se dešava, preživljavali su je mnogo duže, jer se pilot i avion nalazili samo nekoliko sekundi od nepovrata.

– Dobio sam zadatak da obavim navigacijski let na srednjim visinama – priseća se Bulut. – Posle poletanja, na visini od 15 metara, pri uvlačenju stajnog trapa, osetio sam gubitak potiska i video po motorskim instrumentima da je levi motor otkazao. Pošto je sa našim avionom nemoguće poleteti jednim motorom, trebao sam ga napustiti iskakanjem. U tom momentu sam pomislio da imam dovoljno brzine da uvučem stajni trap i zadržim avion. To mi je jedino preostalo da pokušam da ga ne bih odmah napustio. Tako sam i uradio. Uvukao sam stajni trap, da otpor vazduha bude što manji, i gurnuo palicu napred. Brzina je već pala na 260 km/h. Jedino mi je ostalo da čekam da vidim da li će padati i dalje, a tad bih morao iskočiti, ili da sačekam da avion polako kilometar po kilometar dobija brzinu i ostane u vazduhu.

Desilo se ovo drugo, avion je polako uhvatio visinu i primenivši proceduru za sletanje bez jednog motora, završio let. Goran Bulut, pak, verovatno iz skromnosti nije rekao najvažnije: da je brzina i dalje padala, koliko bi vremena ostalo za iskakanje?



Ništa se ne prepušta slučaju



Goran Bulut

A. D.

karakteristične zimske pojave – slabija vidljivost, teža orijentacija, jer je sve pod snegom, – karakteristične u danima naših redovnih aktivnosti, a i priprema za paradu. Uz to, vežbamo i grupno letenje, a to, naravno, zahteva i detaljne razrade na zemlji.

#### Inovatori među mehaničarima

Avijacija nije samo letenje. Jedan let zahteva rad čitavog tima na zemlji. Prvenstveno avio-mehaničara koji pripremaju i pregledaju sve sklopove pred let. »Ljudi sa stajanke«, »oni koji nikada ne polete«, rade na dvadesetak stepeni ispod nule, kad je teško i dodirnuti hladan metal. Sudeći po rezultatima, takav život ne pada im suviše teško.

Po rečima Radivoja Jevića, tehničko osoblje koje se brine o »orlovima« je među najmlađima u Ratnom vazduhoplovstvu i protivvazdušnoj odbrani, tim pun elana i volje da unapredi svoj posao. Prosečna starost je oko 23 godine. I ne samo to. Ovi mladići se bave i inovatorstvom na avionu, jer u eksploataciji neposredno uočavaju sitne nesavršenosti, pa je tako nastalo više predloga za poboljšanje ili doradu pojedinih delova na avionu, a pretpostavljene komande su neke već i odobrile. Jedan od inovatora je i Janez Sušnik, avio-tehničar za izviđačku opremu i opremu za spasavanje.

– Rad na ovako modernom avionu za mene znači podstrek za traženje novih rešenja i poboljšanje tehnike. Radio sam i radim na više inovacija, a one se uglavnom tiču poboljšanja snimanja, boljeg učvršćivanja sklopova itd. Sve to zahteva tesnu saradnju sa pilotima, jer u krajnjem slučaju sva naša rešenja se svode na to da njima olakšaju posao.

#### Tradicije pojačavaju osećaj pripadnosti

Jedinica Zvonka Kramara neguje tradicije Druge lovačke eskadrile NOVJ, formirane 1. jula 1944. godine na aerodromu Benina u Severnoj Africi. Svake godine se taj dan svečano obeležava, a biraju se i najbolji pilot i mehaničar. U jubilarnoj četrdesetoj godini postojanja, titule su pripale pilotu Marku Bukovcu i mehaničaru Milivoju Vasiću.

Ali, podsećanje na ratne dane hrabrih pilota i kasniji rast jedinice nije samo u govorima na raznim svečanostima. Sa pilotima iz tih dana, a i onima koji su kasnije leteli u jedinici, vodi se stalna prepiska, njihova iskustva su ugrađena u obuku, a i sami su česti gosti na aerodromu. Sve to i nije baš sasvim slučajno. Takvo shvatanje tradicija i odvajanje mnogih događaja iz prošlosti od zaborava, pojačava među današnjim vojnicima i starešinama osećaj pripadnosti.

Kao što su njihovi prethodnici pre četrdeset godina sa »harikenima« mogli učiniti sve što zamisle, tako i oni mogu sa »orlovima«. Kroz četrdeset godina će njihovi naslednici pričati o tome.

Artur Demek

## Leteća patrola iznad Dunava

# ZAUZDANA REKA

### ● Mogućnosti za angažovanje avijacije teritorijalne odbrane u vanrednim situacijama na pravi način su se ispoljile u nedavnim akcijama za odbranu Dunava od leda

Hladan ali vedar januarski dan. Zimsku tišinu iznad snegom pokrivenih polja u čenejskom ataru remeti jedino jednolično brujanje avionskog motora. Malo zatim na usku, od snega očišćenu, traku piste čenejskog aerodroma sleće »utva 75«. Za komandama je Ivan Filko, iskusni vazduhoplovac, nastavnik jedriličarstva u novosadskom aeroklubu »Heroj Pinki«. Saputnik mu je inženjer Milenko Petakov, rukovodilac odbrane Dunava od leda na deonici od Begeča do ušća Tise.

– Sigurno vas interesuje otkud hidroinženjer u avionu teritorijalne odbrane – predupredio je novinarsko pitanje, upisujući, nakon predstavljanja, najnovije podatke u specijalnu kartu u kojoj su ucrtani svi vodotokovi u Vojvodini. U Vodoprivrednoj radnoj organiza-



Impresivna slika Dunav okovan ledom

ciji Dunav-Tisa-Dunav – nastavio je Petakov – postoji štab za odbranu od leda na celoj teritoriji Vojvodine. Podatke koji su mu neophodni za odbranu štab dobija od osmatračkih službi iz Sombora, Bačke Palanke, Novog Sada, Zrenjanina, Pančeva i Kovina. Međutim, zbog gustog rastinja kojim su obrasle obale Dunava, mnoga mesta su nepristupačna za osmatranje. Tako nam je jedini izlaz bio da se obratimo za pomoć pokrajinskoj jedinici teritorijalne odbrane avijacije Imre Bartoša, čijim avionima već duže vreme osmatramo sve vodotokove u Vojvodini. Ovi vešti momci su sada naše oči bez kojih bi teško mogli utvrditi pravo stanje leda na rekama.

Iz reči inženjera Petakova provejalo je poverenje u pripadnike ove jedinstvene jedinice teritorijalne odbrane. Za to poverenje postoji puno opravdanje.

Pripremajući se za ovaj novinarski zadatak od Ise Stanišina, iz Pokrajinskog štaba teritorijalne odbrane i Imrea

Bartoša, starešine ove jedinice, slušali smo o širokom spektru mogućnosti upotrebe ove jedinice, kako u ratu tako i u miru. U miru je posebno značajna baš mogućnost upotrebe ove jedinice u vanrednim situacijama. Ovu jedinicu sačinjavaju motorni piloti i tehničko i ostalo osoblje sa ove teritorije iz privredne ili sportske avijacije. Izvršavajući svakodnevne letačke zadatke u svojim aeroklubovima oni lete na istim avionima na kojima lete i za potrebe svoje jedinice TO, tako da ih poznaju do u tančine. Ipak, najveća prednost je što na ovom terenu poznaju svaki puteljak, uvalu ili žbun, pa skoro da nema te situacije koja ih tokom leta može zbuniti ili iznenaditi.

U to smo se uverili kada je uskoro ponovo zabrundao motor »utve 75« i poneo nas u vedro januarsko nebo.

Leteli smo prema Dunavu.

– Lako je sada leteti, kaže Ivan Filko. A samo pre nekoliko dana, posle one velike vejavice, trebalo je biti pravi majstor u orijentaciji da bi čovek znao gde je, jer se iz snega jedva nazirao po neki žbun ili puteljak. A ipak bez problema se svakodnevno letelo za potrebe odbrane Dunava od leda.

Posle kraćeg leta, kod Kamenjara izbijamo na Dunav. Pred očima nam se ukazao zbilja impresivan pejzaž. Ogromne sante, lomeći se u sudarima, napravile su na Dunavu neobičan mozaik, pravi filigranski vez. Kod Ribarskog ostrva sante se gomilaju stvarajući prizor koji pre podseća na neku kosmičku nego na ovozemaljsku sliku. Zahvaljujući uspešnom Filkovom manevru uspevamo objektivom da uhvatimo ovu sliku. Let se nastavlja. Između dva novosadska mosta mirno leži jedan usnuli brod i ne pomišljajući da se uhvati ukostac sa pretećim santama. Malo dalje na okuci, kod železničkog mosta, ponovo nagomilane sante. Dalje, prema Sremskim Karlovcima još ih je više. Ali, tu je i pomoć. Sa suprotnih strana savlađujući metar po metar ledene površine, jedan drugom u susret išli su ledolomci »Čakor« i »Vučevo«. Ledena brana biće uskoro probijena. Leteli smo još jedno vreme iznad zaledene reke, a zatim preko Novog Sada grabimo nazad, put čenejskog aerodroma. Dole u gradu odvijao se svakodnevni život. Ljudi kao da su bili svesni da neke budne oči neumorno motre na hirovitu reku i da se za grad verovatno nikada više neće ponoviti ona 1965. godina kada je Novi Sad lako mogao postati lučko mesto na novom Panonskom moru.

A. Popov

# SVETSKO PRVENSTVO U RELATIVU

Mali Lošinj i Zrakoplovni savez Hrvatske se ozbiljno pripremaju za organizaciju 6. svetskog padobranskog prvenstva u relativ skokovima, grupe po četiri i osam takmičara, koje će se od 15. do 25. septembra održati na ovom dalmatinskom ostrvu. Očekuje se dolazak takmičara iz 25 zemalja, a prvi put će se pojaviti i ekipa Sovjetskog Saveza, čiji padobrancima su svetski rekorderi u svim disciplinama relativna.

Predstavnici jugoslovenskog saveza su prilikom dodeljivanja organizacije ovog prvenstva, postavili uslov da ekipa Južnoafričke Republike ne učestvuje, zbog rasističke politike koja se vodi, u toj zemlji, tako da će se prvi put pojaviti zaista najbolji svetski padobrancima koji su do sada bojkotovali svetska prvenstva.

Skakaće se iz četiri helikoptera Mi-8, a ako se prijavi barem šest ženskih ekipa, medalje će biti podeljene i u toj konkurenciji.

## NOVI MODEL RADIO-VOĐENE JEDRILICE

Posle dvogodišnjeg rada i eksperimentisanja, subotički modelari Karlo Šegec i Marko Vujić dovršavaju konstrukciju nove radio vođene jedrilice iz klase F3B. Šegec je bio glavni izvođač prototipa, a inž. Vujić je obavio sva teoretska izračunavanja. Očekuje se da jedrilica poleti na ovogodišnjem pokrajinskom takmičenju modelara.

## DRŽAVNO PRVENSTVO U SLOBODNOM LETENJU

Društvo za slobodno letenje iz Posočja organizuje od 11. do 18. maja državno prvenstvo zmajara. Pravo učešća imaju svi koji su u prošloj sezoni leteli najmanje 10 sati i imali 30 poletanja. Takmičenje će se održati u Tolminu, 30 kilometara severno od Nove Gorice.

Kotizacija iznosi 16.000 dinara po učesniku, a u ovu cenu je uključen smeštaj u hotelu »B« kategorije, prevoz i troškovi organizacije.

Takmiči se u klasi FAI I, a detaljna obaveštenja se mogu dobiti u Društvu za prosto letenje Posočje, Milanova 10, 65222 Kobarid.



## DODELA ZLATNOG »C« SA DIJAMANTIMA

Subotički jedriličari Marija Letić i Mita Vuković, prošle godine su ispunili sve uslove za dodeljivanje znački Zlatno »C« sa dva (Marija Letić) i tri (Mita Vuković) dijamanta. Za ostvaren prelet od 300 km sa najavljenim ciljem, prelet 500 km slobodno i visinu od 5000 metara, priznanje će im biti dodeljeno na svečanoj konferenciji VSJ, a treba dodati da je Marija prva žena u našoj zemlji kojoj je pošlo za rukom da sve ovo ostvari (bez visine od 5 km).

## DRŽAVNO PRVENSTVO MODELARA

Aeroklub »Žarko Zrenjanin« iz Zrenjanina biće od 4. do 7. jula organizator i domaćin 39. državnog prvenstva vazduhoplovnih modelara Jugoslavije. Očekuje se dolazak oko 100 takmičara svrstanih u 20 ekipa. Poligon za takmičenje biće uređen kod sela Aradac, a modelari će svoje znanje i veštinu prikazati 5. i 6. jula. Prvog dana takmičenje će se odvijati u klasi modela jedrilica, a drugog u klasi motornih modela.

## Sa godišnje konferencije Vazduhoplovne organizacije »21. maj« Sombor

## POSTIGNUTI ZADOVOLJAVAJUĆI REZULTATI

- Prvi put piloti učestvovali i na Jugo-reliju za pehar maršala Tita

Godišnja konferencija Vazduhoplovne organizacije »21. maj« Sombor održana je 24. februara u Somboru. U ime PK VSV prisutne je pozdravio potpukovnik Isa Stanišin.

Pored izveštaja o postignutim rezultatima u prošloj godini, važno pitanje koje je pokrenuto na konferenciji je statusno pitanje kluba u krugu Vojne pošte, tj. odnosi i korišćenje mogućnosti za realizaciju programa.

Ocenjeno je da su postignuti prošlogodišnji rezultati uspešni. Sa dvadeset pet motornih pilota i 564 sata naleta, Sekcija motornih pilota postigla je najbolje rezultate od postojanja kluba. Prvi put pored učestvovanja na prvenstvima Vojvodine, Srbije i saveznog takmičenja u preciznom letenju, piloti ovog kluba učestvovali su i na Jugo-reliju za pehar maršala Tita.

Istaknuto je da se već četiri godine uzastopno organizuje osnovna obuka pilota početnika – kandidata za školu rezervnih oficira i za potrebe drugih aero-klubova u Vojvodini.

Duga i oštra zima koja je izazvala i pojavu leda na rekama donela je određene teškoće u plovidbi. Letovi tokom januara za potrebe osmatranja kretanja leda obavljani su uspešno, prema oceni, kako službe koja ovo prati tako i samih pilota.

Padobrancima se ne mogu pohvaliti velikim brojem skokova. Zbog teškog kvara na avionu »vilga«, koji je otklonjen tek krajem protekle godine, izvedeno je svega 208 skokova. Popravka aviona daje nadu da će u ovoj godini broj skokova biti utrostručen.

Jelena Jerkov

## Mogućnosti dodatnog finansiranja

# OPERACIJA »KOS«

- U Aeroklubu »Ivan Sarić« u Subotici privodi se kraju proizvodnja serije modela jedrilica koja će njegovim članovima doneti oko 1,5 miliona dinara prihoda

Skromna sredstva kojima raspolažu i stalno opadanje aktivnosti naterali su članove Aerokluba »Ivan Sarić« u Subotici da sopstvenim radom zarade poneki dodatni dinar i obezbede sebi više skokova i letenja u nastupajućoj sezoni. Ideja baš nije nova, a Subotičani su i ranije bili poznati po radnim akcijama čija je materijalna protivvrednost završavala u klubskoj kasi. Ovoga puta rešeno je da operacija »raditi da bi se letelo« dobije ozbiljne razmere, pa je nastao projekat zvani »Kos«.

Idejni tvorac, glavni organizator, pa i realizator cele zamisli je Šandor Kosoruš, dugogodišnji modelar i vođa ove sekcije u klubu. Na njegov predlog, gotovo stotinu vazduhoplovaca prihvatilo je da se zajedničkim radom u klubskoj radionici proizvede 5.000 modela jedrilica, toliko potrebnih u nastavi opštetehtičkog obrazovanja u osnovnim školama. Šandor je konstruisao novu jedrilicu u klasi »pionir«, inženjer Dragan Stančić je nacrtao planove, jedrilicu su nazvali »kos« i proizvodnja je mogla početi.

### Ulaganja, rizik i tržište

— Naša, procena je da na jugoslovenskom tržištu godišnje nedostaje oko 50.000 ovakvih modela za sastavljanje, — kaže Kosoruš. — Prošle godine su uvezeni iz Čehoslovačke i rasprodani su za tri meseca. Naravno, da bismo ostvarili ceo plan trebalo je dosta novca, od skromnih sredstava koja dobijamo za finansiranje rada, uložiti u materijal i to praktično bez prodajne mreže i bilo kakvog ispitivanja tržišta. Bio je to rizik u koji smo ušli, ali on se isplatio. Naime, ovih dana smo postigli dogovor sa Centrom za modelarstvo iz Beograda. Oni će otkupiti sve što proizvedemo. Već krajem marta ćemo moći da isporučimo celu seriju.

Pripreme za rad su počele još u aprilu prošle godine. Mnoge radne organizacije u Subotici pomogle su davanjem usluga po nižim cenama ili ustupanjem određene količine materijala. »Zorka« je poklonila 500 kilograma otpadnog olova za kuglice kojima se reguliše težište jedrilice, »Hemos« je dao tube za lepilo, fabrika nameštaja »Nova budućnost« je osušila 15 m lipovog drveta, a zauzvrat su članovi Kluba odradili 300 sati u krugu fabrike, najčešće na utovaru i istovaru robe. Štamparija »Panonija« je jevtino odštamala planove za sastavljanje modela. U upravi

Kluba kažu da su im gotovo svi kojima su se obratili rado izlazili u susret, govoreći: »Ovi ljudi žele da rade, treba im pomoći«.

### Samo početak veće proizvodnje

Cirkular, abrihter, glodalo, mašine prilagođene ovom proizvodu konstruisao je Kosoruš, članovi svih sekcija u Klubu su se dogovorili da svako mora odraditi najmanje 60 sati u toku godine i serijska proizvodnja je mogla početi. Od tada »šef proizvodnje« Šandor Kosoruš čitav dan provodi u radionici, a radnici se smenjuju kako kome odgovara. On izdaje uputstva, pokazuje svima šta treba da urade i rešava svaki problem



Pouzdanim radom do više sredstava

## Zrakoplovni savez Hrvatske

# PROTIVPOŽARNA PREVENTIVA DONOSI PRIHOD

- Pet primorskih aero-klubova organizovalo protivpožarno izviđanje svojim avionima. Piloti su, na teritoriji od Savudrije do Molunata, za tri letnja meseca 1984. otkrili 323 od 354 požara koji su izbili na ovom području

Na osnovu parcijalnih iskustava aero-klubova Vrsar i Dubrovnik, iz ranijih godina u učešću u sistemu protivpožarne zaštite, u Zrakoplovnom savezu Hrvatske pojavila se prošle godine ideja da se avionima Saveza obezbedi stalna protivpožarna zaštita na delu primorja od Savudrije do Molunata, u onim oblastima u kojima postoji velika opasnost od izbijanja požara.

U projekat je uključeno pet klubova (Vrsar, Rijeka, Zadar, Split i Dubrovnik), razrađen je detaljan plan i tačna maršruta letanja i određeni zadaci pilota. Sabor SR Hrvatske je prihvatio inicijativu, a plan je usvojilo i finansijski obezbedilo Izvršno veće.

— Pokazalo se da je ideja i njena realizacija donela velike koristi — kaže Dragutin Marcijuš, sekretar Zrakoplovnog saveza Hrvatske. — Naši avioni su od 354 požara, koji su izbili na ovom području, dojavili 323 i to u ranoj fazi, što je znatno ubrzalo njihovo lokalizovanje i gašenje. I redovni, a i dopunski letovi, kad su požari otkriveni, omogućavali su pilotima da daju brojne i precizne in-

na licu mesta ako »proizvodna traka« zastane.

Mnogi su već odavno ispunili normu, a najviše je radio modelar Bela Salai. On je za mašinama proveo oko 200 sati. Da ne bi bilo nepravde oko raspodele sredstava donet je i pravilnik o potrošnji goriva (za sav zarađeni novac će se kupiti benzin za letenje), a u njega je ugrađeno pravilo — svakom prema radu.

— Mislim da je pored prihoda koji ćemo ostvariti, a to je kad odvojimo obrtna sredstva za proizvodnju sledeće serije, oko 1,5 miliona dinara. Još važniji aspekt ovog poduhvata je to što smo uspeli da organizujemo pravi disciplinovani društveni rad — dodaje Kosoruš. Inače, sam model je po nekim rešenjima bolji od ranijih, pa je i to kvalitet koji smo postigli. Stabilan je u letu, krilo je čvrsto u odnosu na ranije generacije, a konstrukcija je tako rešena da se čitav model može sastaviti za jedan dan, što ranije nije bio slučaj usled dugog sušenja lepila. Prilagođen je početnicima i već učenici četvrtog razreda mogu da ga sastave, a nije ni previše osetljiv na udare, jer se ne lomi već se pojedini delovi odvajaju.

Sudeći po entuzijazmu koji je uloženo u jedrilicu »kos«, ovo je tek početak još veće serijske proizvodnje. Postoje ideje da se prave i »gumenjaci« čije je sastavljanje još jednostavnije. Nije sporno da će ovakav rad Aeroklubu »Ivan Sarić« omogućiti brži razvoj.

A. Demek

formacije i time su bitno uticali na donošenje odluka, preduzimanje i usmeravanje akcija koje su izvodili učesnici na zemlji. Bilo je i primera sadejstva izviđača sa posadom »kanadara«, aviona-cisterni koji su gasili požare. Izviđači su ih ponekad i navodili na žarišta prilikom većih požara. Kod većih požara u našim avionima bili su i vatrogasni inspektori koji su direktno iz vazduha rukovodili jedinicama na gašenju, što se pokazalo vrlo efikasno.

Ovi letovi iskorišćeni su i za efikasnu kontrolu morske pučine, pa je uz njihovu pomoć otkriveno deset slučajeva zagađivanja mora ispuštanjem nafte iz brodova, što je omogućilo da se prekršioi uhvate i kazne.

U aeroklubovima je stvorena vrlo povoljna klima o društvenoj korisnosti njihovog rada, pa nije bilo slučajeva neizvršavanja zadataka, bez obzira na meteorološke uslove ili druge faktore.

U celoj akciji učestvovala su 44 pilota na devet aviona. Mahom su to bile »utve-75«. Ostvareno je oko 2.800 sati naleta, što je naravno mnogo uticalo na trenazu pilota. Znatno smanjenje procenta uništenih šuma u požarima, zahvaljujući učešću aviona Zrakoplovnog saveza Hrvatske u ranom otkrivanju požara, u odnosu na prethodne godine, uticalo je na odluku Izvršnog veća Sabora Hrvatske da se ovako efikasna kontrola šuma u priobalnom pojasu, nastavi i idućih godina.

A. Demek

# POJAČATI UNUTRAŠNJU KONTROLU I SAMOZAŠTITU

- Za novog predsednika izabran Milan Marić, direktor Privredne avijacije. — Materijalno-finansijske teškoće kluba. — Veliko razumevanje i pomoć Privredne avijacije JAT-a OOUR Vršac, Fabrike vazduhoplova »Jastreb« i pilotske škole

Izborna konferencija Aerokluba »Mila Matejić« održana je 23. februara u Vršcu. Podnet je izveštaj o radu Aerokluba za protekli četvorogodišnji period, izveštaj Nadzornog odbora o materijalno-finansijskom poslovanju, završni račun za 1984, predlog rada i aktivnosti u 1985, predlog finansijskog plana, izvršen je izbor organa, radnih tela i oblika delovanja kluba.

Za novog predsednika izabran je Milan Marić, direktor Privrede avijacije.

Istaknut je izraziti problem materijalno-finansijske prirode. Pomoć SIZ-a tehničke kulture za 1984. iznosila je 600.000 dinara, a potrebe i mogućnosti su daleko veće. Veliko razumevanje i pomoć pružili su Privredna avijacija JAT-a OOUR Vršac, Fabrika vazduhoplova »Jastreb« i pilotska škola. Uz pomoć privredne avijacije, koja se ogledala u davanju aviona »AN-2«, omogućeno je preko sto skokova.

## Rad sekcija

U okviru Aerokluba aktivno deluju četiri sekcije: padobranska, jedriličarska, motorna i modelarska.

## Naš portret: Slavko Klajić

# SVESTRAN VAZDUHOPLOVAC

Mlad je čovek, a deluje još mladi. Tek kad progovori otkriva sigurnu i zrelu ličnost. Ličnost koja zna gde je, i čemu još valja stremiti.

Zove se Slavko Klajić.

Rođen je pre 25 godina, živi u Žablju, a radi u SOFK-i pri Aeroklubu »Heroj Pinki« u Novom Sadu, kao nastavnik padobranstva.

Prve korake i prva druženja sa modrim prostranstvima započeo je Slavko još kao sasvim mali dečak, u modelarskoj sekciji. Potom je na jednom takmičenju video i prve padobrance. Oduševio se. Bila je to »ljubav na prvi pogled«. I bilo je potrebno samo da primeti prvi plakat sa pozivom za upis na padobranski kurs. Bio je tada srednjoškolac, 17-estogodišnjak. Livada sportskog aerodroma na Čeneju postala je sastavni deo njegovog bitisanja, baš kao što je svaki slobodan trenutak proveden na travnatim terenima aerodroma, najveća škola svakog pilota ili padobranca.

Sa tih travnatih pista vinuo se Slavko prvi put u nebeska prostranstva, ostao duboko odan i danas, a sudeći po ljubavi i entuzijazmu sa kojim govori o modrim visinama, po svoj prilici će jednog dalekog dana i penziju dočekati. Već sa 20 godina postao je nastavnik padobranstva. U međuvremenu je bio vice-šampion države za juniore, treći u seniorskoj kategoriji u skokovima na cilj. Dve godine bio je kandidat za državnu reprezentaciju, prvak države na otvorenom studentskom padobranskom prvenstvu. Septembra, 1983. godine na takmičenju u Ma-

Padobranska sekcija ima deset članova sa važećom dozvolom padobranca. U toku 1984. registrovan je 131 skok. Bila je i organizator takmičenja u okviru narodne odbrane u skokovima na cilj na nepoznato mesto. Učestvovalo je šest ekipa iz Vojvodine. Takmičenje je organizovano u reonu omladinskog naselja u Deliblatskoj peščari. Skokovi su izvedeni iz aviona tipa »vilga«. Sa Aeroklubom »Živica Mitrović«, Bela Crkva, ovaj klub je bio organizator Šestog međurepubličkog padobranskog prvenstva u skokovima u vodu.

Jedriličarska sekcija je tokom protekle godine vršila trenazu na starom vršačkom aerodromu Pilotske škole JAT-a. Nije bilo većih smetnji u odvijanju letenja. Iako početnička obuka nije sprovedena sa punim efektom (zbog problema aerodroma i internatskog vida obuke) ostvaren je značajan nalet za celu sekciju – 208 letova ili 57,40 časova.

U toku 1984. motorna sekcija je postala aktivna pristupom novih članova, tako da je počela i obuka kandidata za sportsku dozvolu. Ovi kandidati su naletali oko 60 časova

darskoj oborio je državni rekord u skokovima na cilj.



Slavko Klajić

ukupno. Školovanje nastavljaju i u ovoj godini.

U protekloj godini obučeno je osamnaest modelara za izradu modela »lahor«, a dva za RC modele. Modelari su učestvovali na više takmičenja, među kojima i na 18. državnom prvenstvu u klasi F 3 B.

## Naredni zadaci

Rad Aerokluba u proteklom periodu, iako praćen raznim teškoćama i problemima, u celini bio je na zadovoljavajućem nivou, raznovrstan i plodan. U narednom periodu treba rešiti problem materijalne osnove Aerokluba, rečeno je na izbornoj konferenciji u Vršcu. Najhitnije treba osposobiti novi aerodrom i zgrade OOUR »Pumpa« i tamo locirati predviđene aktivnosti. Treba i realizovati mere za obezbeđenje materijalno-finansijskih sredstava (pored SIZ-a tehničke kulture) na principima neposredne razmene rada.

Predsedništvo će i dalje koordinirati rad organa, sekcija, komisija i drugih oblika delovanja poklanjajući još veću pažnju njihovom usavršavanju. Normativno će uskladiti status Kluba sa Zakonom o društvenim organizacijama i udruženjima građana i prema drugim društvenim činiocima. Suštinski će se menjati ono što se pokaže prevaziđenim i konstruktivnije prići rešavanju ključnih problema.

Imajući u vidu specifičnost ove organizacije u pogledu materijalnih sredstava i njihovog rasporeda i korišćenja, njenog značaja za odbranu zemlje u stvaranju vazduhoplovnog podmlatka, njenog mesta u vaspitno-obrazovnom sistemu našeg društva, ove godine jedno od ključnih oblasti rada mora biti usavršavanje unutrašnje kontrole i samozaštite.

Pripremila:  
Jelena Jerkov

Dvadesetak pehara, oko 50 medalja, samo su delić priznanja za postignute rezultate. Svi ti sportski uspesi i rezultati, nisu omeli Slavka da s uspehom završi hidrotehniku u srednjoj školi a potom na fakultetu apsolvira hidrologiju. Istina, svojevremeno je maštao da završi školu rezervnih oficira avijacije, ali...

Odlazak na odsluženje vojnog roka u JNA na kratko je pomerio Slavkovu ambiciju u polaganju ispita za dobijanje dozvole za sportskog pilota. Dogodine će i to učiniti. A, koji je rod vojske služio? Pa, normalno – padobransku jedinicu u Nišu. Njegov takmičarski duh ni u vojsci mu nije dao mira. U vojnoj ekipi VP-6919 učestvovao je na državnom prvenstvu u skokovima i osvojio treće mesto u ekipnom generalnom plasmanu. Trenutne ambicije? Da se klub u kome on živi i za koji živi daleko više kotira u jugoslovenskim razmerama. Objektivno, po rezultatima koje članovi postižu to i zaslužuje. Ipak, vajka se Slavko, i kod nas su problem finansijska sredstva. Kada bi bilo više novca bilo bi više benzina, letenja, skokova, takmičenja i dakako, još boljih rezultata. Ipak, svojstveno mladim ljudima, vrednim i ambicioznim – optimista je. Žao mu je, jedino, kada mora mlade talentovane zanesenjake, istih godina kao i on što je bio kada se prvi put sreo sa modrim prostranstvima, da odbije – zbog problema kao što je novac, a on ipak uslovljava sve one norme, koje jedan nasdasve lep, atraktivan, hrabar i važan sport zahteva. Važan je jer se iz tih klubova regrutuju u ogromnom postotku kadrovi za padobranske jedinice pri ratnom vazduhoplovstvu i protiv-vazdušnoj odbrani.

H. U.

# SPEKTRUM NA TAKMIČENJU

- **Prednosti računarske obrade rezultata. Program pripremili članovi AK »Ivan Sarić«**

Jedna od osnovnih teškoća, koje su trebale da savladaju sportske komisije na raznim takmičenjima u vazduhoplovnim sportovima, jeste obračun velikog broja podataka radi izračunavanja rezultata i plasmana. Većina naših pravilnika je veoma komplikovana. Za izračunavanje bodova uzima se u obzir više različitih elemenata po takmičaru, koji se boduju i ulaze u plasman. Takmičenja se održavaju u više kola, disciplina i tokom više dana, a svi ti podaci se uzimaju u obzir za konačan plasman takmičara. Zbog obima posla i sporosti obračuna, dešavalo se da se nakon završetka takmičenja i nakon 24 sata ne mogu proglašiti konačni rezultati.

## Velike prednosti

Savremeni razvoj mikroelektronike je omogućio da se po prihvatljivim cenama mogu dobiti prenosni računari, dovoljnog kapaciteta za obradu podataka, kao na primer »Sinclair Spectrum«, Comodore 64 itd. Iako su ovi računari prvenstveno predviđeni za osnovnu obuku u računarskoj tehnici, ili za igre, moguća je njihova primena već i za ozbiljnije programe. Prvi uspeo po-

kušaj primene mini računara za obradu podataka u vazduhoplovnim sportu je učinjen 1983. u Aero-klubu »Ivan Sarić« u Subotici, na pokrajinskom takmičenju radioupravljanih modela jedrilica. Korišćen je računar »Sinclair Spectrum« za koji su program za obradu podataka pripremili članovi istoga kluba. Isti program je usavršen i primenjivan na svim takmičenjima koja su se održavala u Subotici, i pokazao je velike prednosti nad starim metodom rada sa panoom.

U primeni računara na takmičenju motornih pilota u preciznom letenju Kup »Ivana Sarića« 1984. otišlo se u organizaciji korak dalje. U saradnji sa CB-sekcijom i Radio-klubom u Subotici organizovana je radio veza sa sudijama na okretnim tačkama i vremenskim kontrolama. Ovakva organizacija je omogućila da se podaci u računar unose permanentno tokom takmičenja. Učesnici i publika bili su na taj način u mogućnosti da svakog trenutka imaju uvid u rezultate i trenutni plasman takmičara. Svega nekoliko minuta nakon poslednjeg leta, sveukupni podaci po pojedinim disciplinama i konačni plasman bili su odštampani i umnoženi.

## Osnovni preduslov — dobar program

Prethodni primeri pokazuju celishodnost primene računara. Osnovni preduslov za računarsku obradu je dobar

program. Program u sebi mora da sadrži sve elemente pravilnika za odgovarajuće takmičenje, sa svim formulama za izračunavanje bodova. Jedan od takođe važnih preduslova je fleksibilnost programa, i njegova nezavisnost od broja takmičara. Program mora da omogućava unošenje podataka — rezultata svakog takmičara, nezavisno od redosleda (startnog broja) takmičara. Nakon unošenja svakog podatka računar sve podatke treba da pohrani u svojoj memoriji pripisujući ih odgovarajućem takmičaru, i da istovremeno izračunava odgovarajuće bodovne vrednosti. Programom mora biti omogućen ispis redosleda takmičara sa rezultatima, koji su do toga trenutka završili disciplinu — trenutni plasman. Nakon završetka discipline računar odmah izračunava konačne bodove po disciplini i ispisuje plasman na ekran. Takođe mora imati mogućnost da sračuna bodove svih do tada završenih disciplina, i da ispiše plasman takmičara prema ukupnom broju bodova. Korišćenje štampača je takoreći neophodno, jer se svi rezultati i plasmani mogu veoma brzo odštampati i objaviti.

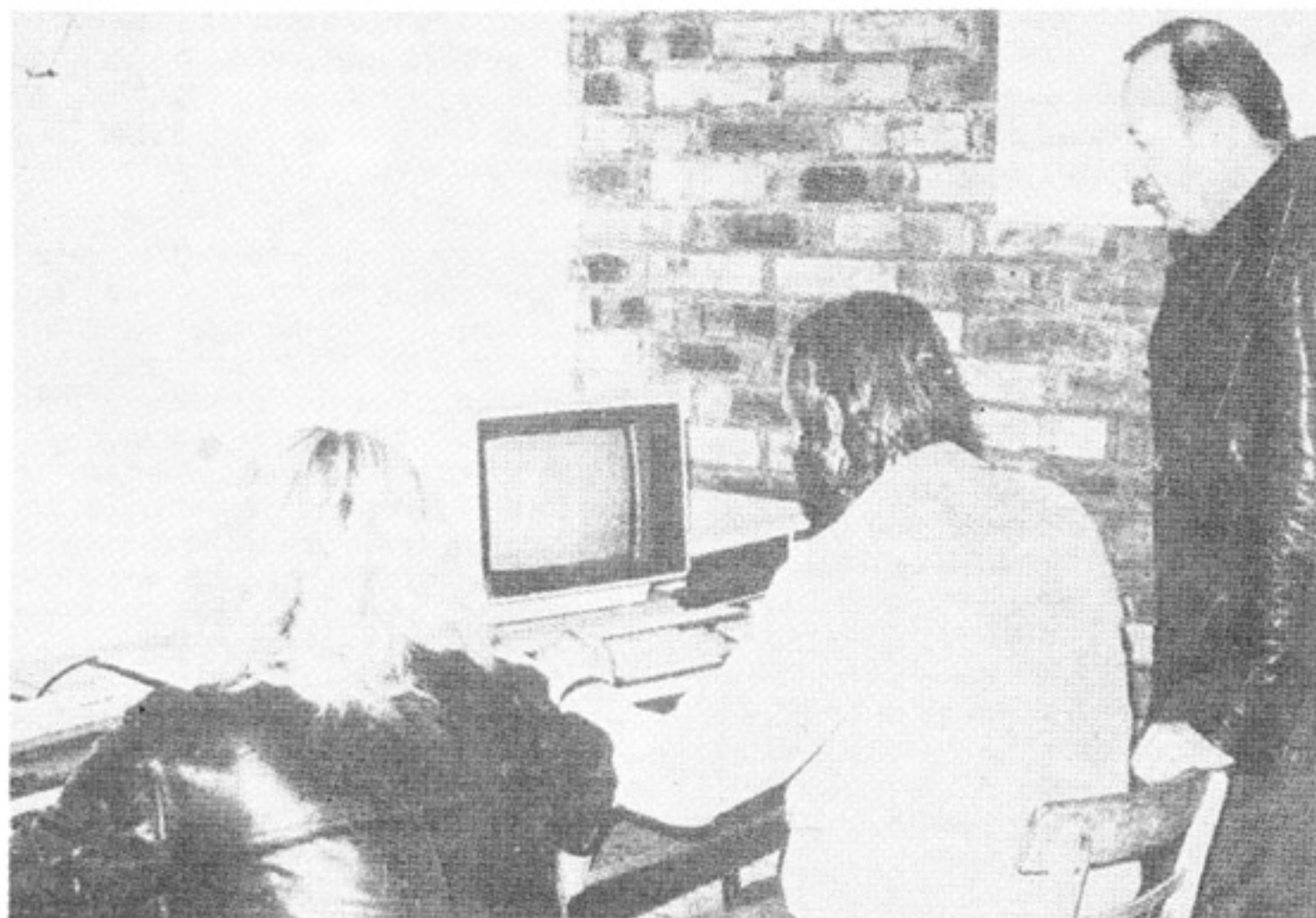
Pošto svaki takmičar ima pravo žalbe ili primedbe na rad sudija, mora biti omogućen ispis svih podataka, rezultata i bodova za svakog takmičara po naosob (zapisnik). Fleksibilnost programa takođe omogućava naknadne ispravke u unesenim podacima, ukoliko je to potrebno, i brzo ponovno preračunavanje rezultata i moguću promenu plasmana.

## Dovoljna su i skromna sredstva

Prednosti računarske obrade podataka su, kao što se vidi veoma velike. Omogućeno je praćenje trenutnog plasmana na ekranu monitora. Takmičari ili pomoćne ekipe su u stanju da prate trenutne rezultate, što daje veću dinamičnost samom takmičenju, a isto tako i taktiziranju ili kalkulisanju pojedinim takmičarima ili njihovim pomoćnim ekipama. Greške »ljudskog faktora« moguće su jedino kod unošenja podataka, dok su greške kod preračunavanja rezultata u bodove, zbrajanja bodova i ispisa plasmana u potpunosti isključene. Svi mogući podaci po takmičarima mogu se pohraniti na kasetu ili disk i tako se arhivirati. Ovo je veoma praktična strana primene računara, jer je nakon takmičenja moguće veoma brzo i lako vršiti razne analize rezultata takmičenja.

Verujem da su ovim kratkim prikazom, i oni koji se ne razumeju u računarsku tehniku, mogli steći uvid u osnovne principe rada sa računarom, i opravdanost njegove primene. Naravno, treba naglasiti da se danas, sa relativno skromnim sredstvima u opremu i izradom odgovarajućih dobrih programa, može na svim vazduhoplovnim takmičenjima primeniti računarska obrada podataka.

Marko Vujić



Računar odmah izbacuje rezultate



# Zmajevi u raljama predrasuda

● Zašto su motorni zmajevi još uvek atrakcija umesto da budu najčešća motorna letelica u našim klubovima

Motorni zmaj, kao prethodnica lakih letelica daleko je najbrojniji vazduhoplov u susednoj Mađarskoj, gde trenutno ima stotinak ovih konstrukcija, a kako stvari stoje, uskoro će razne varijante letelica do 115 kilograma težine, postati i najbrojniji aeroplani u većini evropskih zemalja. Kod nas se već u početku zmajevima, naročito onima na motorni pogon, »rdavo pisalo«, jer su pre nego što su uzeli korena, dočekani »na nož« i kud su imali slabe leteće karakteristike i nevešte pilote, još su morali da se bore i sa predrasudama.

Odmah da se razumemo, društvu koje se rve sa ekonomskim teškoćama nije lako da odvaja pare i za zmajeve, ali ako se već želi razvoj vazduhoplovstva,

sta je krajnje vreme da se dečje bolesti lake avijacije prevaziđu, dok neko nije izgubio glavu, jer će onda sve biti znatno složenije.

Prvo pitanje koje se postavlja u ovoj našoj ravnoj pokrajini, jeste da li nam uopšte trebaju zmajevi? Odgovor je potvrđan, jer nikad nećemo bez letelica znatnije proširiti broj klubova, a vazduhoplova po sadašnjim cenama još dugo neće biti ni dovoljno, a kamoli previše. Stvar se iz korena menja ako te letelice nisu samo avioni već i motorni zmajevi.

Drugo pitanje je da li letelice uvoziti ili ih praviti u Jugoslaviji. U ovom slučaju sve zavisi od krajnjeg cilja koji želimo dostići. Kupovinom stranih licenci ili letelica dobićemo atestirane naprave

– kažu pioniri ove gradnje. Koliko je u ovome istine teško je reći, ali je nakon prvih pokušaja postalo jasno da dobro dođu i elektronski računar i vazduhoplovni inženjer. Naime, već prve konstrukcije su pokazale da je lako poleteti ali i da problemi počinju posle toga. Zmaj sa mašinom od nekih 17 kilovata, poleće posle najviše 30 metara rulanja i penje se bar dva metra u sekundi. Najkritičnije je poletanje, jer ako letelica nije savršeno autostabilna, obično dolazi do nekontrolisanog propinjanja, koje se može zaustaviti na dva načina: strmoglavljivanjem sa najmanje 5–6 metara visine, kad letelica konačno izgubi brzinu ili hitrim refleksima pilota koji u momentu skoka oduzme gas i stropošta zmaja pre nego on dostigne visinu sa koje je pad preskup, odnosno zemlja pretvrda. Kada se sve podesi kako valja, zmaj leti gotovo bez upravljanja, jer ugao u letu reguliše »gas« motora pa se konstrukcija penje kada je »gas« pun, horizontalno leti sa pola, a spušta se sa oduzetim »gasom«. Pri ovim manevrima kod dobrog zmaja nije potrebno ništa drugo raditi niti intervenisati komandom dubine.

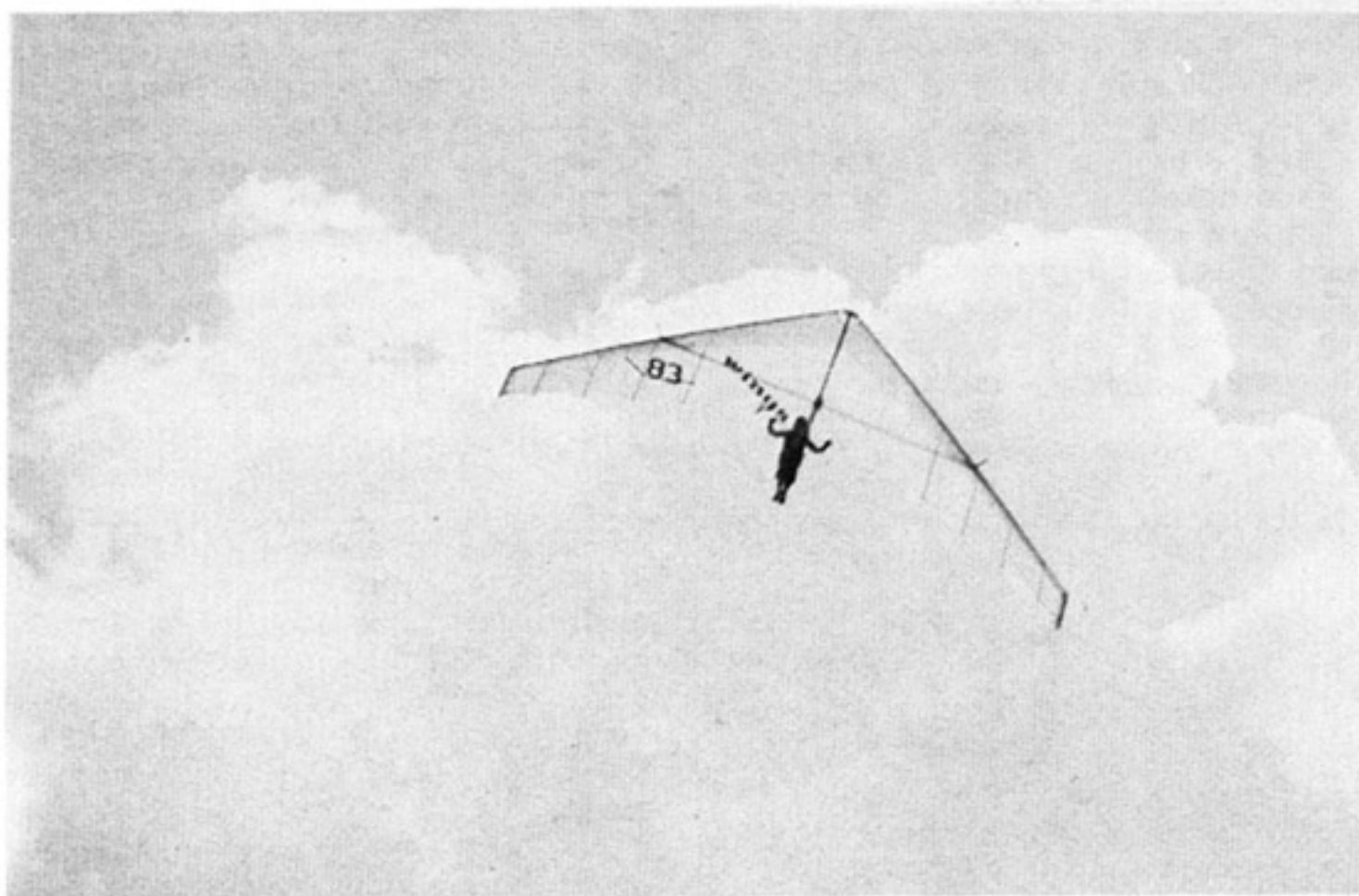
Zakreti su još lakši, pa je za letenje zmajem, na nivou školskog kruga, dovoljno jedan čas prakse i pet teorije. Dobar zmaj nije moguće obrušiti jer se automatski »vadi«, čim brzina postane kritična, a neće ni u kovit. Izgleda idealno za igranje i to je, zapravo, jedina opasnost, jer kad se pilotaža pretvori u igrariju obično iskrсне neki dalekovod ili slična komplikacija koja skraćuje vek trajanja i letelici i pilotu. Ako sve krene nizbrdo i platneno krilo se pretvori u zaljepršanu krpku obavijenu oko polomljenih cevi, jedini spas je padobran koji se nalazi u čvrstoj plastičnoj trubi na kraju konstrukcije, odakle ga izbacuje patrona sa CO<sub>2</sub> pa ga je moguće koristiti i na zbilja maloj visini. Pri tom cela letelica, zajedno sa zlosrećnim pilotom silazi grubo, ali za kosti ipak dovoljno nežno. Istini za volju, zasad nema takvih padobrana na našem tržištu, ali ih je lako improvizovati, iako bi bilo mnogo bolje da se i »Kluz« malo potruđi.

## Umesto pozdrava

U Vojvodini su u fazi ispitivanja dva motorna zmaja, čiji je svaki deo prošao kroz složene proračune pa će, ako praksa potvrdi teoriju, već ovog leta svim klubovima i pojedincima, koji imaju volje i oduševljenja za gradnju ovih letelica, biti na raspolaganju dva plana – jedan za jednosed i drugi za dvosed. Za obe letelice motor je pozajmljen od »trabanta« pa ko nema predrasuda prema »letećim krpama«, može početi da kompletira motor, šteti pare i »šacuje« livade oko kuće, iako je najbolje »švercovati« se na nekom od poljoprivrednih aerodroma.

Ovoliko za prvi put. Onima koji se mršte, poručujemo da se ne plaše zmajeva – nisu valjda princeze pa da ih neki zlobni zmaj kidnapuje.

Ivan Benašić



onda su zmajevi i uopšte lake letelice najjeftiniji put. To, naravno, ne znači da se razvoj vazduhoplovstva može zasnovati samo na zmajevima, ali je teško prognozirati kada će doći vreme da svako selo ima aeroklub i »prave« letelice, a sa zmajevima to može već gotovo sutra.

## Život o štapu i kanapu

Za dobar deo nepoverenja prema motornim zmajevima krivi su pioniri ovih letelica kod nas, jer su prve prototipove pravili uz podosta javašluka i improvizacija, pa je dolazilo do razletanja elisa, pucanja sajli, lomova točkova i uopšte havarija od kojih i stari vazdušni asovi dobijaju srčane poremećaje. Zai-

koje savršeno lete, ali ćemo biti bez svojih krila, što za zemlju nad kojom je još 1909. leteo Edvard Rusijan predstavlja let unazad. Niko nije protiv dobrih tuđih tehničkih rešenja i iskustava, ali nema nijednog valjanog razloga da se u Jugoslaviji ne proizvode isto tako dobri zmajevi kao i bilo gde u svetu. U suštini, zmaj je splet cevi, sajli i platna, naravno, sve to raspoređeno po zakonima statike i aerodinamike, koji za brzine i uslove eksploatacije ovih letelica i nisu tako strogi.

## Podrumska vazduhoplovna industrija

Za izradu zmaja treba podrum ili šupa i dobra volja, ostalo se već nađe

# KO I KAKO MOŽE LETETI

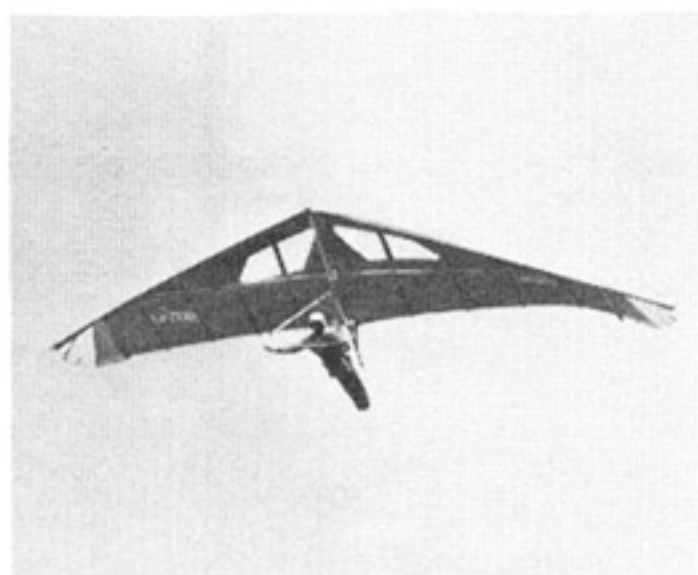
### ● Za pilote zmaja dovoljan je lekarski pregled kao za amaterske vozačke dozvole i obuka u centrima VSJ

Iako već deset godina u Jugoslaviji postoje zmajevi i njihovi piloti, nikakvim pravilima nije bilo regulisano ko i pod kojim uslovima može leteti. Komisija za lake vazduhoplove, Vazduhoplovnog saveza Jugoslavije pripremila je nedavno Predlog pravilnika o letenju zmajevima, letećim spravama za vazdušno jedrenje i ultralakim letećim spravama, koji ovih dana treba da usvoji Konferencija VSJ.

— Ovaj dokument sadrži sve uslove za upotrebu zmajeva i motornih zmajeva — kaže ing. Đorđe Munk, član komisije — Regulisano je sve: od načina i uslova gradnje, nadležnih za kontrolu gradnje, pravila letenja i drugo. Važno je istaći da se za pilota zmaja traži psiho-fizička sposobnost kao i za vozačku dozvolu A i B kategorije, što znači da je dovoljan takav lekarski pregled pre polaganja ispita. Pilot zmaja mora imati najmanje 18 godina

života, ili navršenih 16 i dozvolu roditelja za letenje.

Učenici za »pilota zmaja« obučavaće se u društvima za slobodno letenje i organizacijama VSJ, a predviđena su tri stepena u obuci: početnik, pripravnik i pilot zmaja. Da bi se stekao ovaj posled-



## Iz stranih časopisa

# RAZLIČITI KONCEPTI OSNOVNE OBUKE VOJNIH PILOTA

### ● Obuka pilota je postala pažljivo promišljena i proučavana oblast u gotovo svim svetskim ratnim vazduhoplovstvima. Ne razlikuju se samo pojedini zahtevi o obuci, već se u njihovom ispunjavanju pojavljuju velike razlike.

Pojedinim zemljama je potrebno da obnove ratna vazduhoplovstva koja stare često zbog teške prilagodljivosti zahtevima današnje ekonomije i efikasnosti. Cilj drugih je da vazduhoplovstvo u poletu ili razvoju prošire sredstvima koja mogu nezavisno funkcionisati.

Bez obzira na trenažne koncepte, i jedni i drugi moraju definisati operacione zahteve od kojih će zavisiti traženi stepen veštine pilota i brzinu kojom će se ona poboljšavati, kao što moraju izabrati i trenažni avion.

#### Kompletna obuka

Nema tajni o tome kakve se osobine tradicionalno traže od pilota: fizička otpornost da se suprotstave uticaju ubrzanja i visine bez prekomernih zamora; moralna crta iz koje proističe motivacija i smisao za odgovornost; tehničko

obrazovanje da bi umeli iskoristiti mogućnosti aviona do maksimuma i psihička stabilnost koja pretpostavlja preduzimanje inicijative i hladnokrvnost u opasnim situacijama.

Ukratko, instrukcije koj se daju pilotima u tenaži moraju biti shvatljive na zadovoljavajući način da bi ih osposobili da vrlo brzo prihvate sve procedure i manevre koji se od njih traže kad upravljaju borbenim avionom, a to naročito važi za pilote lovce, koji, za razliku od bombardera ili transportnih pilota, nemaju priliku da »sazrevaju« uz posadu.

#### Dve mogućnosti

Odvojeno od mlaznjaka, na kojima je jedino moguće obezbediti potrebnu specijalizaciju, postoje dve mogućnosti u izboru aviona za osnovnu obuku: leteću pokretanu eliso-mlaznim ili klipnim motorom.

Eliso-mlazni motor nudi prednosti velike snage (320 do 750 konjskih snaga) i dobre performanse na većim visinama: u stvari eliso-mlaznom motoru je obaveza da operiše na 20000 fita, npr.

S druge strane, avion sa klipnim motorom, upoređen sa lakim klubskim tipovima aviona, može mnogo više od

nji naziv potrebno je izvesti 90 uspešnih letova i imati najmanje 5 sati letenja, 5 letova na 5 različitih terena, 3 leta i ukupno 1 čas jedrenja na padini. Tada se polaže teorijski i praktični deo ispita i dobija dozvola za upravljanje zmajem.

Reguliše se i prostor u kome se može leteti. Kaže se da je vazdušni prostor slobodnog letenja prostire do visine 600 metara iznad srednjeg morskog nivoa ili do visine 450 metara iznad terena, zavisno šta je više. Može se leteti samo pod određenim meteorološkim uslovima, danju, nad prostorima gde nema ljudi, naselja, puteva itd.

Predviđa se i ponašanje u vazduhu u slučaju da se susretnu dva ili više zmajeva. Tačno se zna ko koga može da pretiče. Zajedničko za sve »bliske susrete« zmajeva je da njihovo međusobno rastojanje ne može biti manje od 100 metara.

Za one koji sami grade zmajevе predviđeno je da ih moraju prijaviti Jugoslovenskom registru vazduhoplova i dostaviti tehničku dokumentaciju najmanje 30 dana pre početka gradnje. Registar daje saglasnost za gradnju. Svaki nov tip zmaja mora se podvrgnuti postupku homologacije da bi se utvrdilo da li odgovara svim propisanim uslovima za plovidbenost.

To su najvažnija pitanja koja se regulišu u ovom pravilniku, čija primena treba da doprinese bržem i organizovanijem razvoju zmajarstva u Jugoslaviji.

A. D.

njih. Zahvaljujući aerodinamičkim prednostima, danas je moguće sa klipnom mašinom od 300 ks, na visinama od 10.000 do 15.000 fita, postići performanse mnogo jačih turbo-elisnih, što je obično dovoljno za većinu vežbi koje se savladavaju u prve dve faze obuke. I, naravno, turbo-elisni avion je dva puta skuplji od klipnog.

U svakom slučaju, postoje četiri kriterijuma koji odlučuju prilikom opredeljenja za trenažni avion-performanse (što podrazumeva upravljačke kvalitete, brzinu leta i penjanja); uređenost kabine (unutrašnjost — mora biti slična unutrašnjosti jednoseda na kome će pilot koji se obučava leteti kasnije); selektivnost (prilagođenost aviona da realistički reprodukuje različite faze leta, da bi se instruktoru omogućilo da proceni sposobnosti pilota); koristljivost (brzina i lakoća pripreme da bi se smanjilo gubljenje vremena i smanjio na minimum broj ljudi koji učestvuju u njima).

Dakle, osnovna obuka vojnih pilota, koja je uopšteno zahvatala mnoge koncepte, odsada je vođena sa dva imperativa — efikasnost i ekonomičnost.

»Aerospatial Revue«  
(preveo: A. D.)

# RAKETE SA PADOBRANOM ILI TRAKOM

## ● Postoji osam klasa raketnih modela

Raketno modelarstvo je tehničko-sportska grana vazduhoplovstva u kojoj se sprovode takmičenja raketnih modela. To su modeli koji poleću bez pomoći uzgonskih aerodinamičkih sila, pokreće ih modelarski raketni motor, imaju uređaj za bezbedan povratak na zemlju i napravljeni su bez bitnih metalnih delova. Postoji osam klasa (sa preko 30 potklasa) raketnih modela, koje pružaju velike mogućnosti za gradnju, istraživanje i takmičenje hiljadama raketnih modelara. Ono je nastalo 1957, u SAD, a kod nas u vidu takmičenja postoji od 1963. godine. Pored toga veoma je razvijeno u ČSSR, Poljskoj, Bugarskoj, SSSR, Rumuniji, Kanadi i Španiji, a razvija se u SR Nemačkoj, Engleskoj i drugim zemljama. Do sada je održano pet svetskih prvenstava, a avgusta ove godine u Jambolu (Bugarska) održava se Šesto svetsko prvenstvo. U našoj zemlji održano je do sada 20 državnih prvenstava, veći broj međunarodnih, saveznih i drugih takmičenja, a prvo svetsko prvenstvo održano je 1972. godine u Vršcu.

## Tehničke karakteristike modela

Osnovna (nezvanična podela) raketnih modela je na modele za trajanje leta, postizanje visine i makete. Zvanično postoje sledeće klase: S1 - modeli visina, S2- nošenje tereta, S3-padobrani, S4-raketoplani, S5-makete visina, S6-rakete sa trakom i S7-makete.

Najviše zastupljene na takmičenjima su rakete sa padobranom ili trakom u kojima vojvođanski takmičari imaju najviše uspeha. Ove godine Zoran Adamov iz Kovina proglašen je za najuspešnijeg raketnog modelara Jugoslavije.

Rakete sa trakom ili padobranom grade se na školskim i opštinskim takmičenjima, na smotrama Narodne tehnike i svim drugim manifestacijama do

za svaki sekund leta daje se jedan bod. Na takmičenju se izvode tri leta, a maksimum u svakom narednom povećava se za 60 sekundi. Ukoliko posle tri leta dva takmičara imaju isti broj bodova izvode se dodatni letovi (Fligh-off).

Zbog letačkih karakteristika prečnik rakete je stalno smanjivan (čak do 8 ili 10 mm). Od decembra prošle godine važi pravilo da na 60 odsto dužine raketa mora da ima prečnik od najmanje 18 mm. Na slici je dat jedan model takmičarske rakete.

Model se sastoji od vrha od balze, tela od hamer hartije i stabilizatora od balza furnira. Raketa se spušta pomoću padobrana od plastične folije.

## Izrada modela

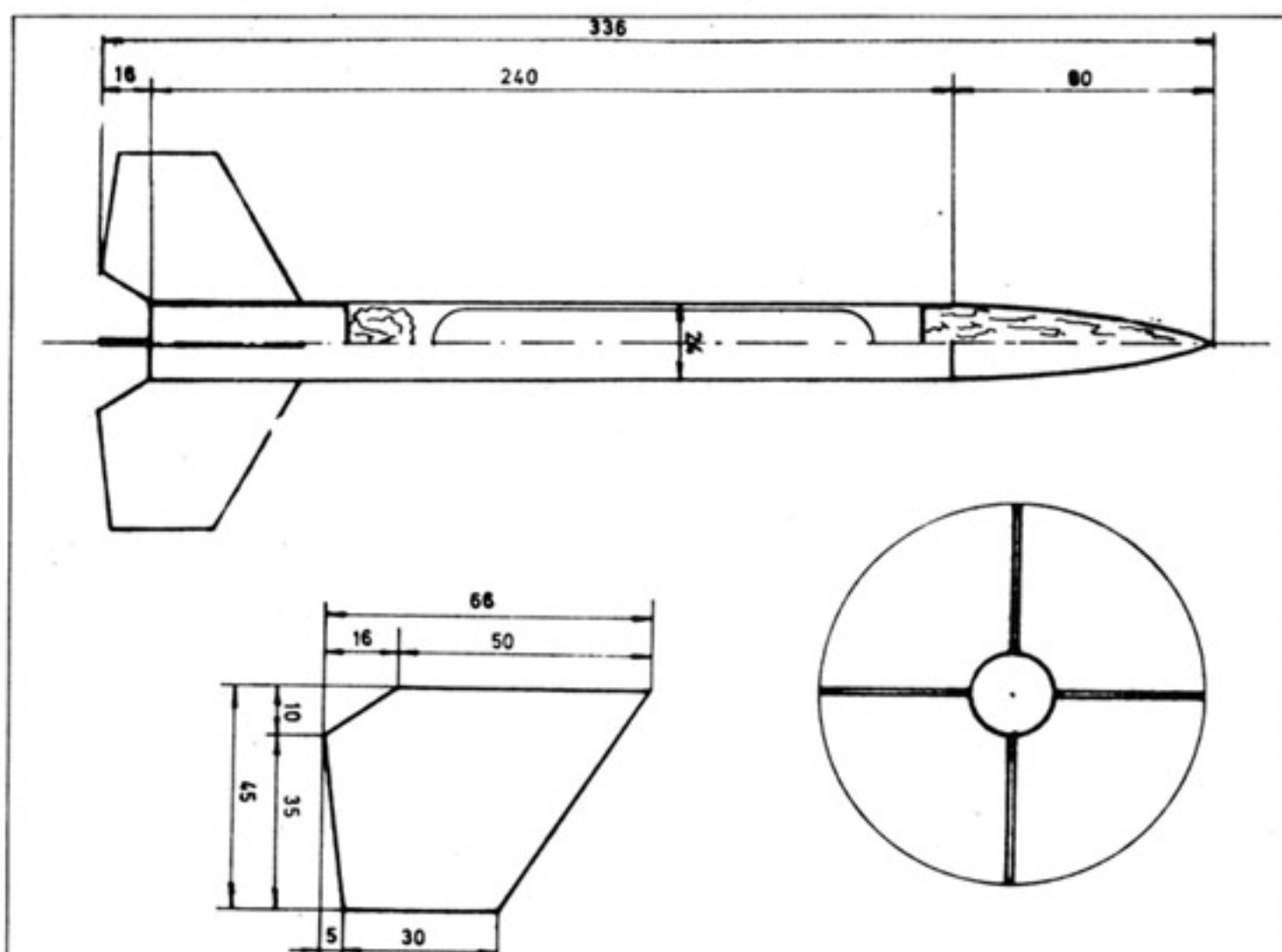
Vrh se izrađuje od pune balze dimenzija 90x25x25 mm. Prvo se na balzi iscrta potreban oblik, zatim se grubo obore ivice i tada se vrši fina obrada brusnom hartijom. Po završetku grube

Telo se mota od hamer hartije dimenzija 85x240 mm oko oblice. Ivice treba da se preklapaju za oko 5mm. Brusnom hartijom se obore ivice preklopa, tako da se ne stvara debeo rub koji deformiše telo. Ukoliko imate široke lepljive hartije za pakete telo možete motati iz dva sloja oko oblice tako da slojevi idu ukoso, prvo na jednu, a potom na drugu stranu. Tako se dobijaju veoma laka i čvrsta tela.

Stabilizatori se prave od furnira dimenzija 75x100x2 mm na koji se nacrtaju sva četiri stabilizatora, koja se iseku skalpelom. Treba voditi računa da godovi moraju da idu paralelno sa napadnom ivicom stabilizatora, ukoso na telo, a nikako paralelno sa telom jer će se lomiti.

Balza se lepi acetonskim lepkom, a hartija boroporom.

Padobran se pravi od tanke plastične folije (najbolje od plastičnih tapeta sa kojih se skine hartija) kružnog oblika prečnika 600 do 800 mm. Padobran ima 6 do 10 konaca od konca za vez čija dužina nešto prelazi prečnik. Između padobrana i tela rakete umeće se kao amortizer parče gumice koja ublažava udar prilikom izbacivanja padobrana. Pre pakovanja padobrana padobran dobro namaže talkom da se lakše otvara. Pakuje se tako što se uhvati za vrh i konce i rastegne da se dobiju »režnjevi« koji se pažljivo slože jedan na drugi. Potom se kao harmonika previje



Klasa	Totalni impuls (N. S)	Maksimalna težina (g)	Maksimalno vreme leta (s)	
			Padobran	Traka
S3A/S6A	0,00 - 2,5	100	240	120
S3B/S6B	2,51 - 5,0	100	360	180
S3C/S6C	5,01 - 10,0	200	480	240
S3D/S6D	10,01 - 20,0	500	600	300

svetskih prvenstava. Evo njihovih tehničkih karakteristika:

Rakete sa padobranom ili trakom mogu imati samo jedan motor. Meri se trajanje leta od poletanja do sletanja, a

obrade vrši se podešavanje donjeg dela na telo, tako da ulazi za 8 - 10 mm. Na ravnom donjem delu pravi se kukica od čiode kojom se vrh vezuje za telo koncem za vez.

uzdužno, a potom popreko, da se dobije valjčić dimenzija 100x20 mm. Konci se motaju preko dva prsta i prvi stavljaju u telo, a iza njih padobran. Da se pri izbacivanju ne bi slepio, između motora i padobrana se stavlja čep od vate koji lako izlazi iz rakete.

Koriste se motori 2,5 - 1,2 - 5 ili 5 - 1,2 - 5 odnosno B - 6 - 4 ili A - 6 - 4. Lansiranje se vrši sa rampe dužine 1m

Srdan Pelagić

# PRVA VAZDUHOPLOVNA PODOFICIRSKA ŠKOLA (VPŠ)

Narastanje snaga Narodnooslobodilačke vojske Jugoslavije, zahtevalo je formiranje jedinica vazduhoplovstva u našoj narodnoj vojsci.

Titov poziv vazduhoplovcima, da uzmu aktivnog učešća u borbi za oslobođenje naše zemlje, naišao je na širok odjek ne samo u zemlji, već i među pripadnicima bivšeg Kraljevskog jugoslovenskog vazduhoplovstva koji su se nalazili u inostranstvu.

Masovni odziv vazduhoplovaca zahtevao je, krajem 1944. godine, organizaciju prihvata i školovanja, naročito mladih kadrova, koji sem želje za vazduhoplovnim pozivom nisu imali nikakvo drugo stručno obrazovanje.

Krajem 1944. godine, u jeku je organizacija borbenih jedinica Ratnog vazduhoplovstva koje će kasnije prerasti u Grupu vazduhoplovnih divizija.

Prijem vazduhoplovno-tehničkog parka jačine dve divizije i jedne divizijske baze za snabdevanje, koje je isporučio Sovjetski Savez, zahtevao je ubrzano školovanje vazduhoplovno-tehničkog osoblja: mehaničara,

redbu o formiranju Prve vazduhoplovne podoficirske škole. Istog dana odabrani pitomci ove škole krenuli su vozom preko Segedina u Novi Sad, gde su bili povoljniji uslovi za rad Škole.

Posle šestodnevog putovanja pitomci su stigli u Novi Sad i smešteni su u kasarnu u Futoškoj ulici (sada kasarna «Maršal Tito»). Nastava je počela 17. februara 1945. godine.

Izbor Novog Sada za sedište Škole nije slučajna. Jak vazduhoplovni centar, sedište vazduhoplovnih škola kroz niz godina još od 1913. godine, Novi Sad je tih ratnih jesenih dana 1944. godine oslobođen od okupatora, bio mesto formiranja borbenih jedinica našeg ratnog vazduhoplovstva.

U Novom Sadu, između dva svetska rata, u Vazduhoplovnoj podoficirskoj školi stiče svoje stručno obrazovanje, kroz 15 klasa, čitav niz vazduhoplovaca koji su uzeli učešća u narodnooslobodilačkom ratu i u formiranju novog Ratnog vazduhoplovstva.

Prvi partizanski avijatičari, posebno Franjo Kluz, zatim piloti Španske republikanske vojske i mnogi drugi, školovani su u Novom

njih su došli na školovanje iz prvih borbenih redova, kao prekaljeni borci i starešine naše vojske.

U kasnijim klasama ove škole broj pitomaca iz građanstva biva sve veći.

Škola je u početku svoga rada bila suočena sa osnovnim problemima organizovanja nastavno-vaspitnog procesa. Sem istorija u kasarni druge opreme za rad Škole nije bilo. Moralo se koristiti raspoloživa sredstva za rad, pa je i tu došla do izražaja poznata partizanska snalažljivost u korišćenju priručnih sredstava. Evo jednog primera.

Da bi obezbedili očiglednu nastavu na avionu u Školu je dovezen jedan oštećeni avion IL-2 («štormovik»), sovjetske proizvodnje. Olupina ovog aviona bez stajnog trapa i krila postavljena je na praznu benzinsku burad i takva služila pitomcima za očiglednu nastavu.

Sasvim je verovatno da su mnogi od njih prvi put se sreli sa «letećom spravom», baš kod ovog IL-2. Ovde su prvi put mogli da shvate dimenzije aviona, njegove sposobnosti, vatrenu moć, nosivost i sve druge neophodne osnovne pojmove o avijaciji uopšte.

Prva vazduhoplovna podoficirska škola imala je u početku svog rada dvogodišnji program školovanja. Kasnije je broj godina školovanja povećan na tri, odnosno na četiri godine, koliko i danas traje.

Prvi naziv Škole je nešto docnije zamenjen nazivom Vazduhoplovna mehaničarska podoficirska škola (VMPS), čime je i prestalo školovanje novih pitomaca za podoficire pilote.

### Seoba u Kraljevo pa u Rajlovac

Kako su u Kraljevu postojali znatno bolji uslovi, Škola se jula 1945. godine preseljava iz Novog Sada. U Kraljevu Škola ostaje do aprila 1946. godine, kada prelazi u Rajlovac gde je ostala do danas.

U toku svog početnog perioda koji obuhvata i prvu klasu, Prva vazduhoplovna podoficirska škola je dala kadrove Jugoslovenskom ratnom vazduhoplovstvu još u vreme trajanja završnih ratnih operacija (putem skraćenih kurseva) i u prvim posleratnim godinama. Iz stroja prve klase izrasli su kasnije rukovodioci i stručnjaci Vazduhoplovno-tehničke službe RV i PVO. Mnogi od njih, kroz razvoj RV i PVO i sami su ličnim radom i uspesima postali cenjeni i traženi vazduhoplovni stručnjaci, viši oficiri, pa i generali JNA.

Deo kadrova prve i kasnijih klasa ove škole odlazi po potrebi službe u Jugoslovenski aerotransport i Vazduhoplovni savez Jugoslavije, gde su okosnica vazduhoplovno-tehničke službe.

Razvojem ratnog vazduhoplovstva i jugoslovenskog vazduhoplovstva uopšte, u nekoliko navrata dolazilo je do zamene letećeg materijala i uvođenja novih tipova aviona.

Bivši pitomci ove škole, a kasniji vazduhoplovno-tehnički specijalisti uspešno su savladali preobuku, prvo na sovjetskim ratnim avionima, potom na više tipova borbenih i civilnih aparata sa motorima na elise, da bi u narednom periodu izvršili preobuku na vojnim i civilnim mlaznim avionima do najsavremenijih tipova.

Iz Prve vazduhoplovne podoficirske škole izrasla je današnja Vazduhoplovnotehnička srednja vojna škola (VTSVŠ), koja nastavlja tradicije škole iz Novog Sada.

VTSVŠ je odlikovana za svoj rad i zasluge Ordenom za vojne zasluge sa velikom zvezdom, povodom dvadesetpetogodišnjice formiranja, Ordenom bratstva i jedinstva sa zlatnom zvezdom, povodom tridesetogodišnjice formiranja.

Ovih dana povodom četvrte decenije od formiranja, Škola je odlikovana Srednjom plaketom JNA.

Mladen Momčilović



Pitomci prve klase

motorista, oružara, radio-telegrafista, auto-mehaničara i drugih.

U vazduhoplovnom omladinskom centru, koji je formiran u jesen 1944. godine u Beloj Crkvi, od okupljenih omladinaca odabrana je grupa od 350 budućih pitomaca Prve vazduhoplovne podoficirske škole.

### Formiranje škole

Dana 3. februara 1945. godine, potpukovnik avijacije Milan Simović pročitao je pred postrojenim omladinskim bataljonima na-

Sadu, koji je rekao grad bio pojam vazduhoplovne kolevke i tradicije. Svakako da je ova tradicija uticala na izbor Novog Sada za sedište Prve vazduhoplovne podoficirske škole.

Prva klasa ove škole, prethodno prošavši lekarske preglede, raspoređena je tako da je 50 pitomaca školovano za pilote, dok su ostali raspoređeni na školovanje za avio-tehničke specijaliste: mehaničare, motoriste, oružare radio-telegrafiste i druge. Sem nekolicine pitomaca, svi su omladinci bili pripadnici oružanih snaga Jugoslavije, a mnogi od njih su bili aktivni učesnici NOR-a. Mnogi od

# Letenje je deo mene

- **Za vreme rata Dželatović je izvršio oko trideset borbenih letova i za pokazanu odvažnost odlikovan Ordenom za hrabrost**

Krajem 1944. godine veći deo Jugoslavije je bio oslobođen. Narodnooslobodilačka vojska je imala velike vojne jedinice – brigade, divizije i korpuse. Početkom 1945. godine to su bile četiri armije opremljene za savremeno ratovanje. Početkom marta Narodnooslobodilačka vojska dobija nov naziv – Jugoslovenska armija. U njenom sastavu su bile i DVE VAZDUHOPLOVNE DIVIZIJE, dve tenkovske brigade i Jugoslovenska mornarica. Ukupno 800.000 vojnika i oficira.

Spominjući vazduhoplovne divizije ne možemo a da se ne setimo Koste Lekića, Josipa Križaja, Save Poljanca, Đorđa Ninčića, Dejana Tošina, Borivoja Đokića – Budže, a među njima i DIMITRIJA DŽELATOVIĆA, našeg sagovornika, jednog od pilota učesnika proboja sremskog fronta.

Polovinom aprila Prva i Treća armija izvršile su proboj sremskog fronta i nastavile napredovanje kroz Slavoniju. Teško je boriti se u ravnici. Mnogo partizana je izginulo, vidno uzbuđen seća se tih dana pre četrdeset godina Dimitrije Dželatović i nastavlja da priča:

– Za vreme rata leteo sam na ruskim avionima. Vremena za obuku je bilo malo, a kada sam poleteo na svoj prvi borbeni zadatak nisam bio svestan šta je to. Tada sam imao dvadeset tri godine.

Rođen sam 4. aprila 1920. godine u Čupriji, priča o sebi Dimitrije. Izučio sam zanat knjigovezca, a istovremeno bio i član aerokluba. I pre rata su postojali aero-klubovi i sportske organizacije koje su davale vrhunske pilote i padobrance. Samo toliko da se zna, napominje Dimitrije, da nismo bez tradicija na tom polju. Kao član aerokluba želeo sam da postanem vojni pilot. Međutim, tadašnji kriterijumi su se razlikovali od današnjih. Danas je važna zdravstvena sposobnost kandidata, uspeh u školi, a onda je bio važan vizuelni izgled kandidata, a naročito poreklo i materijalno stanje. Svojom upornošću, molbama i ponavljanjem da mi je otac solunac, uspeo sam – primili su me.

Školovanje sam počeo 1939. godine u Jagodini, a završio 1940. u Preljini. Prvi nastavnik koji mi je dao osnovna znanja u letenju bio je Velimir Miković, iskusni pilot i odličan sportista. Sa mnom su završili školu i Nino Ninčić, Dragoljub Lazarević, Predrag Pešić i drugi.

Nakon završene škole, Predrag Ž. Ilić me je obavestio da idem u lovačku školu u Niš posle odmora od mesec dana. Bilo je leto 1940. godine. Nisam izdržao mesec dana i pre roka javio sam se 608 trenaznoj lovačkoj eskadrili u Nišu. Nekih konkretnih zadataka u obuci nije bilo, važno je bilo da se leti. Tip aviona na kojem sam leteo bio je POTEZ 25 A, a pripremao sam se da letim MESERŠMITOM dvosedom, sa duplim komandama.

Posle završetka obuke vratio sam se kući. Nakon dva dana – Niš je bombardovan. Od tada pa do 1944. godine nisam imao kontakta sa avijacijom.

U jesen 1944. godine vrhovni komandant Narodnooslobodilačke vojske Josip Broz Tito raspisao je proglas za sve vazduhoplovce rodoljube – da se jave. Odazvao sam se i ja, priča dalje Dimitrije.

U Pančevo dolazim sa Dragoljubom Lazarevićem – Cigom, gde je bilo prihvatanje pilota. Nakon savladane osnovne obuke odlazim u Rumu u Centar za preobuku na avionima PO-2 i JAK, gde su nas obučavali ruski ratni piloti. Naš predstavnik je bio Kosta Lekić. Po završenoj obuci otišao sam u buduću 112. lovački puk kod Šapca.



Dimitrije Dželatović: letenje je prava stvar

U toku rata izvršio sam oko trideset borbenih letova, nastavlja priču Dimitrije, a sećanja naviru nezadrživo kao bujica. Moj prvi ratni zadatak bio je sa komandrom eskadrile Josipom Križajem, Perdanom i Rusom čijeg imena ne mogu da se setim. Trebalo je da pratimo lovce bombardere (»štormovike«) koji su imali zadatak da bombardovanjem i raketiranjem onemoguće povlačenje Nemaca iz Bosne. Poleteli smo u parovima: komandir eskadrile Križaj, a pratilca Perdan. Vođa drugog para bio je Rus, a ja pratilac. Posle dužeg praćenja i osmatranja »štormovika« izgubio sam iz vida vođu, a posle toga i celu formaciju. Morao sam brzo reagovati. Uočio sam železničku stanicu i dosta cisterni i drugih vagona u stanici. Po veličini stanice pretpostavio sam da je Slavonski Brod. Izvršio sam dejstvo nad cisternama sa topovsko-mitraljeskim zrnima i zapalio ih. I pored dejstva sa zemlje, koje je bilo jako, bez oštećenja sam se vratio u bazu. Zbog uspešno obavljenog zadatka predložen sam za Orden za hrabrost, koji sam primio tek 1962. godine.

Bilo je i onih neizvršenih, pred sam kraj rata kada se ustaška vlada pripremala za bekstvo, nastavlja Dimitrije. Saznali smo da će bežati avionima sa zagrebačkog aerodroma. Naša jedinica je dobila zadatak da im onemogući bekstvo iz zemlje. Za taj zadatak bio sam određen i ja sa još sedam pilota, među njima su bili i Sava Poljanac i Josip Križaj. Međutim, izdajnici su pobegli zemaljskim ešalomom, i naš zadatak je ostao neizvršen.

U sećanja naviru i borbe za Trst, preuzimanje aviona od Rusa – kada prvi put avioni dobijaju našu oznaku, trobojku sa petokrakom, zatim Ečka, u kojoj je bila vazduhoplovna lovačka škola i u kojoj je bio od 1946. do 1947. godine u dopunskoj, I i II klasi, nastava letenja, prve posleratne parade 1946. godine u Beogradu.

Bavio sam se gimnastikom – nastavlja Dželatović tako da sam maja 1949. godine postao član Državne gimnastičke reprezentacije i prvoplasirani Jugosloven – a 25. na svetu u gimnastici, u Bazelu. Oko dve godine sam bio van letenja. Po povratku iz Švajcarske ponovo sam se aktivirao.

U penziju sam otišao 1. avgusta 1963. Naravno i dalje sam bio član aero-kluba i kao nastavnik letenja razvijao ljubav za letenje kod mladih generacija. Danas pomažem supruzi, treneru gimnastičarki.

Današnji put do pilota je duži, ali isplativ. Malo se zna o ratnom vazduhoplovstvu i pilotima. To su hrabri i osećajni ljudi – kompletne ličnosti.

Ja, kao pilot, kažem da je letenje prava stvar. Ono je bilo i ostalo sastavni, neraskidivi deo mene. Nedostaje mi, ali ne mogu reći da sam nezadovoljan.

Jelena Jerkov



## VAZDUHOPLOVKO

PIŠE:  
M.M. TUMARČ  
CRTA:  
M. BUKOVAC



## PRIČA JEDNOG AVIONA

U centru Tovariševa, pored spomenika koga su meštani sela podigli svom Mileti stoji i jedan dotrajao avion. Vratio se tu u Mileto rodno Tovariševo da ljudima priča o ponosnom heroju koji život dade za slobodu našeg neba.

– Leteli smo i bili nerazdvojni ja i Mileta – priča avion. – Letova je bilo bezbroj, a svaki sledeći bivao je uspešniji od prethodnog. Strah nije postojao. Jedini cilj je bio uništiti što više neprijatelja. Komandant se nije zadovoljio jednim naletom na neprijateljsku kolonu, pa ni drugim, nego je i treći put naleteo na kolonu nemačkih tenkova. To ga je koštalo života. Pao je kraj Žepče smrtno pogođen neprijateljskim kuršumima. Slobodu nije dočekao, iako ga je kratko vreme delilo od nje. „Sad sam ovde bez svog komandanta, večno tugujući. I moj se život ugasio onog dana kad mi Mileta poginuo. Ovde sam kod svog komandanta na straži večito – reče avion.“

Svi meštani sela se ponose Miletom. Mnogi ga pamte i pričaju mladima o njemu. Bio je veoma lep mladić, crn, visok, mršav, kažu najlepši momak u selu. A danas bi bio deda, družio se sa svojim dedom, vodio u šetnju unučiće, pričao im o ratu. Sad su prozori jedne žute kuće u glavnoj ulici Tovariševa zatvoreni, dvorište opustelo, jer je i sestra Mileta Ljuša umrla, a sa njom i život u ovoj seoskoj kući gde je Mileta odrastao.

Ali on živi i danas, večno mlad i nasmejan u srcima svih nas, njegovih Tovarišana. Spomenik i avion pored njega govore o jednoj hrabrosti i mladosti koje nestale za ljubav slobode i srećnijeg sutra.

**Miloš Pankov,**

Vib razred OŠ „Mileta Protić“ Tovariševo



**Biljana Vasiljević VIII OŠ „Vuk Karadžić“ Crvenka**

## KRILA

Kad bih ja dobila krila,  
cela planeta bi drugačija bila.  
Da, kažem, da imam krila  
i moja bi majka drugačija bila  
da mi izrastu krila.  
Svakome bi škola bila mila,  
ali, da imam krila,  
ja prava devojčica ne bih bila.  
A, biti dete je najlepše na svetu,  
pa makar u mislima da idem na neku drugu planetu.

**Sonja Gušić**

VI-1 OŠ Sonja Marinković-  
Zrenjanin



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 prilozi 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**

## PISMO PILOTU

Čiko, ti upravljaš krilima najveće ptice na svetu. Dok letiš visoko, ja ti mašem. Zamisljam da sam s tobom i da kroz onaj mali prozor gledam dole. Sigurno je sve malo i šareno, ali ipak mahni i ti meni.

Ja živim u Kragujevcu.  
Kad ga ugledaš, seti se da pozdravljam tebe i sve pilote.

**Ivana Milinković, I  
OŠ „Radoje Domanović“  
Kragujevac**

## ZAVIČAJ MIKE BOSNIĆ

Svakog proleća, kad dočekam laste,  
po malo, bez ikakvog trika,  
u mom srcu sa mnom poraste  
i moje vršnjakinja Mika.

Svojih divnih četrnaest godina,  
bez straha je dala za večni dar,  
njeno nam ime sja iz visina,  
utkano u reči Titov Drvar!

... Hiljade Nemaca na grad se spustilo,  
hteli su Tita – mrtva, il' živa,  
od padobrana se nebo zacrnilo  
– počinjala je ofanziva.

I svaki Nemač rafalom pita  
malo i veliko, stara i mlada,  
al' narod čuti, i čuva Tita,  
sklonjenog u pećini, iznad grada.

I svako je dete uporno čutalo,  
u malim su srcima – veliki heroji,  
a gde je Maršal – svako je znalo,  
i kako se pred smrću hrabro stoji.

I Mika je ispred cevi koračala,  
kad vide Nemca koji je znao  
– crna je tkanina preko tenka pala,  
i partizanski tenk je, nemoćan, stao.

Potrča, otadžbinskom ljubavlju vođena,  
sa partizanskog tenka strgnu tkaninu.  
Pala je na domak kuće u kojoj je rođena,  
hrabro, kako junaci ginu!

Ta devojčica, sa srcem vojnika,  
odlikovana je Ordenom slobodara,  
u svima nama sad raste Mika,  
njeno srce kuca srcem Drvara!

Svojih divnih četrnaest godina,  
bez straha je dala za večni dar,  
njeno nam ime sja iz visina,  
utkano u reči Titov Drvar.

Svakog proleća, kad dočekam laste,  
po malo, i bez ikakvog trika,  
u mom srcu sa mnom poraste  
i moja vršnjakinja Bosnić Mika!

**Nataša Milenović, VIII<sub>2</sub>  
OŠ „Sonja Marinković“  
Novi Sad**



**Gordana Nikolić VI OŠ „Adi Endre“ Mali Idoš**